



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

SUSTAINABILITY REPORT

SEA

MilanAirports

Indice

2	Lettera agli <i>stakeholder</i>
4	Nota metodologica
5	Company overview
6	Azienda
14	<i>Corporate Governance</i>
22	Scenario e strategia di sostenibilità
23	<i>Sustainability Scenario</i>
30	<i>Sustainability Strategy</i>
44	Risorse
45	Capitale Infrastrutturale
59	Capitale Naturale
76	Capitale Umano
92	Capitale Sociale e Relazionale
104	Capitale Intellettuale
113	Risultati
114	<i>Output</i>
128	<i>Outcome</i>
140	Valore generato e distribuito
144	Impegno
145	Obiettivi ESG integrati nella strategia
150	Appendice
151	<i>Altre performance di sostenibilità</i>
156	<i>Analisi del perimetro delle tematiche materiali e riconciliazione con gli Standard GRI</i>
158	<i>GRI Content Index</i>
163	Relazione della Società di Revisione

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Il 2020, per SEA e per tutto il trasporto aereo, è stato l'anno in cui si è manifestato un evidente paradosso.

Nell'affrontare la crisi più drammatica della loro storia, generata dalla pandemia Covid-19 e dalle restrizioni adottate dai governi per contenerne la diffusione, i *player* del comparto *aviation* europeo hanno dovuto contestualmente fronteggiare un crescente *pressing* da parte delle istituzioni comunitarie, che hanno chiesto di accelerare drasticamente i programmi e gli impegni sul fronte della sostenibilità e, in particolare, della decarbonizzazione. Una esigente sollecitazione ad accelerare

***Non è la più forte delle specie
a sopravvivere,
né la più intelligente,
ma quella che meglio delle altre
si adatta al cambiamento.***

Charles Darwin

il passo sul *commitment* ambientale e sociale, in una fase in cui la sostenibilità economica degli aeroporti e degli altri operatori del volo non è mai stata così minacciata.

La crisi pandemica ha colpito duramente - e più di ogni altro - il nostro settore. A livello continentale gli aeroporti nel 2020 hanno contato 1,32 miliardi di passeggeri, 7 mila rotte e 6 milioni di movimenti in meno rispetto all'anno precedente. Il tutto si è tradotto in perdite nette complessive pari a 33,6 miliardi.

Gli aeroporti di Milano hanno accusato la perdita dei tre quarti dei passeggeri e dei tre quinti dei movimenti registrati nell'anno precedente, il che ha generato perdite economiche di proporzioni inedite nella storia di SEA. Al danno contingente si è poi sommata la forte preoccupazione per un sentiero di recupero dei livelli di traffico pre-pandemici che tutti gli osservatori pronosticano lungo (non meno di 3-4 anni) e caratterizzato da fattori di trasformazione strutturale che rischiano di penalizzare la redditività di medio-lungo termine.

Nel frattempo le ambizioni di "*sustainable recovery*" dell'economia, manifestate dall'UE con il *Green New Deal* - soprattutto in tema di riduzione della *carbon footprint* - e successivamente tradotte in specifici indirizzi di politica dei trasporti con la "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente" hanno acceso un riflettore sul trasporto aereo.

L'annunciata *road map* di interventi normativi (introduzione di *accise* ambientali sul *jet fuel*, obbligo di utilizzo di carburanti a basso impatto, cancellazione di *carbon credits* gratuiti per l'aviazione) - unitamente all'intenzione manifestata dalla Banca Europea degli Investimenti di non concedere più finanziamenti per progetti di espansione degli scali - collocano il trasporto aereo di fronte ad una sfida particolarmente impegnativa per dare corpo alla necessaria transizione.

Per SEA questa fase di drastica riduzione della capacità di generare valore economico non ha costituito un alibi per l'inazione sul versante della sostenibilità. Anzi, mai come nell'anno appena trascorso abbiamo cominciato a dare maggiore sistematicità al nostro approccio - avviando la definizione di un Piano di Sostenibilità che andrà ad integrare il Piano Industriale 2021-2025 - e a mettere in campo progetti interfunzionali, che spesso vedono anche l'attiva collaborazione dei nostri *stakeholder*.

Quella del "fare squadra" - sia al nostro interno che con gli altri *player* della filiera - attorno ad un insieme ben definito di iniziative ci è parso il *modus operandi* più ragionevole per dare continuità al nostro impegno sul fronte ESG avendo ragione della discontinuità finanziaria che ci accompagnerà per qualche tempo.

Insistere su continui momenti di allineamento tra le iniziative poste in atto dai nostri diversi dipartimenti - ragionando sulle modalità più efficaci e convenienti per caratterizzarle in chiave di sostenibilità - così come lavorare su modelli di *partnership* con soggetti esterni ispirati allo "*shared value*" ci ha consentito - tra le varie cose - di non sospendere iniziative come la conversione in elettrico dei mezzi che operano nei nostri aeroporti, di non posticipare progetti di *circular economy* che attueremo nei nostri cantieri di manutenzione e di non precluderci spazi di manovra innovativi come quello che ci porterà, in collaborazione con il Parco del Ticino, a definire pionieristicamente un protocollo di protezione della biodiversità delle aree naturalistiche circostanti le infrastrutture di trasporto.

Procedere in questo modo sta rafforzando in noi la convinzione che nella fase di faticoso recupero dei fondamentali economici che abbiamo di fronte, l'impegno per la sostenibilità debba coltivare maggiormente la sua dimensione collettiva e che questa sia l'occasione giusta per completare quella transizione del modello ESG che lasci dietro le proprie spalle l'idea che

l'impresa sia chiamata a generare valore "per" gli *stakeholder*, abbracciando invece una più compiuta visione del valore di lungo periodo come frutto di una co-generazione tra impresa e *stakeholder*.

Del resto questa lettura "sistemica" del valore è fisiologica in realtà come gli aeroporti, la cui operatività funziona da acceleratore di prestazione degli attori economici territoriali e, in scenari criticamente avversi come quello in cui ci troviamo, risulta fondamentale per l'ammortizzazione degli impatti negativi e per la resilienza collettiva.

Ne ha dato prova il nostro scalo di Malpensa che, nelle fasi più critiche del *lockdown*, è risultato cruciale per garantire al Paese l'approvvigionamento di materiale sanitario (dalla *Cargo City* sono transitati circa 1 miliardo di mascherine, 200 milioni di camici ospedalieri e più di 2.500 dispositivi per la terapia intensiva) e in quelle della riattivazione delle filiere produttive globali ha accompagnato il comparto manifatturiero del Nord Italia a recuperare terreno sul fronte delle esportazioni nei mercati geograficamente più lontani ed economicamente più dinamici. In un 2020 che ha visto un arretramento di oltre il 10% dell'*export* nazionale, Malpensa ha continuato a rappresentare un'infrastruttura logistica cruciale per le principali filiere produttive del *made in Italy*, veicolando il 13% delle esportazioni in valore del settore arredamento, il 12,6% della moda e circa il 7% della meccanica.

La necessità di muoversi in maniera coordinata e sinergica per alzare il livello della risposta alla doppia sfida della sostenibilità (quella economico-finanziaria e quella socio-ambientale) è una consapevolezza che si sta rapidamente consolidando all'interno dell'*aviation industry* europea. Aeroporti, compagnie aeree, *handler*, fornitori di servizi di navigazione aerea negli ultimi mesi hanno prodotto uno sforzo senza precedenti di ripensamento collettivo del settore in ottica sostenibile, mettendo al centro l'abbattimento delle emissioni di CO₂, la tutela e la valorizzazione del capitale umano, la mitigazione delle esternalità (rumore e riduzione della biodiversità in primis) e l'ulteriore innalzamento delle misure di sicurezza (con particolare riguardo a quella sanitaria) nei confronti di passeggeri e lavoratori.

Questa agenda delle priorità è certamente anche la nostra e questa Dichiarazione Non Finanziaria descrive in maniera analitica il lavoro che abbiamo fatto e che ci stiamo accingendo a compiere su questi temi, così come su altri che vanno ad integrare il profilo di materialità della nostra attività.

Questo documento, per il secondo anno, è strutturato contemplando specifiche sezioni dedicate alle tipologie di capitale che la nostra azienda gestisce per garantirsi prestazioni all'altezza delle aspettative degli azionisti e degli *stakeholder*. Il senso di questo schema metodologico è di sottolineare il fatto che il solo capitale finanziario non offre tali garanzie, ma necessita di essere integrato con una sapiente manutenzione di altri *asset* non finanziari: capitale umano, intellettuale, sociale-relazionale, naturale.

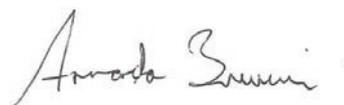
In questa crisi pandemica - che ha assottigliato drasticamente la nostra capacità di generare capitale finanziario proprio mentre veniamo sollecitati ad uno sforzo superiore per alimentare tutti gli altri - la nostra sfida sarà di provare a uscire dal paradosso citato nell'*incipit* mettendo la piattaforma dei nostri capitali non-finanziari al servizio di loro stessi e a parziale compensazione dei *budget* limitati.

Forse non raggiungeremo, nei tempi e nelle modalità che avevamo immaginato un anno fa, gli obiettivi che ci eravamo prefissati.

Ma certamente potremo dire di aver impiegato fruttuosamente il nostro tempo e il nostro impegno.



Il Presidente **Michaela Castelli**



L'Amministratore Delegato **Armando Brunini**

NOTA METODOLOGICA

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

La Dichiarazione Non Finanziaria 2020 (di seguito "DNF"), giunta alla sua quarta edizione, riferisce sulle performance di Gruppo per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2020, così come previsto dal D. Lgs. 254/2016 e, ai sensi dell'art. 5 dello stesso decreto, costituisce una relazione distinta contrassegnata da apposita dicitura al fine di ricondurla alla DNF prevista dalla normativa.

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

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

La rendicontazione non finanziaria presentata nella DNF riflette il principio di materialità o rilevanza, elemento previsto dalla normativa di riferimento e caratterizzante i GRI Standards: il processo di analisi di materialità è descritto all'interno del paragrafo "La definizione della materiality matrix". Nel 2020 è stato effettuato il processo di review dell'analisi di materialità che è stato presentato al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità in data 24 novembre e si è concluso con l'approvazione della matrice di materialità da parte del Consiglio di Amministrazione in data 21 dicembre 2020.

Nel presente documento sono dunque descritte le principali politiche praticate dall'impresa, i modelli di gestione e i risultati conseguiti dal Gruppo durante il 2020 (1 gennaio - 31 dicembre) relativamente ai temi espressamente richiamati dal D. Lgs. 254/2016 (ambientali, sociali, attinenti al personale, rispetto dei diritti umani, lotta alla corruzione), nonché i principali rischi identificati, generati o subiti, connessi ai suddetti temi e le relative modalità di gestione.

Si segnala che il tema dei diritti umani è considerato nell'ambito della gestione del personale e nella gestione della catena di fornitura; a tal proposito, SEA è dotata di presidi procedurali e organizzativi atti a gestire e monitorare quanto previsto dalla normativa vigente in materia.

Inoltre, con riferimento alle tematiche dei consumi idrici e

dell'anticorruzione, si segnala che esse sono state incluse rispettivamente all'interno delle tematiche materiali "sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo" e "visione strategica orientata al valore di lungo termine" e pertanto ne viene fornita relativa disclosure all'interno del presente documento.

Il perimetro delle informazioni e dei dati relativi agli aspetti sociali e ambientali include le società consolidate con il metodo integrale all'interno del Bilancio Consolidato 2020 di Gruppo.¹

Per quanto riguarda i dati economici il perimetro di rendicontazione risulta essere lo stesso del Bilancio Consolidato 2020 del Gruppo.

Nel 2020 non ci sono state variazioni significative relative alle dimensioni, all'assetto proprietario e alla catena di approvvigionamento del Gruppo.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati nel tempo, è stato effettuato, dove possibile, il confronto con i dati relativi agli anni 2019 e 2018; inoltre, per una corretta rappresentazione delle performance e per garantire l'attendibilità dei dati, è stato limitato il più possibile il ricorso a stime che, se presenti, sono opportunamente segnalate.

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

Il presente documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 25 marzo 2021.

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

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

La presente Dichiarazione è stata sottoposta a giudizio di conformità ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte di Deloitte & Touche. La verifica è stata svolta secondo le procedure indicate nella "Relazione della Società di Revisione" inclusa nel presente documento.

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

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

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

Company

COMPANY OVERVIEW

Overview

AZIENDA

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

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

KEY FACTS

Fondazione di SEA: 22 Maggio 1948
Sede: Aeroporto Milano Linate - 20090 Segrate (MI)
Numero di iscrizione al Registro imprese di Milano: 00826040156
Capitale sociale: 27.500.000 Euro
N° lavoratori del Gruppo al 31 Dicembre 2020: 2.788

HIGHLIGHTS 2020

Ricavi totali: 286,0 milioni di Euro
EBITDA: -26,6 milioni di Euro
Utile netto: -128,6 milioni di Euro
Passeggeri: 9,5 milioni
Movimenti Aerei: 117,8 mila
Merci: 512,1 mila (ton)

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

Il Gruppo SEA, attraverso la propria controllata SEA Energia, produce energia elettrica, termica e teleraffrescamento per la copertura dei propri fabbisogni energetici, cedendo a terzi l'energia residua non utilizzata.

Mission

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

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

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

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

Assetto societario

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

Azionisti pubblici

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

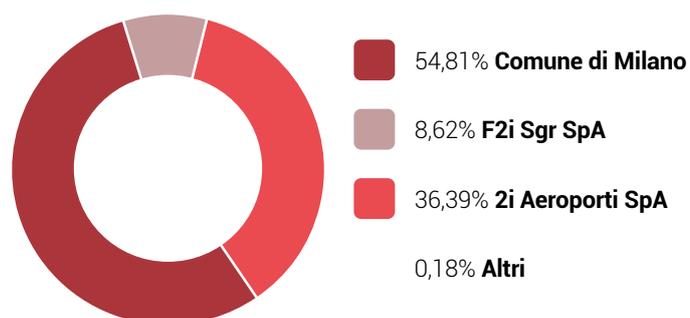
Azionisti privati

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

^(*) Titolare di azioni di categoria A

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

Struttura del Capitale Sociale



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

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette di SEA SpA al 31 dicembre 2020



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

Modello di creazione del valore

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

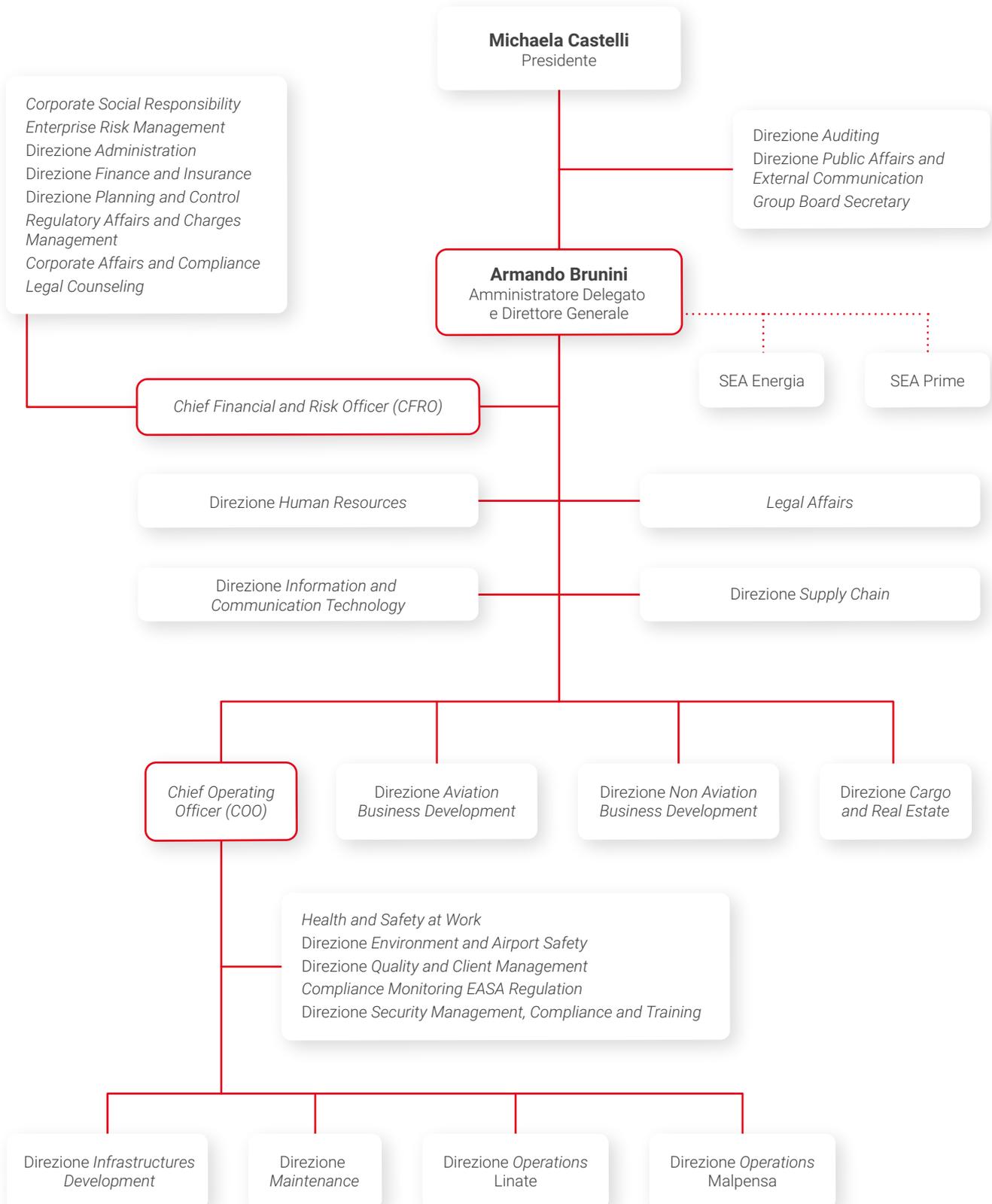
Modello di creazione del valore sostenibile di SEA



Struttura organizzativa

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

Organigramma funzionale



Approccio organizzativo adottato per fronteggiare la crisi pandemica

In conseguenza dell'emergenza sanitaria dovuta all'evolversi della crisi epidemiologica, il 1° marzo 2020 SEA ha costituito il "Comitato Crisi", che si è riunito per la prima volta il 10 marzo 2020. Il Comitato Crisi era costituito dal *top management* e da tutte le Direzioni aziendali ed era finalizzato a coordinare e monitorare le attività necessarie per la gestione della crisi fino al termine della stessa. In ottemperanza alle Linee Guida ENAC, il Comitato Crisi si è evoluto nel "*Covid Action Group*", che era coordinato dal *management* del gestore dello scalo e includeva l'*Accountable Manager*, oltre alle Direzioni di volta in volta competenti per i diversi temi.

Il *Covid Action Group* ha avuto l'obiettivo di coordinare tutte le attività necessarie alla gestione della crisi, all'implementazione di tempestive azioni correttive e di mitigazione e al continuo monitoraggio delle stesse anche nelle fasi successive. Inoltre, in coerenza con le procedure vigenti sullo scalo (es. Regolamento di Scalo, Piano Aeroportuale in caso di pandemie influenzali), ha incluso la partecipazione dei vari *stakeholder*, tra cui un rappresentante della Sanità Aerea (con cui SEA si è costantemente coordinata), per specifiche tematiche da approfondire o azioni condivise da implementare. Sotto l'egida dell'ENAC il suddetto gruppo si è interfacciato, fino al suo scioglimento, per le attività di coordinamento con tutti i soggetti, pubblici e privati, coinvolti nell'esecuzione delle attività inerenti all'emergenza.

Aeroporti gestiti dal Gruppo SEA

AEROPORTO DI LINATE

L'aeroporto di Linate occupa un'area complessiva di circa 350 ettari nel settore sud-est della provincia di Milano, sui territori di Peschiera Borromeo, Segrate e Milano. Confinano con il sedime dell'aeroporto il Parco Forlanini - uno dei maggiori parchi dell'area urbana milanese - e l'Idroscalo. Lo scalo è dedicato in misura prevalente ad una clientela di tipo *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali (queste ultime sia all'interno dell'Unione europea che al di fuori di essa). Nel 2020 Linate ha operato il 4,3% dei passeggeri, il 5,8% dei movimenti di aeromobili e l'0,1% del *cargo* sul totale Italia.²

AEROPORTO DI MALPENSA

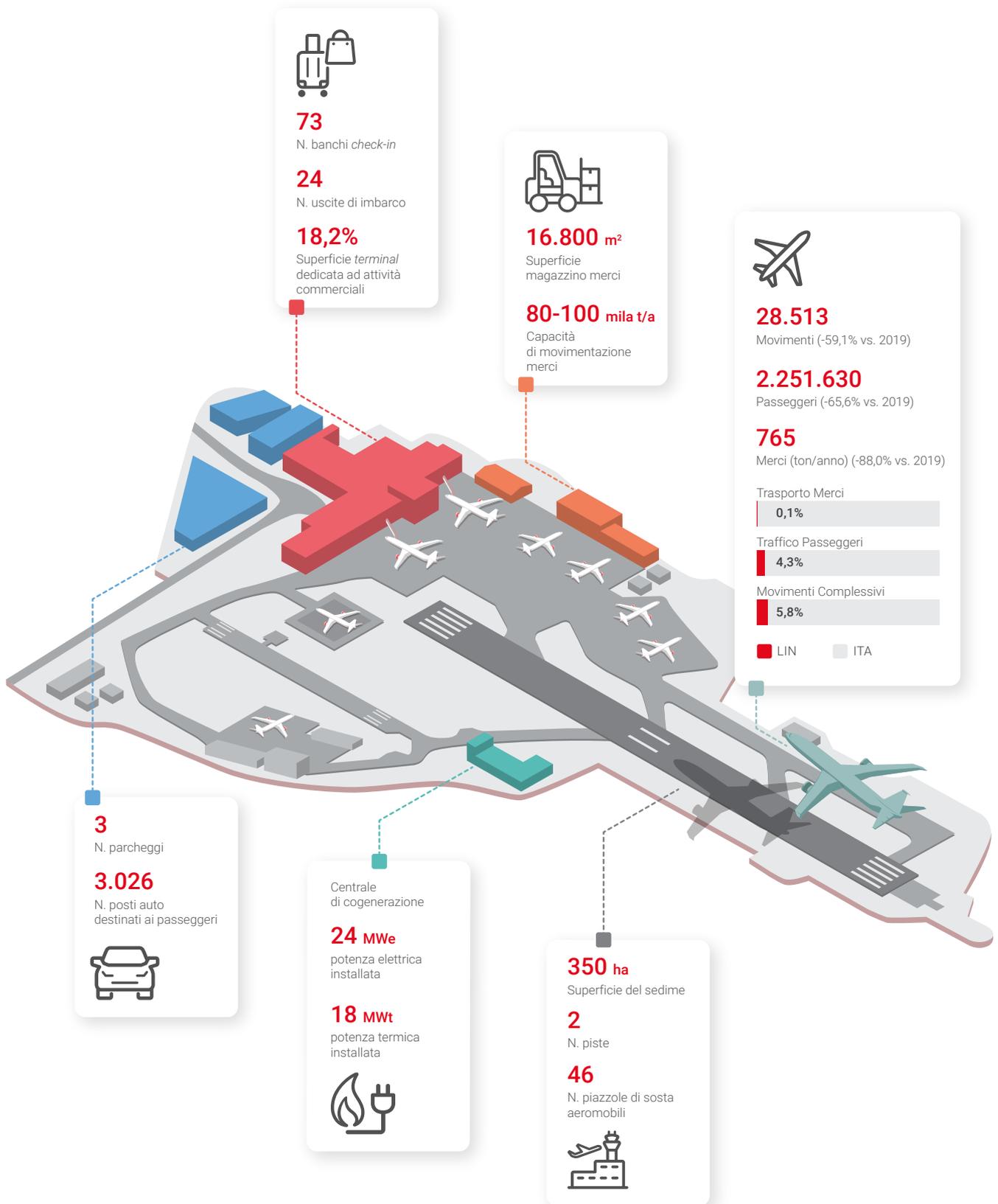
L'aeroporto di Malpensa si colloca nel settore Sud-Ovest della provincia di Varese, a 48 km da Milano cui è collegato mediante la rete ferroviaria e un sistema viario, anche autostradale, che mette in comunicazione l'aeroporto con le principali località del Nord-Italia e con la Svizzera. L'area del sedime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

Nel 2020 Malpensa ha gestito il 13,1% dei movimenti complessivi, il 13,7% del traffico passeggeri e il 61,4% del trasporto merci registrati in Italia.³

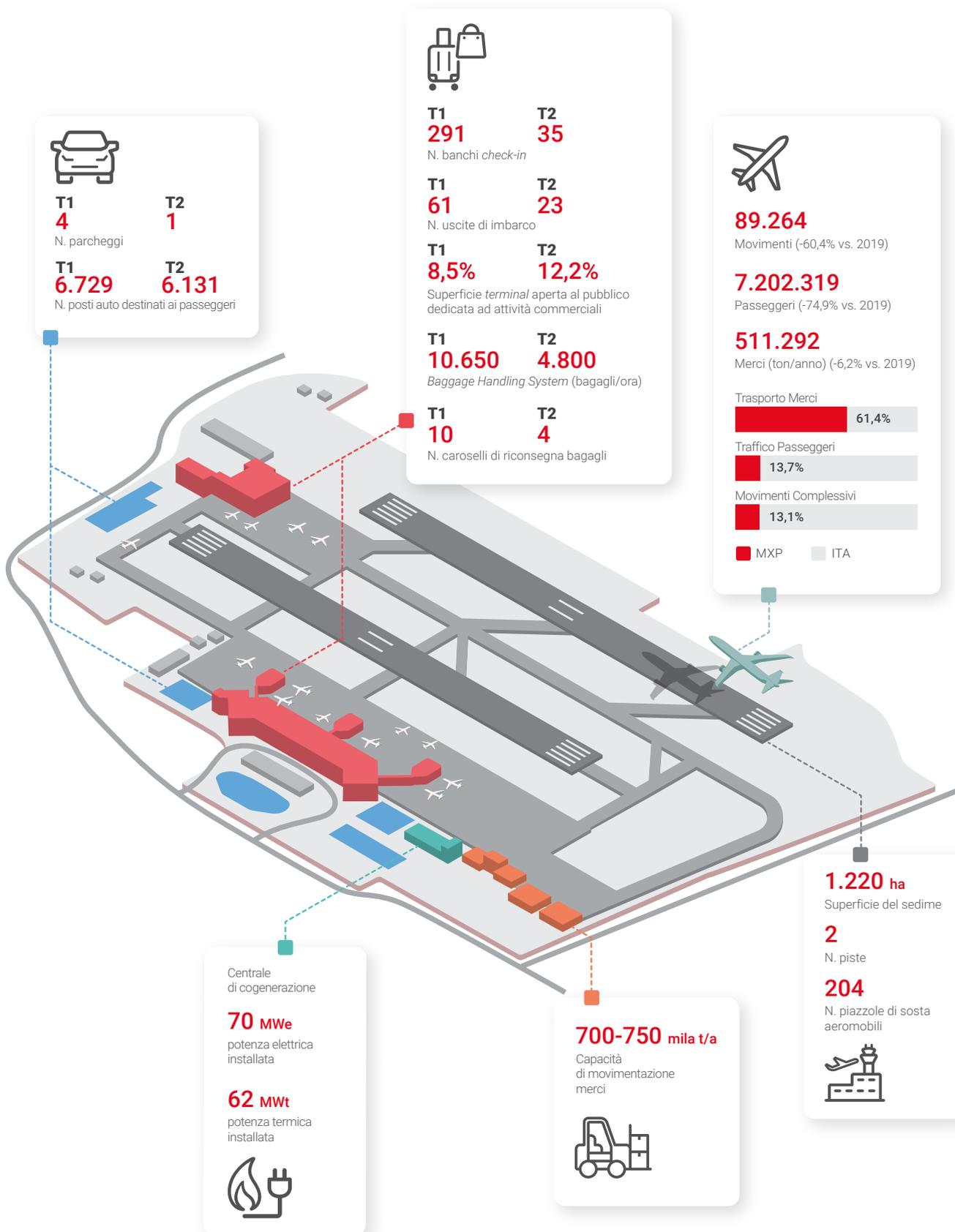
² Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

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

AEROPORTO DI LINATE



AEROPORTO DI MALPENSA



CORPORATE GOVERNANCE

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

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

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

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di SEA è composto da 7 membri (esecutivi e non esecutivi). Il CdA in carica al 31 dicembre 2020 è stato nominato dall'Assemblea Ordinaria del 19 aprile 2019. La Società non è soggetta a particolari norme in materia di composizione del Consiglio di Amministrazione, per quanto attiene la rappresentanza di minoranze azionarie o di numero di Amministratori indipendenti. Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha determinato la remunerazione del Presidente, del Vice Presidente e degli altri amministratori sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea che li ha nominati. Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 il compenso per il Consiglio di Amministrazione è stato pari a 564 mila Euro.

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

Struttura del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati SEA al 31 dicembre 2020

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

*Appartenenza del componente del CdA al Comitato.

Il Consiglio vigila sul generale andamento della gestione, con particolare attenzione alle situazioni di conflitto d'interessi, tenendo in considerazione in particolare le informazioni ricevute dal Presidente e dal Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità di SEA, nonché confrontando periodicamente i risultati conseguiti con quelli programmati. Inoltre, il Consiglio di Amministrazione esamina e approva le operazioni aventi un significativo valore strategico, economico, patrimoniale o finanziario, i piani strategici, industriali e finanziari della Società e del Gruppo di cui è a capo, il sistema di governo societario e la struttura del gruppo.

Lo statuto sociale di SEA, in conformità con le previsioni di legge in materia, disciplina compiutamente la *diversity* relativamente alla composizione di genere sia dell'organo amministrativo che di controllo, il processo di autovalutazione raccomandato dal Codice di Autodisciplina anche quale strumento per valutare, tra l'altro, il livello di eterogeneità e di adeguatezza delle competenze professionali dell'organo amministrativo. La funzione aziendale competente ha elaborato un questionario che costituisce uno strumento fondamentale per indirizzare e coadiuvare il Consiglio di Amministrazione nel processo di autovalutazione. Il questionario è stato sottoposto al vaglio del Comitato Remunerazione e Nomine che, nella seduta del 26 febbraio 2020, ne ha proposto l'invio a ciascun consigliere. Gli esiti del processo di autovalutazione sono stati esaminati dal Consiglio di Amministrazione del 4 maggio 2020 e ne è emerso un giudizio complessivamente positivo, sia con riferimento al funzionamento degli organi sociali, sia con riferimento alla sua composizione.

COMITATI INTERNI AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione di SEA, in conformità alle raccomandazioni di cui al Codice di Autodisciplina, ha istituito al proprio interno con apposite delibere, più comitati, composti da amministratori non esecutivi e indipendenti, con funzioni propositive e consultive e ne ha previsto numero di componenti e competenze. Tali comitati svolgono regolarmente le proprie funzioni attraverso riunioni delle quali vengono redatti i relativi verbali, conservati agli atti della Società.

Riunioni svolte dal Consiglio di Amministrazione e dai Comitati nel 2020

Consiglio di Amministrazione	Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità	Comitato Remunerazione e Nomine	Comitato Etico
12	8	4	3

Nello svolgimento delle proprie funzioni, i comitati hanno la facoltà di accedere alle informazioni e alle funzioni aziendali necessarie per lo svolgimento dei loro compiti. I comitati possono altresì avvalersi di consulenti esterni, nei limiti del *budget* approvato dal consiglio. Il Consiglio di Amministrazione ha costituito:

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

Collegio Sindacale

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

Struttura del Collegio Sindacale SEA al 31 dicembre 2020

Carica	Componenti	In carica dal	In carica fino al
Presidente	Cotroneo Rosalba	16/11/2016	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco effettivo	Casiraghi Rosalba	04/05/2016	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco effettivo	Contessi Daniele *	19/04/2019	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco effettivo	Pozzoli Stefano	19/04/2019	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco effettivo	Scuteri Valeria	19/04/2019	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco supplente	Coppola Antonia	19/04/2019	Approvazione Bilancio 2021

* In carica dal 24 settembre 2020, subentrato in seguito alle dimissioni del dott. Andrea Manzoni.

Nell'esercizio 2020 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio sindacale è pari a 290 mila Euro.⁴

Sistema di poteri e deleghe

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

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

Remunerazione del Management

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

La politica di remunerazione è definita allo scopo di attrarre, motivare e trattenere persone di alto profilo professionale e manageriale, qualificate per raggiungere gli obiettivi del Gruppo. Il sistema di incentivazione variabile (MBO), destinato al *Management* del Gruppo, è coerente con i nuovi indirizzi strategici e finalizzato alla sua realizzazione. La componente variabile della remunerazione riconosce i risultati conseguiti, stabilendo una correlazione tra *performance* e compensi. Gli obiettivi annuali sono predeterminati dal *budget* approvato dal Consiglio di Amministrazione e assegnati alle posizioni in relazione alle aree di risultato e di responsabilità di ciascun ruolo. La redditività del Gruppo rappresenta il principale obiettivo del *Management* condiviso a tutti i livelli e costituisce la condizione di accesso al riconoscimento del *bonus* individuale. La *performance* è misurata, oltre che sugli aspetti economico-finanziari, anche sul raggiungimento di obiettivi di funzione legati a indicatori ESG basati sulla protezione ambientale, l'ascolto e la tutela dei collaboratori e il livello di servizio al cliente. Nel 2020, in conseguenza della forte sofferenza economica della società dovuta alla pandemia, è stata decisa la sospensione del programma di incentivazione manageriale a breve termine. Di seguito il quadro riassuntivo degli ambiti ESG ai quali sono riconducibili gli obiettivi assegnati ai *manager* per l'esercizio 2019, con l'indicazione del peso % minimo e massimo.

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

Ambiti ESG di valutazione delle prestazioni manageriali

Cluster	Ambiti ESG	N. manager	Peso % (min-max)
Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> ■ Risparmio energetico ■ Smart&Sustainable Mobility ■ Strategia/Pianificazione ambientale ■ Emissioni atmosferiche 	12	10-40%
Health&Safety	Indice di gravità degli infortuni	27	10-35%
Qualità del servizio	Performance operative di eccellenza del servizio ai passeggeri	22	10-40%
Governance	Efficacia e aggiornamento Modello 231/01	1	35%
Employee	People Engagement	2	20%

Fonte: SEA

Sistema di controllo interno

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

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

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

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

Il Modello di Organizzazione e Gestione, aggiornato a tutti i reati previsti dal Decreto 231/2001 vigenti al 20 dicembre 2019, data di ultima approvazione del Modello, sintetizza le azioni intraprese dalla Società per il rispetto di tale normativa, indica i protocolli adottati per prevenire i reati oggetto del Decreto dalla cui realizzazione potrebbe derivare la responsabilità amministrativa della società.

Il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza del Modello e di curare il suo aggiornamento è affidato all'Organismo di Vigilanza collegiale, nominato dal Consiglio di Amministrazione il 22 maggio 2019 e composto da 4 membri, al 31 dicembre 2020, (un Consigliere di Amministrazione di SEA senza deleghe operative, due membri indipendenti esterni, di cui uno con funzioni di Presidente dell'Organismo e un componente interno - Direttore *Auditing*).

L'Organismo di Vigilanza risponde ai requisiti di autonomia e indipendenza, professionalità e continuità d'azione, è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo e dispone di adeguate risorse finanziarie per lo svolgimento dei propri compiti.

La Società è dotata di un canale dedicato alle segnalazioni all'Organismo di Vigilanza (cd. "*Whistleblowing*"). - anche anonime - provenienti da dipendenti, organi sociali e terzi, di condotte illecite o di situazioni anche solo a potenziale rischio/reato. Tale canale è idoneo a garantire la riservatezza dell'identità del segnalante in conformità alla Legge 179 del 2017.

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

- il Codice Etico;
- la mappatura dei rischi;
- il sistema organizzativo aziendale;
- il sistema procedurale aziendale;
- il sistema di poteri autorizzativi e di firma;

- il sistema di controllo di gestione;
- il sistema premiante e l'apparato sanzionatorio;
- la comunicazione e formazione del personale;
- il sistema informativo aziendale;
- il sistema di *governance* aziendale;
- le attività di controllo.

L'Organismo di Vigilanza SEA, nel corso del 2020, si è riunito 8 volte; per ogni riunione viene redatto un verbale. Il Modello di Organizzazione e Gestione di SEA, include i reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro, ambientali, di violazione dei diritti umani e le relative misure di prevenzione adottate dalla società per prevenirli, oltre a tutti gli altri reati previsti dal D. Lgs. 231/2001 e i relativi protocolli di prevenzione. Le società del Gruppo, SEA Energia e SEA Prime hanno anch'esse adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001 e nominato un proprio Organismo di Vigilanza. Gli Organismi di Vigilanza di SEA e delle controllate SEA Energia e SEA Prime, anche attraverso la Direzione *Auditing*, svolgono attività di verifica su idoneità ed effettività dei protocolli adottati dalle Società per prevenire la commissione dei reati previsti nel Decreto.

RISK MODEL

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

A maggior supporto e integrazione dei sistemi citati, il Gruppo SEA ha implementato un modello di *Enterprise Risk Management* (ERM) che si ispira alle principali *best practice* nazionali e internazionali (es. Codice di Autodisciplina delle Società Quotate, CoSO ERM - *Integrating with Strategy and Performance*) finalizzato all'individuazione, alla valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale e che possano assumere rilievo nell'ambito della sostenibilità del *business* nel medio-lungo periodo, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte

strategiche e decisionali del *management* e dell'*assurance* per gli *stakeholder* di riferimento. Il modello di ERM, formalizzato nella *ERM Policy* approvata dal Consiglio di Amministrazione nel corso del 2017, si basa su un approccio esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per il Gruppo ed è focalizzato sui rischi/opportunità a maggior impatto sugli obiettivi strategici e sui *driver* di valore aziendale.

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

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

Il *Risk Model* include inoltre al proprio interno specifiche categorie di rischio in ambito *Environmental, Social e Governance* nell'ottica di favorire l'individuazione e l'analisi di rischi ESG. Gli eventi individuati sono valutati e successivamente prioritizzati, sulla base di metriche quali-quantitative in termini di impatto, probabilità di accadimento e maturità del sistema di gestione del rischio stesso. La valutazione tiene quindi in considerazione le azioni di mitigazione in essere a presidio dei singoli eventi di rischio. L'impatto è valutato su una o più delle seguenti quattro dimensioni: economico-finanziaria, HSE (*Health, Safety, Environment*), reputazionale, operativa.

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

Nel corso del 2020 la metodologia di prioritizzazione dei rischi è stata aggiornata, recependo l'esigenza di assegnare maggiore rilevanza ad eventi di rischio con impatti di natura economico-finanziaria nel breve termine rispetto al medio e lungo termine, alla luce del particolare contesto pandemico che ha significativamente influenzato le attività e i risultati del Gruppo.

CODICE ETICO E COMITATO ETICO

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

Le norme del Codice Etico costituiscono parte essenziale delle obbligazioni contrattuali di *management*, dipendenti e collaboratori della Società. Pertanto, l'adozione di un comportamento che ne disattenda il dettato costituisce violazione dell'obbligo di diligenza previsto dal vigente CCNL. Per gli altri *stakeholder* l'osservanza delle previsioni del Codice Etico costituisce presupposto essenziale per instaurare e/o proseguire il rapporto con SEA. SEA ha istituito un Comitato Etico, deputato a garantire la diffusione, l'osservanza, la corretta interpretazione e l'aggiornamento del Codice Etico, composto, a far data dal 22 maggio 2019, dal Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società, con funzioni di Presidente del Comitato, da un consigliere non esecutivo e dai responsabili delle Direzioni aziendali "*Human Resources*" e "*Auditing*". Nel corso del 2020 il Comitato Etico si è riunito 3 volte, trattando lo stato di diffusione e l'attuazione del Codice.

Le società controllate SEA Energia e SEA Prime, hanno adottato un proprio Codice di Condotta ed hanno nominato quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo. In seguito all'approvazione del nuovo Codice Etico da parte della capogruppo, i Codici di Condotta di SEA Energia e di SEA Prime sono in corso di revisione al fine di valutare le modifiche apportate dalla capogruppo al proprio Codice Etico e, conseguentemente, di definirne l'adozione o l'adattamento.

La diffusione e la divulgazione del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001 e del Codice Etico è proseguita nel corso del 2020 con le seguenti iniziative:

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

- la messa a disposizione ai dipendenti neo-assunti del Codice Etico e del Modello di Organizzazione e Gestione nella sezione *intranet* dedicata;
- la pubblicazione nella *intranet* aziendale dell'aggiornamento della Mappatura dei rischi 231/01 e la distribuzione ai collaboratori cui sono affidate mansioni nelle aree di rischio rilevate.

L'informazione e la formazione sul D. Lgs. 231/2001 e sul Modello SEA si è articolata, nel corso del 2020, come segue:

- aggiornamento formativo per i Dirigenti sul Decreto e sul Modello di Organizzazione e Gestione, sulle misure anticorruzione e sul *Whistleblowing*;
- formazione sul Decreto e sul Modello di Organizzazione e Gestione, sulle misure anticorruzione e sul *Whistleblowing* a 5 dirigenti e quadri di "aree sensibili" di nuova nomina da parte del componente interno dell'Organismo di Vigilanza;
- sessioni formative dedicate a quadri e impiegati neo-assunti (14);
- *brochure* informative/formative per tutti i dipendenti (esclusi i dirigenti) sul Modello 231/2001, sulle misure anticorruzione e sul *Whistleblowing*, diffuse attraverso *intranet* con notifica "*read and sign*".

POLITICA ANTICORRUZIONE

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

- il Sistema Etico i cui componenti - Vision Etica, Diamante dei Valori e Principi di relazione con gli *Stakeholder* - hanno la natura di *policy* strategica e sono finalizzati ad individuare i valori e i principi di *decision-making* ai quali l'azienda si ispira e rispetto ai quali si impegna a mantenersi coerente nel perseguire la propria *mission*;
- il Codice Etico che individua principi e regole di comportamento cui la Società, i suoi dipendenti e collaboratori, i componenti dei suoi organi sociali e,

più in generale, tutti i suoi *stakeholder* devono informare il proprio operato;

- il Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001 che include anche illeciti di tipo corruttivo.

La Politica per la Prevenzione della Corruzione di SEA prevede che il personale, nello svolgimento delle proprie attività si attenga a principi di trasparenza, chiarezza, correttezza, integrità ed equità. In particolare, nei rapporti e nelle relazioni d'affari, sono proibiti comportamenti e pratiche che possano anche solo apparire illegali o collusivi, pagamenti che possano apparire illeciti, tentativi di corruzione e favoritismi, sollecitazioni, dirette o indirette, di vantaggi personali e di carriera per sé o per altri e più in generale atti contrari alle leggi e ai regolamenti applicabili. SEA si propone di improntare a correttezza, equità, integrità, lealtà e rigore professionale le operazioni, i comportamenti e il modo di lavorare sia nei rapporti interni sia nei rapporti con i soggetti esterni, ponendo al centro dell'attenzione il pieno rispetto della legge oltre all'osservanza delle procedure aziendali. L'orientamento all'etica (trasparenza, lealtà e onestà dei comportamenti verso l'esterno e verso l'interno) è approccio indispensabile per la credibilità nei comportamenti di SEA verso gli azionisti/investitori, verso i clienti e, più in generale, verso l'intero contesto civile ed economico in cui essi operano, al fine di trasformare in vantaggio competitivo la conoscenza e l'apprezzamento dei valori che animano diffusamente il modo di operare dell'impresa. Chi opera in nome e per conto di SEA, è consapevole di incorrere, in caso di comportamenti di tipo corruttivo e di violazione della legge in materia di corruzione, in illeciti sanzionabili - sul piano penale, sul piano amministrativo, sul piano disciplinare (secondo quanto previsto dal CCNL). SEA richiede inoltre ai propri "Soci in affari" il rispetto delle leggi vigenti, ivi incluso il D. Lgs. 231/2001, del Codice Etico e del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001 - Parte Generale, sulla base di clausole la cui inosservanza implica la risoluzione del contratto. SEA, ritenendo lo strumento della segnalazione efficace per contrastare il fenomeno corruttivo, incoraggia le segnalazioni di presunti fenomeni di corruzione attraverso i canali di *whistleblowing* dedicati. SEA garantisce che nessun dipendente è sanzionato, licenziato, demansionato, sospeso, o discriminato per essersi rifiutato di adottare una condotta illecita, anche se da tale rifiuto siano derivate conseguenze pregiudizievoli per il *business* della Società, né per aver effettuato una segnalazione in buona fede in merito a presunti fenomeni di corruzione o a violazioni del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA.

Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione

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

Le "Misure anticorruzione ex L. 190/2012" includono le misure di prevenzione per le fattispecie di reato corruttivo previste nel Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 22 febbraio 2018, e certificato secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 "*Anti-bribery Management System*" in data 8 marzo 2018 da TUV Italia. L'*audit* di sorveglianza annuale, effettuato dal certificatore a novembre 2020, ha confermato la validità del certificato.

Nell'ambito delle attività relative al Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA e del Modello 231/2001 di SEA e delle società controllate SEA Prime e SEA Energia, è stata effettuata una analisi dei processi aziendali al fine di poter individuare i rischi legati alla corruzione. Sono stati inoltre svolti 42 *audit* (di cui 15 presso SEA, 14 presso la controllata SEA Prime e 13 presso la controllata SEA Energia) - che hanno riguardato anche la verifica di processi a potenziale rischio di corruzione e l'idoneità e l'effettività delle relative procedure - dai quali non sono emerse criticità.

L'informazione e la formazione sulle misure anticorruzione e sul SGPC si è articolata, nel corso del 2020, come già descritto per il D. Lgs. 231/2001 e per il Modello SEA.

Referente per l'Anticorruzione

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

Il Referente per l'Anticorruzione cura ogni comunicazione in materia di anticorruzione, anche verso i terzi; il ruolo, le prerogative e le responsabilità del referente per

l'anticorruzione non sono pertanto assimilabili a quelle previste dalla normativa di riferimento in capo al Responsabile per l'Anticorruzione (ovvero, il responsabile ex legge 190/2012).

SEGNALAZIONI (WHISTLEBLOWING)

SEA ha attivato una piattaforma informatica di segnalazione, gestita da "provider esterno", attraverso la quale i dipendenti e i terzi possono effettuare segnalazioni (cd. *Whistleblowing*) - anche anonime - relative, a titolo esemplificativo, a presunte violazioni di norme di legge o di procedure o regolamenti aziendali, norme di condotta professionale e/o di principi di etica previsti dal Codice Etico, violazioni del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001 o del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione. L'accesso alla piattaforma informatica avviene attraverso il sito www.seamilano.eu - sezione *Corporate Governance* e/o attraverso il sito *intranet*. La piattaforma garantisce la riservatezza dei dati personali e del contenuto delle segnalazioni in conformità alla normativa. Il processo di gestione delle segnalazioni è disciplinato da apposita procedura aziendale. Dal 2020 la piattaforma informatica è disponibile anche per le società controllate SEA Energia e SEA Prime.

CONFORMITÀ A LEGGI E REGOLAMENTI

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

Nel 2020 non si sono registrate azioni pendenti in materia di concorrenza e *antitrust*, né si sono registrate sanzioni significative per non conformità a leggi o regolamenti o per inadempimenti a obblighi in materia ambientale e sociale. Non si sono inoltre accertati casi di corruzione nell'anno.

POLICY FISCALE

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

anche la gestione della variabile fiscale.

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

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

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

Il Gruppo SEA considera, infatti, i tributi come un costo dell'attività d'impresa che, come tale deve essere gestito, nel rispetto del principio di legalità con l'obiettivo di salvaguardare il patrimonio sociale, di perseguire l'interesse primario della creazione di valore per gli azionisti, di soddisfare gli interessi di tutti gli *stakeholder* e di garantire la positiva reputazione di SEA.

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

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

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

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

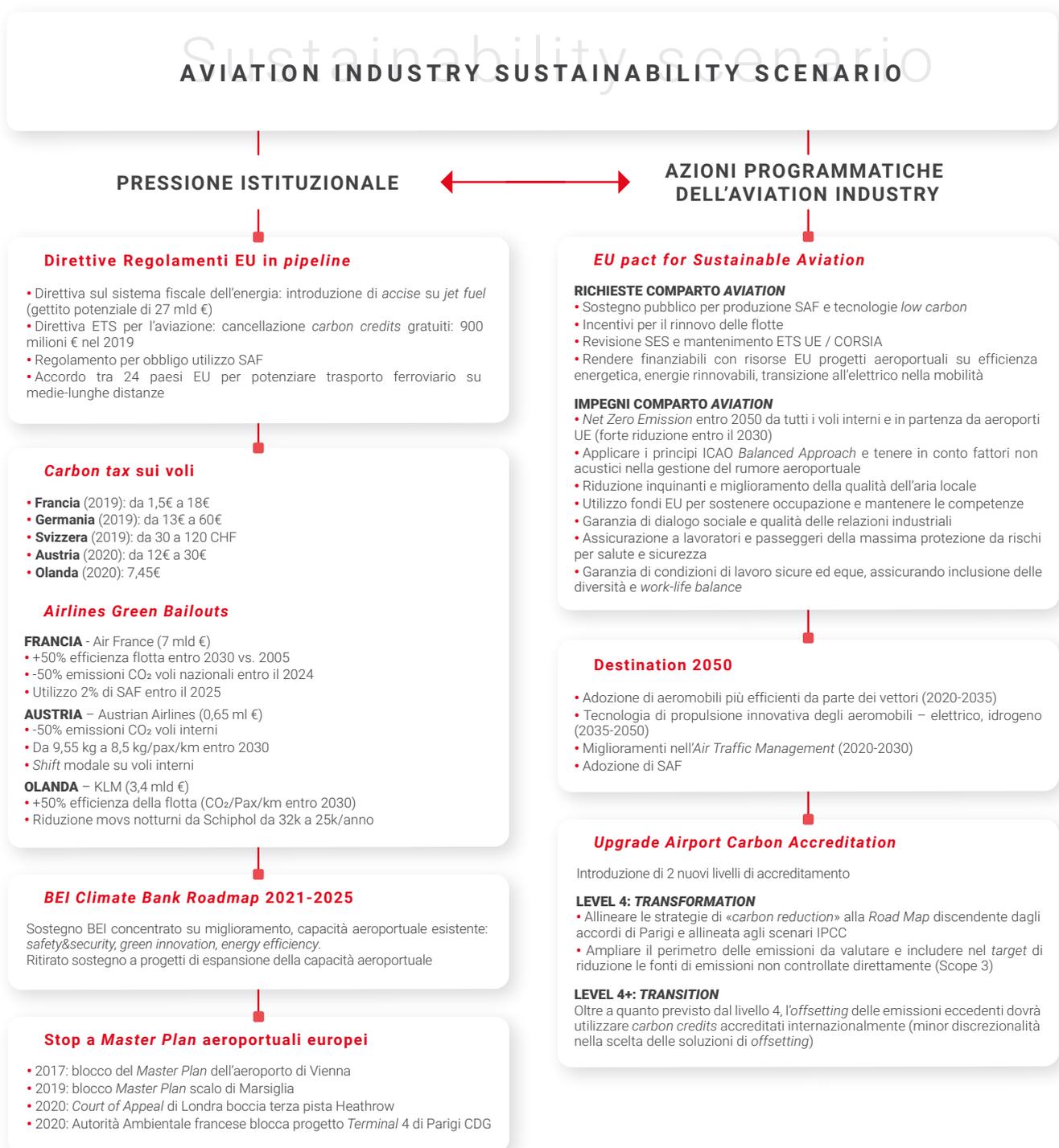
SCENARIO E

STRATEGIA DI

SOSTENIBILITÀ

SUSTAINABILITY SCENARIO

La strategia di sostenibilità adottata da SEA - oltre a scaturire da una crescente consapevolezza interna all'organizzazione in merito al ruolo che giocano le variabili sociali e ambientali sulla capacità di generare valore nel lungo termine - è anche in parte frutto dell'elaborazione e della declinazione degli stimoli e delle sollecitazioni che provengono dal contesto di riferimento. Negli ultimi anni - in particolare dal 2019 - si sono infatti moltiplicati i *framework*, le *guidelines*, le raccomandazioni e i segnali di cambiamento in ottica "ESG" provenienti da istituzioni, attori del mercato e organizzazioni del settore del trasporto aereo. Nel corso del 2020, nonostante la forte crisi dovuta alla pandemia, questa pressione è ulteriormente cresciuta. Di seguito vengono classificati e descritti sinteticamente gli elementi principali di questo scenario.



Contributo del trasporto aereo alle emissioni di CO₂

Key Facts

- Le emissioni CO₂ del trasporto aereo in Europa sono cresciute del 27,6% tra il 2013 e il 2019, in controtendenza rispetto agli altri settori ETS come energia e manifattura (-19,7%).
- Climate Action Tracker (istituto di politiche climatiche indipendente) considera il livello di emissioni *target* dell'aviazione internazionale nel 2030 come "criticamente insufficiente". Tale valutazione indica che l'obiettivo dell'aviazione internazionale genererebbe un riscaldamento del clima superiore a 4°C se tutti gli altri settori seguissero lo stesso approccio.
- Il programma CORSIA, promosso da ICAO - che si propone di rendere neutra la crescita di emissioni CO₂ delle tratte di volo internazionali a partire dal 2021 - è stato riformato a luglio 2020 alzando la *baseline* di riferimento oltre la quale i vettori dovranno compensare le emissioni, consentendo quindi agli stessi di ridurre sensibilmente l'impegno di decarbonizzazione almeno fino al 2027.
- La *technology disruption* relativa all'entrata in commercio di modelli di aeromobili a "emissioni zero" (elettrici o a idrogeno) è prevista non prima del 2035 (per le tratte a corto-medio raggio).
- Entro il 2050 oltre 10 mld di passeggeri saranno trasportati per via aerea per circa 20 miliardi km/anno.
- Senza alcun ulteriore miglioramento nella tecnologia, nei combustibili o nelle operazioni, questa attività genererebbe circa 1.800 mld di tonnellate (Mt) di CO₂ (da 1.000 mld circa del 2019).
- La misura che viene considerata maggiormente capace di contribuire alla riduzione delle emissioni *aviation* è l'utilizzo spinto di *Sustainable Aviation Fuel* (in combinazione con l'*offsetting*).

A fronte di un'incidenza crescente del contributo dell'industria *aviation* sulla quantità di emissioni generate complessivamente, lo sforzo di contenimento della *carbon footprint* in Europa si sostanzia attraverso due strumenti:

- le emissioni prodotte da voli intra-europei sono incluse nell'ETS dell'UE dal 2012. Tuttavia, tale inclusione viene considerata insoddisfacente da molti osservatori, a causa di un'eccessiva allocazione di quote di emissioni gratuite: le compagnie aeree ricevono infatti l'85% delle loro quote gratuitamente;

- le emissioni prodotte da voli tra Europa e destinazioni *extra-europee* rientrano invece nell'iniziativa promossa da ICAO e denominata "CORSIA", che si propone una crescita del settore "*carbon neutral*" a partire dal 2020 e il dimezzamento delle emissioni prodotte nel 2005 entro il 2050. La strategia del settore per raggiungere questi obiettivi comprende quattro pilastri: gestione più efficiente del traffico aereo, miglioramenti dell'efficienza dei consumi degli aeromobili, introduzione di carburanti sostenibili e un meccanismo economico di compensazione. CORSIA prevede una fase pilota di applicazione dal 2021, una prima fase volontaria dal 2024 e l'entrata a regime obbligatoria dal 2027 al 2035.

Iniziative istituzionali

EU GREEN NEW DEAL

L'11 dicembre 2019 la Commissione Europea ha varato il "*Green New Deal*", un nuovo indirizzo di politica economica basato sulla declinazione degli SDGs dell'Agenda 2030 dell'ONU e finalizzato a riorientare lo sviluppo economico dell'UE ponendo al centro la decarbonizzazione, l'economia circolare (con conseguente riduzione del consumo di risorse naturali e della dipendenza dall'approvvigionamento di tali risorse), la protezione del capitale naturale e dei cittadini dai rischi di natura ambientale. È stata programmata la costruzione di un ampio pacchetto di misure, in parte varate già nel 2020, che avranno un impatto significativo anche sul settore del trasporto aereo. Con il *Green Deal* la politica dell'UE in materia di aviazione si concentra primariamente sulla decarbonizzazione e sulla sostenibilità.

STRATEGIA PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE E INTELLIGENTE

La "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente" è stata presentata dalla Commissione Europea a fine 2020. Si propone di allineare il settore trasporti agli obiettivi del *Green Deal* e agli obiettivi climatici in esso fissati (neutralità climatica entro il 2050). Richiede infatti una riduzione del 90% delle emissioni di gas serra nei trasporti.

La nuova strategia delinea una *roadmap* per realizzare la trasformazione verde e digitale dei trasporti europei puntando a una mobilità a emissioni zero. Per fare questo si punta a incrementare l'incidenza del traffico della

ferrovia, come evidenziato dagli obiettivi annunciati che includono:

- raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030 e triplicazione entro il 2050;
- viaggi collettivi programmati all'interno dell'UE inferiori a 500 km dovranno essere a impatto zero entro il 2030;
- velivoli a emissioni zero immessi sul mercato entro il 2035;
- raddoppio del traffico merci su rotaia entro il 2050;
- 100 città climaticamente neutre in Europa entro il 2030.

La strategia sostiene l'adozione di "migliori scelte modali" per i passeggeri e vede l'ecologizzazione del trasporto merci come dipendente dal passaggio dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili. Indica inoltre il 2021 quale "Anno europeo delle ferrovie" e punta a rafforzare i collegamenti transeuropei, con la Commissione che intende proporre un piano d'azione specifico per promuovere i servizi ferroviari passeggeri transfrontalieri.

Si ammette che per l'aviazione, insieme al trasporto marittimo, la sfida della decarbonizzazione è più impegnativa che per altri settori. La strategia richiede quindi che l'aviazione abbia un accesso prioritario ai combustibili sostenibili, una questione che sarà affrontata nel corso del 2021 attraverso una proposta legislativa dedicata (che dovrebbe fissare obiettivi minimi quantificati di SAF per le compagnie aeree).

L'UE non ha ancora specificato come intende sostenere il SAF, ma si può ipotizzare che verranno rivisti i criteri di miscelazione obbligatori per le compagnie aeree che volano da/verso l'Europa, insieme ad altri incentivi per R&S e finanziamenti alla produzione. I livelli di prezzo attuali del SAF (da 2 a 7 volte il prezzo del kerosene) non sono attualmente accessibili - sia sotto il profilo della disponibilità che sotto quello del costo - per le compagnie aeree.

Il documento riconosce comunque il lavoro svolto dagli aeroporti per ridurre le proprie emissioni di CO₂, facendo riferimento all'*Airport Carbon Accreditation* e affermando che tali buone pratiche devono diventare la nuova normalità. Inoltre, fa riferimento al fatto che l'industria aeroportuale europea si è già impegnata per il raggiungimento di emissioni nette zero entro il 2050.

La strategia afferma inoltre che gli aeroporti devono diventare "hub di trasporto multimodale" e annuncia che la Commissione presenterà proposte per incentivare:

- la diffusione di combustibili sostenibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio;
- l'introduzione e la diffusione di nuovi aeromobili più puliti e silenziosi;
- la decarbonizzazione e la riduzione dell'inquinamento per la mobilità interna ai sedimi aeroportuali.

La determinazione del prezzo del carbonio dai trasporti è considerato il modo per incentivare le scelte verdi e orientare le decisioni dei consumatori. La strategia sostiene che il principio "chi inquina paga" debba essere implementato senza indugio in tutti i modi di trasporto.

Al fine di consentire scelte informate da parte dei consumatori e delle imprese, la strategia annuncia un piano per stabilire un "quadro europeo per la misurazione armonizzata delle emissioni di gas serra dei trasporti e della logistica". Ciò dovrebbe consentire agli utenti finali di stimare l'impronta di carbonio delle loro scelte e quindi optare per opzioni di trasporto più sostenibili.

Viene confermato che il sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (ETS) è lo strumento più importante per la determinazione del prezzo del carbonio e si fa riferimento alla revisione dell'EU ETS per il trasporto aereo, con riduzione delle quote gratuite fornite alle compagnie aeree (attualmente pari all'85% del totale). Ciò aumenterà i costi per le compagnie aeree, soprattutto se il costo dei crediti di carbonio aumentasse in modo significativo rispetto al livello attuale (superiore a 30 €/ton).

Si conferma anche, infine, che le sovvenzioni ai combustibili fossili dovrebbero cessare e che la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia dell'UE cercherà di allineare la tassazione agli obiettivi climatici dell'UE. Ciò significa che la Commissione proporrà la fine delle attuali esenzioni fiscali sul *jet fuel*, applicando il principio che trasferisce al prezzo del trasporto il suo impatto sull'ambiente. Tale intervento però comporta la modifica dell'attuale direttiva UE sulla tassazione dell'energia, che richiede l'unanimità degli Stati membri dell'UE.

Le possibilità di successo di tale iniziativa allo stato attuale appaiono non elevate.

Dinamiche del mercato dei trasporti europeo

Previsioni UBS

UBS ritiene che la rete ferroviaria europea ad alta velocità crescerà del 10% ogni anno nel prossimo decennio. Ha inoltre rilevato come il sostegno politico agli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie in Europa stia crescendo in modo significativo.

Riduzione traffico domestico a vantaggio del treno in alcuni paesi europei

- Il traffico aereo negli aeroporti svedesi nel 2019 è sceso del 4% rispetto al 2018 (contro un +3,2% registrato a livello europeo), riducendosi in particolare sulle tratte nazionali (-9%).
- Il traffico aereo interno in Germania da agosto 2019 ha imboccato un sentiero decrescente, fino a far segnare un -12% a novembre rispetto all'anno precedente. Parallelamente la società ferroviaria Deutsche Bahn AG ha registrato numeri *record* di passeggeri (20 milioni in più tra il 2014 e il 2018) e punta a raddoppiare il volume di traffico nei prossimi 20 anni.

Reviviscenza del servizio ferroviario a lunga percorrenza

- L'azienda ferroviaria statale austriaca ha ordinato 13 nuovi treni da adibire a tratte notturne a lunga percorrenza.
- Il governo svedese ha annunciato piani per espandere i treni notturni verso molte destinazioni europee.
- L'operatore ferroviario svizzero SBB ha dichiarato di prendere in considerazione nuove rotte notturne, a causa di una crescita della domanda di mercato.

Strategie competitive dei treni AV nei confronti del trasporto aereo

Eurostar e Thalys - operatori che forniscono servizi ad alta velocità che collegano Gran Bretagna, Francia, Belgio, Paesi Bassi e Germania, gestiscono 112 treni al giorno e trasportano più di 18,5 milioni di passeggeri all'anno - hanno lanciato a settembre 2020 il progetto *Green Speed*, dichiarando 5 obiettivi in vista di una loro fusione:

- fornire un'alternativa allettante all'aereo e aumentare il traffico a 30 milioni di passeggeri/anno entro il 2030;
- massimizzare l'uso di energia rinnovabile per la flotta di treni e introdurre un'ambiziosa politica ambientale in materia di gestione dei rifiuti, rimozione della plastica e acquisti sostenibili;
- fornire viaggi senza interruzioni per i passeggeri con un biglietto che copre qualsiasi viaggio sulla rete e migliori collegamenti;
- introdurre interessanti offerte di viaggio e programmi fedeltà;
- garantire un elevato *standard* di qualità del servizio.

Policy e guidelines del comparto aviation

La risposta degli operatori del comparto *aviation* alle pressioni provenienti dal contesto socio-istituzionale ha preso forma negli ultimi mesi del 2020. In novembre oltre 20 associazioni (in rappresentanza di: compagnie aeree, aeroporti, ANSP, sindacati, produttori aeronautici, *think tank* di studi ambientali indipendenti, fornitori di servizi di assistenza a terra, *travel retail* e *duty free*, turismo, aviazione generale e d'affari) che rappresentano l'intero ecosistema aeronautico europeo hanno annunciato un impegno a collaborare con i responsabili politici EU per raggiungere zero emissioni nette di CO₂ entro il 2050.

L'obiettivo dichiarato è portare i *leader* istituzionali UE a stipulare, entro la fine del 2021, un patto per la sostenibilità ambientale e sociale dell'aviazione europea.

L'oggetto dell'accordo verte sul ripristino del sostegno pubblico all'aviazione, ovvero garantire che il settore *aviation* possa accedere a finanziamenti pubblici e privati per consentire le azioni necessarie per migliorarne la sostenibilità.

Il sostegno pubblico alle compagnie aeree e ad altri attori dell'aviazione per superare l'impatto della crisi Covid-19 viene subordinato al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità:

- includendo gli investimenti in sostenibilità del settore *aviation* nella tassonomia EU e nella strategia della Commissione europea sulla mobilità sostenibile e intelligente;
- rendendoli ammissibili al finanziamento pubblico

(es. nell'ambito del *Next Generation EU* e della nuova politica di sostegno alla transizione climatica della BEI).

La particolare congiuntura che vede tutto il settore *aviation* fronteggiare una drammatica situazione economica post-pandemica, ha spinto ACI Europe a promuovere - insieme alle organizzazioni rappresentative degli altri *player* dell'ecosistema del trasporto aereo e dei viaggi - un "*sustainability package*" dedicato alla negoziazione con le autorità EU per ottenere le risorse necessarie a un effettivo "*sustainable recovery*".

Questa ulteriore "strategia situazionale" non sostituisce il *Framework* principale di riferimento per gli aeroporti, ma invita questi ultimi a focalizzare i loro piani di sostenibilità di medio termine su alcuni "*focal points*":

- Accelerazione del processo di decarbonizzazione, sia sul fronte dell'approvvigionamento energetico "*green*" per quanto riguarda i propri fabbisogni, sia sul piano dell'assunzione di *leadership* all'interno dell'ecosistema aeroportuale per orientare le scelte degli altri attori del sistema. In questa direzione si

colloca l'aggiornamento dell'*Airport Carbon Accreditation*, che ha aggiunto due ulteriori livelli di *upgrading*.

- Grande attenzione alla salute e sicurezza di operatori aeroportuali e passeggeri, sia per quanto riguarda le misure da attuare in presenza dell'emergenza pandemica, sia in merito alla qualità dell'ambiente di lavoro e di vita della comunità circostante gli scali, in particolare per quanto riguarda il contenimento del rumore e delle emissioni inquinanti.
- Ulteriore investimento su strumenti e azioni di coinvolgimento degli *stakeholder* (sindacati, comunità territoriali, lavoratori) per gestire la delicata fase di transizione verso il *recovery* in maniera trasparente e collaborativa.

Sempre a fine novembre 2020 ACI Europe ha anche rilasciato una versione aggiornata del "*Sustainability Framework for Airports*" nel quale rafforza il concetto di "gestione integrata" di tutte le componenti della sostenibilità (economica, sociale, ambientale) come parte della necessaria evoluzione del modello di *business* aeroportuale all'indomani della pandemia.

ACI Europe - Framework della strategia di sostenibilità per gli aeroporti

PARADIGMA «BUSINESS TO PEOPLE»

- Massimizzare il valore aggiunto che gli aeroporti generano per la società
- Incrementare il coinvolgimento delle comunità e degli *stakeholder*
- Migliorare la qualità della vita delle comunità
- Generare crescente connettività aerea a beneficio dello sviluppo del territorio servito
- Preservare l'ambiente e ridurre il consumo delle risorse naturali

ENVIRONMENTAL IMPACTS

Climate change

Mitigazione

- *Net zero* CO₂ al 2050 per le emissioni sotto controllo diretto
- Iniziative relative ai carburanti per l'aviazione sostenibili (SAF)

Adattamento

- Adattare le infrastrutture e le operazioni ai cambiamenti climatici
- Eseguire valutazioni per l'attenuazione del rischio legato agli eventi climatici estremi
- Istituire misure per garantire la continuità operativa

Qualità dell'aria locale

- Misurazione del contributo degli aeroporti alle concentrazioni di inquinanti nelle aree limitrofe
- Progettazione di azioni di mitigazione
- Delineare possibili azioni per sostenere la riduzione delle emissioni da parte di terzi (veicoli, *handler*, trasporto di superficie)

Economia circolare

- Incremento raccolta differenziata anche attraverso *partnership* con i vettori
- Integrazione dei principi di economia circolare nei progetti infrastrutturali

Acqua e biodiversità

- Riduzione dei consumi idrici
- Controllo dei livelli di inquinamento delle acque reflue (soprattutto considerando il *de-icing*)
- Compensare perdite di biodiversità ripristinando gli *habitat* perduti in una zona diversa

SOCIAL IMPACTS

Diritti umani, valori, etica

- Applicazione dei Principi guida sui diritti umani per le imprese dell'ONU
- Definizione di un Codice di Condotta
- Supportare il contrasto alla tratta degli esseri umani

Rumore e qualità della vita nelle comunità locali

- Applicazione del principio del *Balanced Approach* dell'ICAO
- Informare e coinvolgere le comunità locali sulla questione del rumore per garantire che i loro bisogni e le loro preferenze siano prese in considerazione
- Sviluppo di iniziative di imprenditoria sociale

Soddisfazione dei dipendenti

- Aumentare la parità di genere nel settore
- Salubrità e sicurezza del posto di lavoro
- Formazione continua
- Garanzia delle rappresentanze sindacali
- Orientamento sociale come fattore di attrazione di talenti
- Misurazione del livello di *engagement* dei dipendenti

Qualità del servizio

- Programmi di misurazione della *customer experience*
- Attenzione a garantire un'esperienza aeroportuale positiva per le persone con mobilità ridotta o disabilità
- Introduzione di soluzioni digitali per migliorare l'esperienza dei passeggeri

ECONOMIC IMPACTS

Modello di business equilibrato

- Puntare a un equilibrio ottimale tra gli impatti economici, sociali e ambientali. Il valore sociale e ambientale creato deve essere valutato nel processo decisionale strategico
- Modulazione delle tariffe ai vettori basata su parametri ambientali (rumore, emissioni CO₂)
- Incrementare l'offerta di servizi commerciali sostenibili (*food* biologico, servizi educativi, eventi culturali)

Sviluppo economico e occupazione

- Valutazione degli impatti socio-economici dell'aeroporto e sviluppo di azioni per migliorarli
- Iniziative di istruzione dedicata, apprendistati o programmi di assunzione
- Inserimento di servizi e prodotti locali nella catena di approvvigionamento
- Programmi di riqualificazione dei dipendenti
- Incubatori d'impresa
- Piani occupazionali in *partnership* con le comunità

Approvvigionamenti sostenibili

- Classificare i fornitori in base a *standard* etico-sociali e definizione delle categorie più materiali in base alla quota di spesa che rappresentano e ai rischi legati alla sostenibilità
- Coinvolgimento dei subappaltatori e fornitori di materiali per identificare i rischi sociali e ambientali
- Sviluppo di un codice di condotta per i fornitori e valutazione della conformità ai criteri etici

Destinazioni sostenibili

- Incrementare la consapevolezza dei passeggeri sui temi di sostenibilità e orientare la scelta delle destinazioni turistiche
- Valutazione del ruolo dell'aeroporto rispetto allo sviluppo turistico dell'area
- Coinvolgimenti delle autorità pubbliche e degli altri attori della filiera turistica per definire una visione delle destinazioni

Upgrading della certificazione Airport Carbon Accreditation

Un'ulteriore risposta all'accresciuta pressione sul comparto *aviation* in merito all'urgenza di una rapida decarbonizzazione è stata prodotta all'Assemblea Generale ACI Europe del novembre 2020.

L'*Airport Carbon Accreditation* ha introdotto il primo grande cambiamento strutturale dal suo lancio nel 2009, l'inserimento di due nuovi livelli di accreditamento:

- Livello 4 - *Transformation*
- Livello 4+ - *Transition*.

I livelli da 1 a 3+ dell'ACA oggi consentono di gestire con flessibilità l'entità delle riduzioni delle emissioni.

I livelli 4 e 4+ richiedono invece agli aeroporti due nuovi approcci maggiormente impegnativi:

- allineare le loro strategie e piani di gestione del carbonio con le ambizioni dell'accordo di Parigi, secondo il quale il riscaldamento globale dovrebbe essere limitato a meno di 2 °C e idealmente a 1,5 °C. Questi obiettivi sono stati tradotti in diversi scenari di riduzione delle emissioni dall'*Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC). Gli aeroporti dovranno

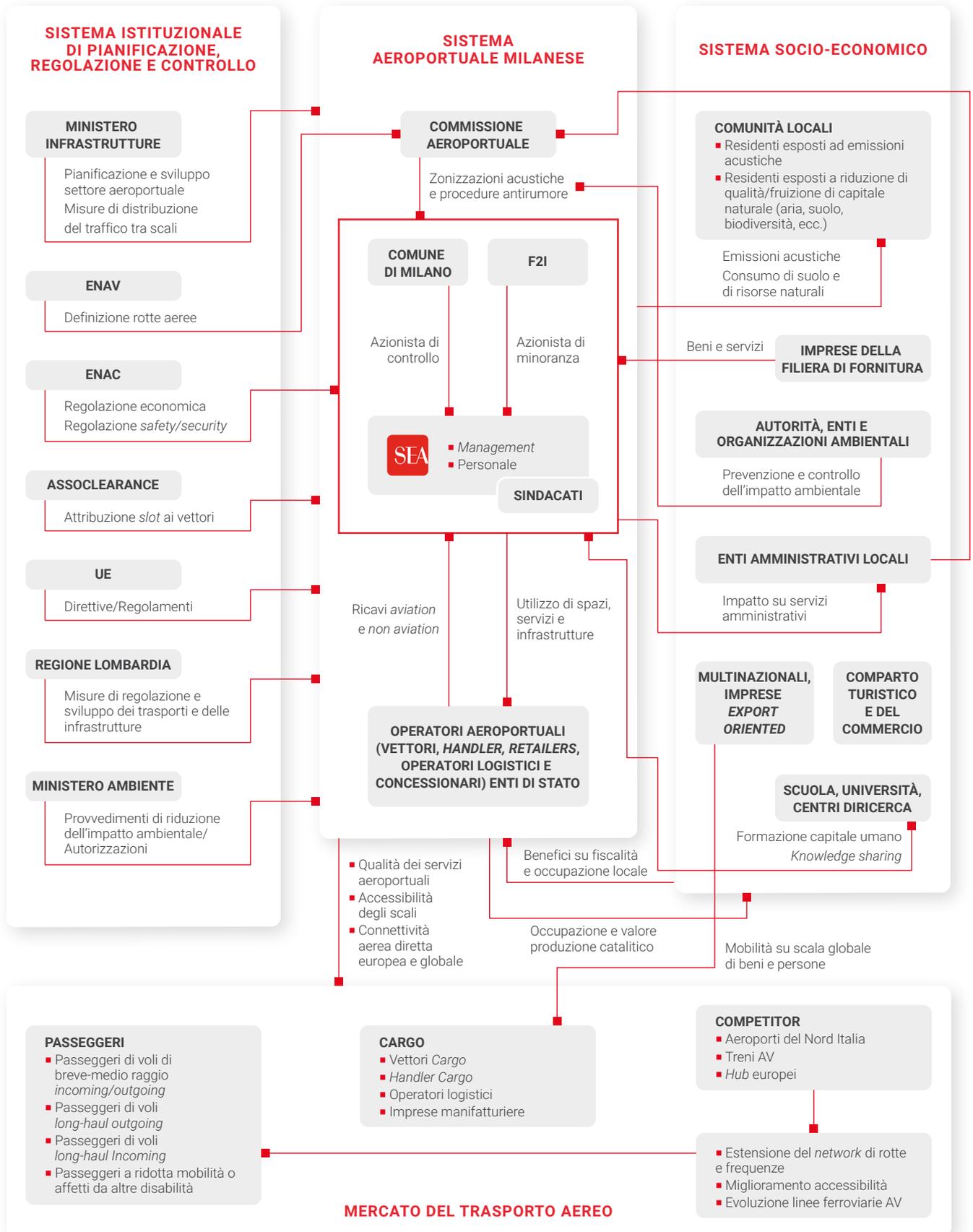
definire i propri obiettivi di riduzione e i percorsi di emissione associati in linea con questi scenari.

- Vengono inoltre ampliate le emissioni che gli aeroporti dovranno comunicare nella propria impronta di carbonio, in modo da comprendere tutte le fonti operative significative *on site* e *off site*. Gli aeroporti dovranno quindi includere nel proprio *target* di riduzione le fonti di emissioni non controllate direttamente (Scope 3), portando alla ribalta i requisiti relativi al coinvolgimento degli *stakeholder* (compagnie aeree, gestori dei servizi di accessibilità aeroportuale, *retailer*, *handler*, ecc.).

I livelli 4 e 4+ mettono quindi l'*Airport Carbon Accreditation* in linea con gli ultimi sviluppi scientifici e politici degli ultimi anni. Riflettono anche le maggiori aspettative del pubblico, secondo le quali l'operatore aeroportuale deve dimostrare che non solo affronta le proprie emissioni, ma usa la sua influenza per guidare le riduzioni delle emissioni da parte di terzi che operano sul suo sito. Il livello 4+, oltre a quanto previsto per il livello 4, contempla l'effettuazione di compensazioni delle emissioni eccedenti solo ricorrendo a *offset* riconosciuti internazionalmente (minor discrezione nella scelta delle soluzioni di *offsetting*).

SUSTAINABILITY STRATEGY

Mappa degli stakeholder di 1° livello del Gruppo SEA



Ecosistema socio-economico di riferimento

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

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

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

Visione di sviluppo sostenibile

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

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

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

Strategia ESG e modello di governance della sostenibilità

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

Modello di *governance* della sostenibilità

In SEA la responsabilità per la trattazione delle questioni ESG a livello di *board* è affidata al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità. A livello manageriale nel 2012 è stato istituito un *Sustainability Committee* che ha operato fino al 2018. Nel 2020, dopo la soppressione occorsa nel 2019 in seguito a una profonda riorganizzazione aziendale, il *Sustainability Committee* è stato nuovamente istituito e ad esso sono stati affidati i seguenti compiti:

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

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

Nel 2020 il Comitato ha svolto due sedute, dedicate rispettivamente alla progettazione e alla valutazione dei risultati del *materiality assessment*.

DRIVER DELLA STRATEGIA

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

Decision making integrato

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

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

Ascolto e coinvolgimento degli stakeholder

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

Misurazione degli impatti

L'*accountability* in merito alle strategie, ai processi e agli impatti non è circoscritta alla sola realizzazione del Bilancio di Sostenibilità. Da 9 anni è in corso una *partnership* con il *Centro per lo Sviluppo dei Territori e dei Settori della LIUC Business School*, attraverso la quale vengono misurate, in maniera sempre più precisa e affidabile, le esternalità socio-economiche generate, su scale territoriali diverse, dagli aeroporti di Malpensa e Linate. L'obiettivo è da un lato acquisire una conoscenza approfondita del ruolo economico che gli aeroporti rivestono nel contesto locale e nazionale, dall'altro supportare modalità consapevoli di confronto con il territorio.

Cittadinanza sociale

Nel 2012 è stata elaborata una *Policy di Corporate Citizenship* e nel 2019 è stata varata una dettagliata procedura per disciplinare le modalità con cui l'azienda pianifica, gestisce e rendiconta le proprie erogazioni liberali e le sponsorizzazioni. La *Policy* è stata creata per definire strategie di investimento sociale organiche, efficaci e progressivamente correlate con il profilo di *business* dell'azienda. Gli investimenti sociali che sono stati realizzati negli ultimi 9 anni hanno permesso di ribadire che il compito di SEA non si esaurisce nel gestire bene gli aeroporti, ma abbraccia anche il saper costruire relazioni di sintonia:

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

Codice Etico e Diamante dei Valori

Il Comitato Etico di SEA, nel corso dell'esercizio 2019, ha evidenziato l'opportunità di aggiornare il Sistema Etico dell'organizzazione per integrarlo con contenuti relativi ai principi di sostenibilità adottati e consolidati nel tempo dalla Società e ai comportamenti da tenere da parte dei principali *stakeholder* per contribuire al conseguimento degli obiettivi di crescita sostenibile, integrata e inclusiva.

È stato pertanto istituito un gruppo di lavoro interno all'organizzazione aziendale, costituito dalle funzioni *Human Resources*, *Corporate Social Responsibility*, *Auditing* e *Corporate Affairs and Compliance Legal Counseling*, con la finalità di rivedere complessivamente i contenuti del Sistema Etico, vigente dal 2015, anche alla luce di eventuali nuove previsioni normative e di *best practice* in materia.

STRUTTURA E CONTENUTI DEL NUOVO CODICE ETICO

Una prima bozza del documento è stata presentata al Comitato Etico nella seduta dell'11 marzo 2020, in piena emergenza sanitaria. Da parte del Comitato sono stati avanzati ulteriori spunti di riflessione sulla necessità di richiamare i destinatari del Codice all'osservanza e alla "vigilanza" sul rispetto stringente delle norme emergenti da situazioni analoghe dalle quali possa derivare grave nocimento alla salute e/o all'incolumità degli individui.

Il testo definitivo del Codice è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA nella seduta del 21 dicembre 2020.

Il nuovo Codice Etico è in linea con il purpose, i valori e i principi definiti a suo tempo dal Sistema Etico, che sono stati puntualmente ripresi e più specificamente declinati nel testo del Codice.

Il documento si compone di tre sezioni principali:

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

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



IL DIAMANTE DEI VALORI

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

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

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

Diamante dei valori



Materiality matrix

COS'È LA MATERIALITÀ

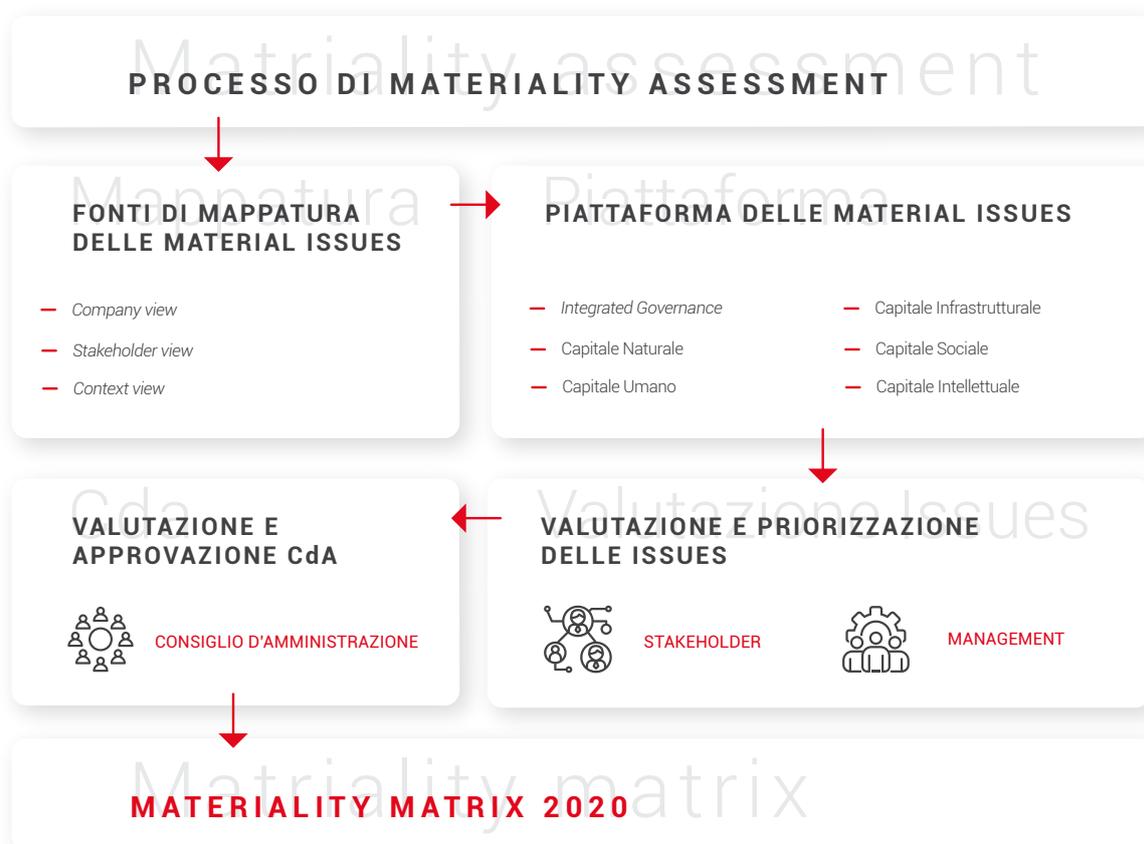
La materialità è la dimensione all'interno della quale un determinato aspetto del rapporto tra l'azienda e i suoi *stakeholder* è in grado di influenzare la capacità della prima di creare valore. Sono due le caratteristiche che devono essere considerate per valutare la materialità di un aspetto dell'attività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

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

Determinare quali sono gli aspetti materiali del rapporto azienda-*stakeholder* non è importante solo per identificare quali siano gli argomenti meritevoli di essere inclusi nel *report* di sostenibilità, ma consentono anche di stabilire quali sono gli ambiti decisivi per un governo delle relazioni con gli *stakeholder* in grado di portare l'azienda su un sentiero di generazione sostenibile e durevole del proprio valore economico e competitivo. Per poter effettuare una valutazione in merito alla *materiality* di un aspetto è necessario partire dalla più ampia platea di fattori riconoscibili come caratterizzanti il rapporto tra l'azienda e i suoi pubblici. Nella definizione di materialità viene posta una forte enfasi sia sugli *stakeholder* esterni che sui membri del *management*, rappresentativi di SEA, poiché le loro ragionevoli aspettative e interessi devono essere presi in considerazione come un importante punto di riferimento. Attraverso una valutazione congiunta tra azienda e *stakeholder* della rilevanza di questi fattori in termini di impatto sulle reciproche aspettative e utilità, si arriva a definire una selezione di *item* che costituiscono i fronti di impegno primari per intraprendere un percorso di sviluppo sostenibile da parte dell'azienda.

MATERIALITY ASSESSMENT 2020

In base a quanto deliberato dal CdA di SEA il 25 gennaio 2018, la matrice di materialità è oggetto di una *deep review* - basata su un ampio processo di coinvolgimento di *stakeholder*, *shareholder* e *management* - con cadenza triennale. Negli anni intermedi la matrice di materialità viene sottoposta invece ad una *light review* basata sulla registrazione e valutazione, esclusivamente interna, di aspetti significativi emergenti dall'interazione con gli *stakeholder* che determinano modifiche di posizionamento delle *issues* all'interno della matrice.



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

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

Mappatura delle issues rilevanti

Il processo di mappatura ha portato all'individuazione di 35 *issues* potenzialmente considerabili come "materiali", da sottoporre alla valutazione del *management* SEA e degli *stakeholder*.

L'individuazione delle *issues* rilevanti, all'interno della quale si sarebbe successivamente andati a individua-

re quelle propriamente materiali, è stata fatta attraverso una analisi *desk* su un'ampia documentazione, sia prodotta internamente all'azienda sia proveniente dagli *stakeholder* sia, infine, descrittiva delle modalità con cui i temi della sostenibilità vengono trattati nel contesto *aviation*. L'analisi è stata realizzata adottando tre diverse prospettive, per ciascuna delle quali sono state acquisite fonti documentative adeguate:

- *Company View*: definisce le linee di sviluppo del *business*, il livello di coerenza tra valori *corporate* e prassi organizzative e mappa dei principali rischi;
- *Stakeholder View*: individua - attraverso studi, *survey*, *workshop* e altri momenti di interazione - i temi chiave del rapporto tra azienda e interlocutori di riferimento;
- *Context View*: consente di cogliere i principali *trend* dello scenario e le tematiche ESG emergenti o in forte ascesa all'interno dell'*industry* di riferimento, attraverso: a) una analisi approfondita delle *issues* maggiormente presenti nei *report* dei principali *player* dei settori *aviation* e infrastrutture; b) una disamina delle fonti normative (sia *hard law* che *soft law*) nazionali e internazionali.

La piattaforma delle *issues* potenzialmente materiali sottoposte alla valutazione degli *stakeholder* è raggrup-

pata in 6 ambiti tematici, che fanno riferimento al modello di creazione del valore di SEA: *governance* integrata, capitale naturale, capitale infrastrutturale, capitale intellettuale, capitale sociale e relazionale, capitale umano.

Valutazione e prioritizzazione delle *issues*

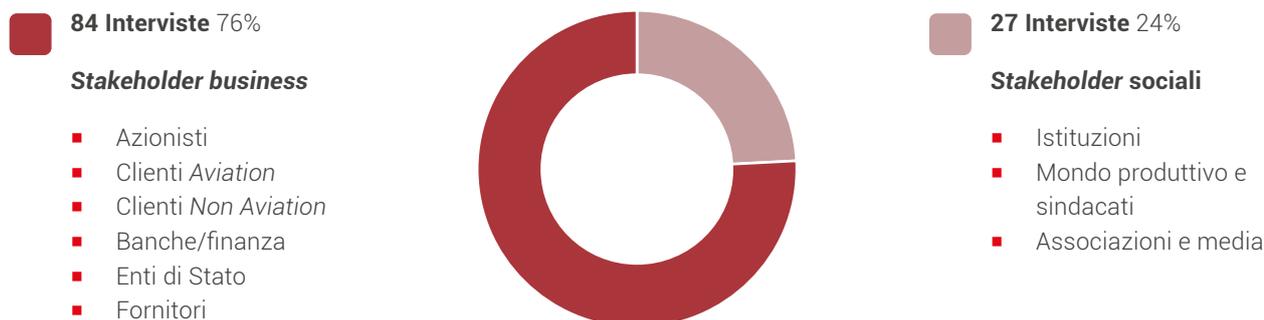
La fase di valutazione e prioritizzazione delle *issues* ha coinvolto:

- 111 soggetti esterni, appartenenti alle principali categorie di *stakeholder* dell'azienda (di cui il 76% *business* e il 24% sociali);
- 19 *manager* di prima linea di SEA.

Agli interessati è stato somministrato un questionario *on line* che riportava le 43 *issues* di partenza, suddivise nei 6 ambiti strategici in precedenza descritti. Il questionario chiedeva di ordinare le *issues* in base alla loro importanza (evidenziando le prime tre per ciascun ambito strategico) - intesa come propensione di ciascuna misura a contribuire alla riduzione dei rischi e all'aumento della competitività aziendale - e successivamente di attribuire a ciascuna *issue* un valore d'importanza in scala 1-10. Le *issues* risultate come maggiormente rilevanti in base alla visione congiunta di *management* e *stakeholder* esterni sono andate a comporre la proposta di matrice di materialità presentata al CdA di SEA.

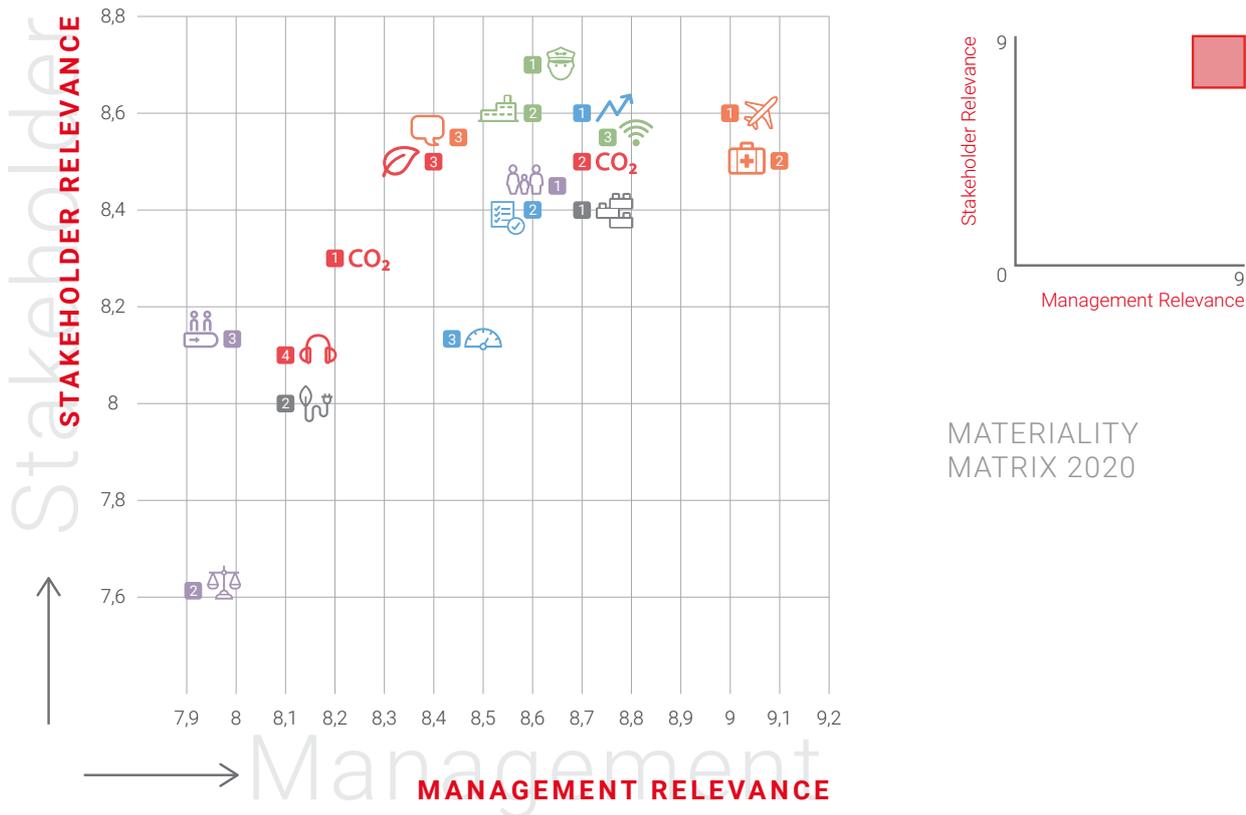
La valutazione media di rilevanza dei 35 *item* è stata pari a 7,7 per il *management* e a 8,1 per gli *stakeholder*.

Categorie di *stakeholder* esterni coinvolte nella *review* della matrice di materialità



Condivisione e Approvazione del CdA

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



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

Allineamento tra Pillars, Materiality Issues e Sustainable Development Goals

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

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

Issues della materiality matrix

Governance Sostenibile

Visione strategica orientata al valore di lungo termine

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

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

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

Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità

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

Capitale Infrastrutturale

Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate alla circular economy

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

Promozione della mobilità sostenibile

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

Capitale Naturale

Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo

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

Azioni di contenimento dell'impatto acustico

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

Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e di inquinanti

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

Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂

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

Capitale Umano

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

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

Talent retention & acquisition

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

Iniziative per la riduzione del *gender gap*

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

Capitale Sociale e Relazionale

Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio

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

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

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

Modalità strutturate di interlocuzione e coinvolgimento degli *stakeholder*

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

imprese, comunità), rispetto al quale sia possibile individuare soluzioni sostenibili alle sfide di *business* e condividere benefici, costi e rischi connessi alla gestione degli aeroporti in modo equo ed efficace.

Capitale Intellettuale

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

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

Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri

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

Ecosistema collaborativo aeroportuale per migliorare qualità, efficienza, sicurezza

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

Corporate Citizenship

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

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

mento delle richieste di contribuzione da parte del mondo *non profit*;

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

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

Principali rischi non finanziari

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

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Contesto esterno		
Rischi connessi ai rapporti con i principali <i>stakeholder</i> (compagnie aeree, pubbliche amministrazioni locali, associazioni dei consumatori, associazioni ambientaliste) con possibili ripercussioni sul rapporto di collaborazione e/o sull'immagine del Gruppo.	<p>Alcune attività, anche in ottemperanza ad imposizioni degli Enti competenti a tutela della salute dei passeggeri in conseguenza della diffusione del Covid-19, vengono svolte negli aeroporti del Gruppo da parte di soggetti terzi.</p> <p>Qualora l'esecuzione di tali attività generasse disservizi ai passeggeri quali code e lunghi tempi di attesa o i presidi non fossero adeguatamente dimensionati in termini di personale addetto o materiale, SEA ne risentirebbe a livello di immagine perché associata al disservizio.</p>	SEA monitora continuamente il contesto attraverso un presidio costante e continuo delle Istituzioni preposte alla gestione dell'emergenza generata dalla pandemia, la predisposizione degli spazi adeguati allo svolgimento delle attività, la messa a disposizione di propri facilitatori a supporto della gestione dei flussi di passeggeri.
Evoluzione della normativa ESG: normativa di settore e non di settore focalizzata sui temi ambientali, sociali e di <i>governance</i> .	<p>Negli ultimi anni si sta assistendo a una crescente attenzione da parte delle istituzioni nazionali ed europee al rispetto degli impegni assunti a contrasto del <i>Climate Change</i> (Accordo di Parigi), tra cui la riduzione delle emissioni di gas serra.</p> <p>Il trasporto aereo, additato come uno dei settori che maggiormente contribuiscono alla crescita delle emissioni di CO₂, sta vivendo una serie di azioni di contrasto a conferma del <i>trend</i> in atto che potrebbe portare all'introduzione di misure che sfavoriscano la competitività del trasporto aereo, tra cui l'introduzione di politiche fiscali ed economiche volte alla compensazione dell'inquinamento prodotto dal settore che avrebbe come conseguenza il rincaro dei biglietti aerei e una possibile riduzione della domanda, la destinazione di risorse pubbliche a sostegno e incentivo diretto a settori del trasporto in concorrenza con il trasporto aereo.</p> <p>Una restrizione della normativa ambientale potrebbe comportare ripercussioni sulle attività dei cantieri legati a interventi ordinari e straordinari (gestione rifiuti, terre e rocce da scavo, emissioni in atmosfera, approvvigionamento e scarichi idrici, autorizzazioni e concessioni).</p>	<p>Oltre 20 associazioni che rappresentano collettivamente l'intero ecosistema aeronautico europeo, hanno annunciato nel corso del 2020 un impegno congiunto rivolto ai <i>leader</i> politici dell'Unione Europea finalizzato al raggiungimento dell'obiettivo dell'azzeramento delle emissioni di CO₂ entro il 2050. La proposta, denominata "<i>EU Pact for Sustainable Aviation</i>", descrive in dettaglio le modalità in cui il settore del trasporto aereo potrebbe riprendersi dalla crisi generata dalla pandemia Covid-19 in modo sostenibile e più resiliente anche a futuri <i>shock</i>, sostenendo gli obiettivi del <i>Green Deal</i> europeo.</p> <p>La sistematicità e la quantità dei controlli che vengono effettuati nelle varie matrici ambientali creano una positiva condizione di monitoraggio della normativa che limita considerevolmente il verificarsi di possibili evoluzioni impreviste.</p>

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Rischi operativi e di business		
Rischi di interruzione, temporanea o prolungata, dei processi di <i>business</i> causati, ad esempio, da scioperi, eventi naturali, malfunzionamenti.	L'inasprimento delle relazioni sindacali di società terze, anche a causa del perdurare della crisi del settore dovuta alla pandemia, potrebbe causare lo sciopero di una o più categorie di operatori con conseguenti disservizi/ritardi per interruzione di alcune attività.	SEA è dotata di piani di gestione delle emergenze in caso di accadimento.
	Un incendio alle aree di stoccaggio carburante causerebbe la chiusura delle aree di scalo e la conseguente sospensione della viabilità aerea per danni alle infrastrutture/impianti dello scalo e alle aree civili limitrofe, nonché un probabile disastro ambientale causato dalla dispersione di carburante nel sottosuolo/falda.	Oltre alle politiche di salute e sicurezza sul lavoro volte alla prevenzione di incidenti di questa tipologia, è in essere un piano per la gestione delle emergenze condiviso tra SEA e il gestore dell'impianto.
	L'aumento esponenziale di contagi verificatosi sul territorio nazionale dal mese di ottobre 2020 ha portato ad un aumento dei casi di positività al Covid-19 sul territorio nazionale e in particolare in Lombardia. Qualora il virus contagiasse un rilevante numero di dipendenti SEA tale da comportare la chiusura anche parziale di alcune aree operative, potrebbe essere limitata l'operatività di uno scalo.	Previsti piani di <i>back up</i> attivabili grazie agli attuali livelli di traffico ridotti, possibilità di attivare contratti esterni.
Rischi in materia di <i>Safety e Security</i> (incidenti/danni/sabotaggi) con possibili ripercussioni su ambiente, asset, salute e sicurezza dei lavoratori e/o pubblica.	Un eventuale attacco terroristico in uno degli aeroporti del Gruppo potrebbe avere conseguenze critiche per passeggeri e gli operatori aeroportuali.	SEA pone grande <i>effort</i> nella gestione di un tale evento di rischio. La società, come tutti i gestori aeroportuali italiani, applica procedure e misure di sicurezza previste nel Programma Nazionale di Sicurezza (PNS). Al fine di garantire il rispetto delle disposizioni contenute nel PNS, SEA redige, attua e mantiene aggiornato un Programma di Sicurezza in cui sono descritti i metodi e le procedure seguite per applicare le parti del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile di propria competenza. SEA partecipa a periodiche simulazioni organizzate dalla Polizia di Stato e che coinvolgono gli enti di competenza e gli operatori aeroportuali, fornisce inoltre supporto continuo alle Forze dell'Ordine nella difesa del confine <i>air-side/land-side</i> e dell'area <i>land-side</i> . Il perimetro di entrambi gli scali è dotato di un sistema di video sorveglianza e controllo degli accessi.
	Un incidente a terra tra due velivoli potrebbe causare vittime e danni alle infrastrutture dell'aeroporto.	Il sistema di <i>Safety Management System</i> di cui il Gruppo è dotato, validato e controllato anche da ENAC, garantisce in termini di <i>safety</i> aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio agendo in linea con i principi ispiratori della politica della <i>safety</i> aeroportuale di SEA. SEA monitora costantemente, attraverso i <i>Ground Safety Report</i> e appositi indicatori derivanti da essi, le operazioni che si svolgono quotidianamente nelle aree interessate dagli aeromobili al fine di rilevare l'eventuale accadimento di eventi che potrebbero causare un <i>crash</i> aereo. Per informazioni addizionali si veda paragrafo "Safety Aeronautica".
Rischi connessi alla progettazione e/o esecuzione degli investimenti di manutenzione/costruzione di infrastrutture aeroportuali.	Ottenuto il nulla osta tecnico di ENAC il 23 dicembre 2019, a luglio 2020 è stata avviata dal MATTM la procedura di Valutazione Impatto Ambientale. Il <i>Master Plan</i> costituisce uno strumento di pianificazione strategica a lungo termine per il governo dello sviluppo dell'aeroporto, un esito negativo della procedura di VIA comporterebbe l'impossibilità per il Gruppo di perseguire gli sviluppi infrastrutturali necessari e previsti a sostegno della crescita, in particolare, del settore <i>Cargo</i> .	Il <i>Master Plan</i> prevede un'espansione di 60 ettari in direzione sud rispetto all'attuale sedime. Poiché tale piano coinvolge parte di territorio ricadente nel Parco del Ticino, la cui trasformazione potrebbe avere ricadute sui Comuni limitrofi in termini ambientali ed economici, il Gruppo ha posto grande attenzione agli <i>stakeholder</i> locali nella predisposizione del progetto oggi in fase di approvazione, attraverso un dialogo aperto con le comunità e l'istituzione di un tavolo tecnico con l'Ente Parco del Ticino.

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Rischi connessi all'adeguatezza dei sistemi informativi nel supportare le esigenze, attuali e/o future, del <i>business</i> , in termini di infrastruttura, integrità dei dati, accessi e/o disponibilità dei dati/ sistemi informativi.	La vulnerabilità dei sistemi aeroportuali potrebbe aumentare in considerazione delle strategie maggiormente aggressive degli attacchi <i>cyber</i> e delle nuove iniziative tecnologiche di <i>Digital Transformation</i> che coinvolgono fortemente l'ambito ICT del Gruppo, nonché dell'intensificarsi degli attacchi in periodo pandemico.	A presidio di queste possibili criticità, il Gruppo proseguirà il <i>trend</i> di investimenti e miglioramento continuo nell'ambito della sicurezza informatica e dell'integrità e sicurezza dei dati. Nel corso del 2019 è stata ottenuta la certificazione ISO 27001 per i processi <i>core</i> .
Rischi connessi all'inquinamento atmosferico, idrico e del suolo e alla gestione di iniziative di compensazione/riduzione.	Dal punto di vista ambientale, si segnalano da un lato rischi generati dalle attività del Gruppo aventi possibili ricadute ambientali, dall'altro rischi generati da cause ambientali esterne in grado di incidere significativamente sull'operatività del Gruppo.	Tali rischi sono gestiti e costantemente monitorati attraverso il Sistema di Gestione Ambientale. Per informazioni aggiuntive si veda paragrafo "La nostra politica ambientale ed energetica".
Rischi connessi al consumo eccessivo di risorse naturali ed energetiche nonché alle modalità di produzione di energia elettrica e termica da parte di SEA Energia (es. utilizzo di fonti non rinnovabili).	SEA ha aderito, unitamente a tutti gli aeroporti facenti parte del <i>network</i> ACI Europe, alla risoluzione <i>NetZero 2050</i> , con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO ₂ pari a zero entro il 2050. Linate e Malpensa partecipano al programma volontario di certificazione <i>Airport Carbon Accreditation</i> di ACI Europe sin dal 2009, tuttavia la <i>road map</i> verso l'azzeramento delle emissioni è stata ad oggi solo parzialmente declinata all'interno dell'industria aeroportuale e all'interno di SEA.	Sono previsti investimenti in questo ambito quali la graduale sostituzione della flotta aziendale (bus interpista e auto operative) da mezzi endotermici a elettrici/ibridi, nonché la definizione di uno specifico Piano di Sostenibilità.
Rischi connessi alla gestione e smaltimento dei rifiuti prodotti dagli operatori aeroportuali (es. vettori, <i>handler</i> , ecc.), dagli esercizi commerciali e di ristorazione presenti nei <i>terminal</i> , dai dipendenti, ecc.	L'incremento della quota di raccolta differenziata rientra tra gli obiettivi che il Gruppo si è posto in ottica di riduzione degli sprechi e dell'inquinamento. Tale obiettivo si riferisce al totale dei rifiuti generati all'interno dei sedimi ovvero dalle attività del Gestore, dalle compagnie aeree e dai sub-concessionari. Il coinvolgimento di terze parti è quindi fondamentale per il raggiungimento del <i>target</i> .	L'aumento della quota di raccolta differenziata necessita del coinvolgimento dei molteplici attori che operano sugli scali con i quali SEA ha avviato ed ha tutt'ora in corso confronti specifici.
Rischi connessi al livello di rumore prodotto dagli aeromobili in decollo e atterraggio, alla gestione di iniziative di compensazione/riduzione del rumore e dei rapporti con le comunità locali.	Derivano dall'inquinamento acustico delle zone limitrofe ai sedimi aeroportuali, dovuto all'attività ordinaria e al possibile aumento futuro dei voli notturni.	L'azienda monitora costantemente i livelli di rumore prodotti dalle operazioni aeroportuali attraverso apposite centraline di rilevazione.
Rischi connessi alla gestione e sviluppo delle necessarie competenze/risorse dello svolgimento del <i>business</i> (es. selezione, formazione, <i>retention</i> , comunicazione interna) e alla gestione delle relazioni con i sindacati.	L'invecchiamento della popolazione aziendale, anche a causa dell'allungamento dell'età lavorativa introdotta dalle recenti riforme pensionistiche, potrebbe riflettersi sull'operatività in termini di minore efficienza/produttività (in particolare nell'utilizzo delle nuove tecnologie), maggiori fenomeni di assenteismo e/o problemi di salute.	Al fine di gestire al meglio questo rischio, SEA ha attivato numerose iniziative volte, da un lato, al rinnovamento generazionale (tra cui la predisposizione di un piano di assunzioni di giovani <i>under 35</i>) e dall'altro allo sviluppo e al mantenimento delle competenze e delle condizioni fisiche e psichiche del personale del Gruppo.

Altre considerazioni

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

Risorse

RISORSE

CAPITALE INFRASTRUTTURALE

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

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

Sviluppo delle infrastrutture aeroportuali

Gli investimenti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali sono realizzati in conformità a specifici strumenti di programmazione, soggetti al controllo e all'approvazione di ENAC, che regolano l'attività di infrastrutturazione all'interno degli scali.

Il *Master Plan* è lo strumento di programmazione a lungo termine degli interventi di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali. Partendo dalle previsioni di sviluppo dell'aeroporto (in termini di ruolo, traffico, tipologia di voli serviti, necessità espresse dal territorio, ecc.) esso individua e descrive lo scenario generale di riferimento, analizza la destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali e identifica le principali infrastrutture che dovranno essere realizzate, assegnando differenti livelli di priorità e quantificando l'entità degli investimenti. Il *Master Plan* predisposto dal gestore aeroportuale è approvato da ENAC per gli aspetti tecnico-aeronautici e dal Ministero dell'Ambiente per gli aspetti di impatto ambientale. L'iter autorizzativo prosegue poi con una valutazione riguardante gli aspetti di carattere urbanistico espressa dalla "Conferenza dei Servizi", a cui partecipano tutti gli Enti territorialmente

interessati dallo sviluppo dell'aeroporto.

L'attuazione degli interventi di breve-medio termine avviene invece sulla base del Programma Quadriennale degli Interventi, documento richiesto e approvato da ENAC attraverso cui il gestore aeroportuale definisce le infrastrutture che intende realizzare, in conformità alle indicazioni contenute nel *Master Plan*, in un arco di tempo più limitato rispetto allo scenario generale che caratterizza quest'ultimo documento.

Evoluzione degli investimenti infrastrutturali

Nel triennio 2018-2020 sono stati realizzati investimenti per un valore complessivo di 278,2 milioni di Euro, volti principalmente allo sviluppo delle infrastrutture, al fine di migliorare il servizio offerto ai passeggeri e il servizio di trasporto merci, garantendo livelli di qualità, sicurezza, efficienza operativa e salvaguardia dell'ambiente sempre più elevati. Nel 2020 sono stati incassati 5,3 milioni di Euro di contributi statali a fondo perduto per il finanziamento del prolungamento della linea ferroviaria dal T1 al T2 di Malpensa e per la realizzazione della stazione ferroviaria al *Terminal 2*.

Investimenti infrastrutturali (milioni di Euro)

	2020	2019	2018	Totale 2018-2020
Malpensa <i>Terminal 1</i>	10,5	18,5	7,8	36,8
Malpensa <i>Terminal 2</i>	6,5	1,9	2,3	10,7
Malpensa <i>Cargo</i>	0,6	1,1	4,8	6,5
Linate	20,5	24,2	7,4	52,1
Infrastrutture di volo	3,5	34,0	14,0	51,4
Interventi vari	16,2	30,4	20,7	67,3
Beni mobili	7,2	24,0	22,3	53,5
Totale	64,9	134,1	79,2	278,2

Nota: Il totale non comprende la voce Immobilizzazioni IFRS 16 pari a 11,9 milioni di Euro per il 2019 e pari a 2,9 milioni di Euro per il 2020; inoltre il valore del 2019 del Terminal 1 comprende 3,3 milioni di Euro relativi alla realizzazione del nuovo Terminal di Aviazione Generale sullo scalo di Malpensa.

Fonte: SEA

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI MALPENSA

Nel corso del 2020 gli interventi realizzati sugli scali sono stati fortemente condizionati dalla situazione di emergenza sanitaria Covid-19.

I principali interventi realizzati sulle infrastrutture *air-side* dell'aeroporto hanno riguardato principalmente:

- riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento/incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo;
- ripavimentazione di alcuni tratti delle piste, delle *taxiway* e dei piazzali di sosta aeromobili;
- manutenzione straordinaria di numerosi aiuti visuali luminosi (ad es. sostituzione apparati di controllo delle *stop bar*, installazione di *runway guard lights* a LED, ecc.) che, oltre che a migliorare la funzionalità e l'affidabilità del sistema, hanno portato a una riqualifica degli impianti anche in un'ottica di efficientamento energetico.

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

- attuazione del progetto di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico;
- interventi di unificazione e aggiornamento tecnologico del sistema di rilevazione incendi;
- completamento della prima fase del progetto di adeguamento antisismico della copertura;
- interventi di *revamping* dei pontili mobili ai satelliti "A" e "B";
- installazione dei sistemi *self bag drop* nell'area *check-in*;
- avvio delle opere di adeguamento dell'impianto BHS allo *standard 3 ECAC*.

Altri interventi eseguiti nel *Terminal 1* sono stati dettati dalla necessità di fronteggiare l'emergenza sanitaria Covid-19 e hanno incluso: la chiusura parziale di alcune aree operative, la definizione di nuovi percorsi correlati all'utilizzo del satellite centrale per i voli Schengen, anziché per quelli *extra-Schengen*, modifiche della segnaletica di indirizzo dei passeggeri, l'individuazione di specifiche aree per l'esecuzione di test e tamponi, ecc.

Nel *Terminal 2*, essendo rimasto inattivo per gran parte del 2020, sono stati effettuati solamente interventi di

ottimizzazione del "canale sanitario", di manutenzione straordinaria della copertura e dei lucernari dell'edificio arrivi e alcune opere di adeguamento del *lay-out* realizzate nella prima fase dell'emergenza sanitaria, al fine di garantire la corretta gestione dei flussi.

Per quanto riguarda l'area merci, sono stati completati i lavori del nuovo magazzino DHL e le opere a esso correlate, quelli riguardanti il controllo degli accessi nell'area regolamentata di *Cargo City* e si è proceduto a una sostituzione di binari nell'impianto UHS esistente.

Tra gli investimenti effettuati nel corso del 2020 si ricordano infine numerosi interventi di manutenzione straordinaria relativi a reti e impianti (ad es. adeguamento impiantistico dei locali informatici per garantire continuità di funzionamento; sostituzione di una turbina presso la centrale tecnologica di SEA Energia, ammodernamento della rete in fibra ottica ATM - *asynchronous transfer mode*, ecc.), l'attivazione delle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici nel parcheggio dirigenti al *Terminal 2* e la realizzazione di una nuova tettoia per il ricovero dei mezzi speciali degli artificieri della Polizia di Stato.

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI LINATE

Nell'aeroporto di Linate durante il 2020 le attività realizzate all'interno dell'aerostazione sono relative all'apertura della nuova area imbarchi del "corpo F" e alla messa in esercizio di nuovi apparati per i controlli di *security* dei passeggeri in partenza. Proseguono i lavori di realizzazione del nuovo "corpo F" riguardanti il primo e il secondo piano dell'edificio, che verranno completati in primavera 2021, nonché quelli del progetto di "riqualifica funzionale" (riqualifica generalizzata delle aree di *check-in* e realizzazione di nuovi collegamenti verticali tra piano arrivi e piano partenze) e le opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico. Nel corso del 2020 il *terminal* passeggeri è stato inoltre interessato da vari interventi di adeguamento imposti dall'emergenza sanitaria in atto (chiusura di alcune aree, delimitazione dei percorsi, integrazione/modifica della segnaletica informativa per il pubblico, individuazione di specifiche zone per l'esecuzione di test e controlli, ecc.).

Gli interventi più significativi sulle infrastrutture "*air-side*" hanno riguardato:

- riqualifica della pavimentazione di un tratto della *taxiway* "C";
- sostituzione di un tratto del canale di drenaggio presente all'intersezione tra le *taxiway* "T" e "Z".

Gli altri principali progetti attuati a Linate durante il 2020 sono relativi ad alcune modifiche alla rete antincendio aeroportuale per garantire maggiore riserva idrica, l'attivazione delle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici nei parcheggi dirigenti e una serie di lavori di manutenzione straordinaria su reti e impianti (riqualifica della cabina elettrica nord e sostituzione di due gruppi elettrogeni in essa contenuti; interventi vari di *revamping* finalizzati all'innovazione dei sistemi esistenti, al superamento delle inefficienze e al contenimento dei consumi, ecc.).

Master Plan di Linate

Il *Master Plan 2030* di Linate si basa sulla strategia, intrapresa negli ultimi anni da SEA, di consolidamento dello scalo di Linate come "*City airport*" e sul conseguente orientamento ad ammodernarne gradualmente le strutture e a valorizzare le aree disponibili per nuovi servizi collegati alle attività aeroportuali all'interno e all'esterno del sedime. Vanno in questa direzione anche le operazioni legate alla riqualifica della parte est dell'aeroporto che fronteggia l'Idroscalo (cosiddetto "*waterfront*") che, oltre a individuare nuovi spazi per attività direttamente correlate e complementari alla funzionalità dell'aeroporto, possono trovare importanti sinergie con tutte le altre trasformazioni territoriali previste. Il quadro di riferimento attuale e le prospettive di futura evoluzione non conducono a prevedere significativi incrementi dei livelli di traffico serviti dall'aeroporto, a causa delle vigenti limitazioni normative (massimo 18 movimenti/ora sulla pista) e di una configurazione che si inserisce in un ambito territoriale ove non risultano possibili significativi incrementi infrastrutturali.

L'emanazione del decreto VIA, che ha avuto esito positivo con prescrizioni, è avvenuta nel dicembre 2019.

Le principali aree tematiche delle prescrizioni riguardano l'accessibilità, lo studio del traffico indotto, il rumore aeroportuale e l'ambiente idrico. SEA - che ha già iniziato diverse azioni propedeutiche al contenuto del SIA, come le campagne di monitoraggio della qualità dell'aria e la definizione di azioni preliminari per la mitigazione degli impatti da rumore aeronautico - è pronta a definire con gli enti e organi interessati l'accordo quadro per il monitoraggio e la verifica delle prescrizioni previste dal decreto VIA. Nell'agosto 2020 ENAC ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'attivazione della procedura di verifica di conformità urbanistica, attualmente in corso.

Master Plan "Malpensa 2035"

SEA ha elaborato un *Master Plan* per lo scalo di Malpensa con orizzonte temporale al 2035, centrato prevalentemente su una espansione dell'area *cargo* a sud dell'attuale sedime. Il progetto ha ottenuto l'approvazione tecnica di ENAC nel dicembre 2019. L'approvazione del *Master Plan 2035* è necessaria al fine di dotare lo scalo di Malpensa di uno strumento di pianificazione strategica moderno e coerente con le indicazioni normative e regolamentari vigenti emanate successivamente al Piano di Sviluppo attualmente vigente, risalente al 1985. Lo sviluppo aeroportuale è previsto interamente all'interno del sedime esistente, secondo un approccio di miglior utilizzo di spazi e strutture esistenti piuttosto che di semplice espansione, al fine di limitare quanto più possibile le diverse forme di impatto sul territorio circostante. Fa eccezione una limitata espansione delle aree *cargo*, ovvero del settore di attività a maggiore crescita, confermata anche nell'attuale periodo di pandemia. In tale settore infatti nel 2020 si è registrata una riduzione dei volumi di merce movimentata (-6,2% vs. 2019) ma a fronte di un significativo incremento nel numero di movimenti (+60% vs. 2019). Ne è risultato un consolidamento del ruolo di Malpensa in questo settore: nell'aprile 2020 la sua quota di traffico merci sul totale nazionale è salita al 70% contro il 50,8% del 2019. Si può quindi ritenere che, superata la fase critica del blocco del trasporto aereo, i valori di crescita del settore *cargo* torneranno ai valori ipotizzati nel *Master Plan*. Deve inoltre essere adeguatamente considerato l'evento delle Olimpiadi invernali che saranno ospitate da Milano e Cortina nel 2026. In tale occasione è prevedibile un picco di passeggeri significativo, da gestire con *standard* di qualità ed efficienza commisurati all'importanza e alla visibilità dell'evento. In tale contesto ENAC, che ha approvato in linea tecnica il *Master Plan*, ha ritenuto valido lo scenario di sviluppo di medio-lungo periodo e la configurazione finale prevista nel *Master Plan*, confermando allo stesso tempo la flessibilità di un approccio progressivo e incrementale che prevede di procedere nel tempo con gli interventi e le opere giustificate dal consolidamento dei *trend* di crescita. Ciò vale, in particolare, per gli interventi maggiori finalizzati all'estensione della capacità attuale del sistema *air-side*, parcheggi, *terminal* e aree *cargo*. Nel marzo 2020 è stato completato e trasmesso a ENAC lo Studio di Impatto Ambientale e nel luglio successivo ENAC, in veste di "Ente proponente", ha chiesto al Ministero dell'Ambiente l'avvio della relativa procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, che è attualmente in corso. Gli *stakeholder* interessati hanno avuto 60 giorni di tempo per avanzare osservazioni. Di seguito viene illustrato uno schema riepilogativo delle osservazioni pervenute, classificate per soggetto e per tematica.

Stakeholder che hanno presentato osservazioni al SIA del Master Plan di Malpensa

Stakeholder	N. osservazioni
Enti pubblici (Regioni, Province, Parco del Ticino, Soprintendenze)	6
Comuni Lombardi	13
Comuni Piemontesi	7
Associazioni	11
Privati cittadini	5

Fonte: SEA

I temi maggiormente oggetto di attenzione da parte degli *stakeholder* sono risultati:

- la biodiversità, in relazione sia agli effetti ambientali - soprattutto sui Siti di Interesse Comunitario (SIC) e sulle Zone di Protezione Speciale (ZPS) - sia all'occupazione delle aree di brughiera nel parco del Ticino;
- gli aspetti progettuali, in particolare l'analisi delle alternative e l'espansione del sedime;
- il monitoraggio ambientale;
- l'accessibilità;
- l'impatto acustico;
- la coerenza con la pianificazione territoriale sia a livello regionale che locale.

Classificazione delle osservazioni al SIA del Master Plan di Malpensa per tematica

Tematica	N. osservazioni
Biodiversità	43
Quadro progettuale	33
Piano di Monitoraggio Ambientale	27
Accessibilità	21
Rumore	21
Quadro programmatico	20
Aria	17
Ambiente idrico	14
Suolo	9
Aree delocalizzate	8
Analisi territoriale a scala vasta	7
Paesaggio	6
Salute pubblica	5
Piano Urbanistico Territoriale	3
Quadro ambientale	3
Aspetti economico-sociali	2
Accordi istituzionali	1
Ambiente idrico	1
Rifiuti	1
Rischio industriale	1

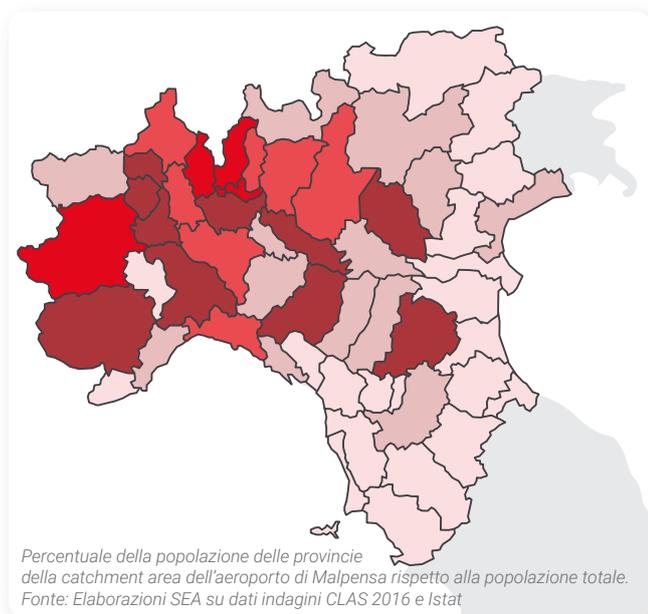
Fonte: SEA

Catchment area del sistema aeroportuale

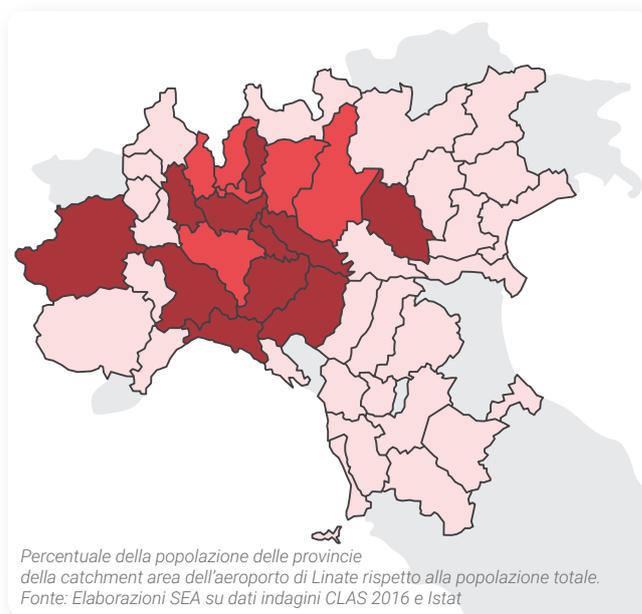
Secondo *standard* internazionali consolidati, la *catchment area* di un aeroporto è l'area geografica che comprende i punti del territorio dai quali è possibile raggiungere lo scalo entro una determinata soglia temporale attraverso qualunque modalità di trasporto presente.

Oltre al criterio temporale, l'individuazione del bacino di utenza di riferimento di un aeroporto dipende da diversi fattori, quali la prossimità di aeroporti *competitors*, le caratteristiche dell'offerta commerciale (destinazioni, frequenza dei collegamenti, tariffe, ulteriori servizi, ecc.), l'efficienza del sistema di infrastrutture e di servizi di accesso allo scalo (accessibilità su gomma e su ferro, livelli di servizio delle infrastrutture, presenza di collegamenti diretti ed *express*, ecc.). Questi fattori influenzano la scelta dell'aeroporto da parte dei passeggeri e hanno, dunque, il potere di generare e attrarre maggiore domanda, permettendo l'ampliamento dei confini dell'area stessa. La *catchment area* del sistema aeroportuale milanese comprende principalmente, in termini di intensità attrattiva, nell'ordine: la città metropolitana di Milano, il territorio della Regione Lombardia e il Nord Ovest italiano. Si estende inoltre - seppur con una minore capacità di intercettazione della domanda - anche nelle regioni del Nord-Est, in Emilia-Romagna, in Toscana e nella regione svizzera del Canton Ticino.

Catchment area dell'aeroporto di Malpensa



Catchment area dell'aeroporto di Linate



Caratteristiche socio-economiche della catchment area del sistema aeroportuale milanese

	Catchment area	% su totale Italia
Superficie (km ²)	135.319	44,8
Popolazione (2017)	30.260.534	49,66
PIL 2018 (mio €)	1.070.969	61,1
N° imprese 2017	2.442.472	55,7
N° addetti 2017	10.586.219	62,1
Esportazioni 2017 (mio €)	342.437	79,6

Fonte: Elaborazioni SEA su dati Istat

Capacità

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

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

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

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

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

CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI MALPENSA

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

- 39 movimenti omologhi (ossia movimenti della stessa specie, decolli o atterraggi disgiuntamente) e 31 movimenti opposti (ossia movimenti di specie

diversa, decolli e atterraggi congiuntamente) per ogni ora;

- 6/7 movimenti omologhi ogni 10 minuti, 6/7 movimenti omologhi nei successivi 10 minuti (per un massimo di 13 movimenti omologhi ogni 20 minuti) e 5 movimenti opposti ogni 10 minuti.

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

CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI LINATE

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

Accessibilità agli scali nel quadro programmatico europeo, nazionale e regionale

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

TEN-T: MAPPA DELLA RETE CENTRALE FERROVIE E AEROPORTI



Rete centrale (Core network)

- Aeroporto core
- Linea ferroviaria convenzionale/completata
- Linea ferroviaria convenzionale/da adeguare
- Linea ferroviaria convenzionale/pianificata
- Linea ferroviaria ad alta velocità/completata
- Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità
- Linea ferroviaria ad alta velocità/pianificata

Il miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria a Linate e Malpensa è un obiettivo ricompreso non solo nella strategia regionale e nazionale di sviluppo della connettività ma anche in quella europea: entrambi gli aeroporti sono infatti nodi "core" della rete transeuropea dei trasporti TEN-T (*Trans European Network-Transport*), ovvero nodi della rete centrale, connessi agli altri elementi della rete mediante collegamenti multimodali. Migliorare tali connessioni intermodali tra aeroporti e altre infrastrutture di trasporto è uno degli obiettivi prioritari della strategia europea.⁵ Ciò al fine di favorire la competitività e lo sviluppo sostenibile dei territori dell'Unione. A livello nazionale, integrando gli orientamenti della rete TEN-T e i criteri inseriti nel Piano Nazionale degli Aeroporti, l'allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del 2020 colloca gli aeroporti di Linate e Malpensa nella rete aeroportuale SNIT di 1° livello, per la quale sono previsti progetti volti al miglioramento del livello di accessibilità, soprattutto via ferro, attraverso l'integrazione della rete aeroportuale con quella ferroviaria e/o metropolitana, allo scopo di incrementare la quota modale di accesso agli aeroporti mediante trasporto pubblico.

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

Descrizione	Aeroporto	Tabella Allegato DEF
Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite metropolitana o rete RFI (Napoli, Milano Linate, Genova, Lamezia Terme, Bergamo, Firenze, Venezia, Catania), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione	Milano Linate	Programmi prioritari - Aeroporti (Tabella V.7.1) Programmi da sottoporre a progetti di fattibilità - Aeroporti (Tabella V.7.2)
Potenziamento dei servizi ferroviari di collegamento a Malpensa (Rho-Gallarate, collegamento Sud, collegamento Nord)	Milano Malpensa	Programmi da sottoporre a <i>project review</i> - Aeroporti (Tabella V.7.2)

Fonte: Documento di Economia e Finanza 2020, Allegato #italiaveloce
 "L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture".

⁵Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

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

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

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

Sistema delle azioni definite nel PRMT

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

Fonte: Piano Regionale Mobilità e Trasporti Regione Lombardia, 2016

LE MODALITÀ DI ACCESSO DEI PASSEGGERI AGLI SCALI MILANESI

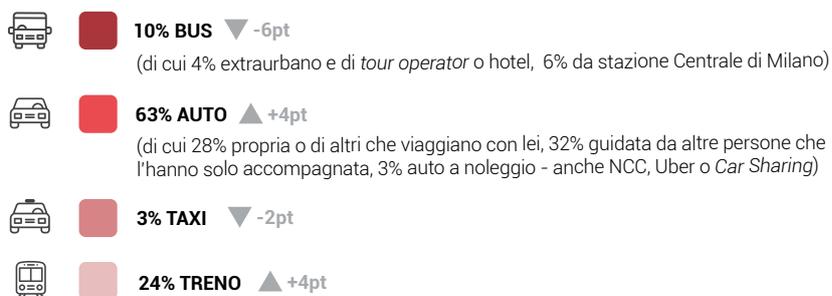
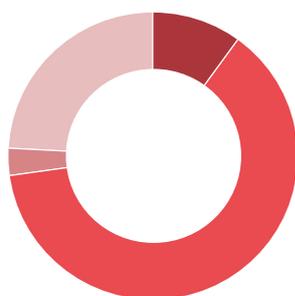
Le modalità di connettività degli aeroporti con la propria *catchment area* sono molteplici: non esiste un unico modello ottimale per tutte le realtà ma piuttosto diversi modelli che si adattano, caso per caso, a seconda delle caratteristiche della rete infrastrutturale, del *network* di servizi esistenti e dell'aeroporto stesso.

In funzione del proprio contesto di riferimento gli aeroporti di Milano hanno definito una specifica strategia per il potenziamento dell'accessibilità nel breve, medio e lungo termine e hanno già intrapreso delle azioni per raggiungere questo obiettivo. SEA, infatti, agisce da *stakeholder* attivo nella promozione di interventi infrastrutturali nel territorio, di nuovi servizi di mobilità e di miglioramento dei servizi esistenti, allo scopo di aumentare la qualità dell'intera esperienza di viaggio offerta ai passeggeri e di ampliare la *catchment area*, promuovendo forme di mobilità più sostenibili per accedere agli scali al fine di favorire lo *shift* modale dall'auto propria al trasporto pubblico e collettivo.

Nel 2020 la pandemia ha avuto rilevanti conseguenze anche sulle abitudini di mobilità della popolazione e sulle modalità di fruizione di mezzi e servizi di trasporto per raggiungere gli aeroporti. In entrambi gli scali si è fortemente incrementata la quota modale relativa all'auto privata: +4 punti a Malpensa, +9 punti a Linate rispetto alla rilevazione precedente, penalizzando in modalità diverse i mezzi di trasporto collettivo.

Modalità di accesso dei passeggeri agli aeroporti milanesi

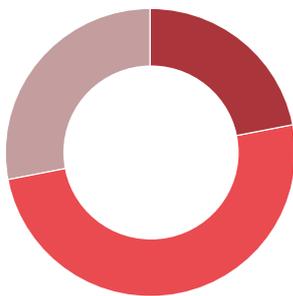
MALPENSA



PROVENIENZA



LINATE



22% BUS ▼ -3pt

(di cui 11% autobus73, 2% extraurbano e di *tour operator* o hotel, 9% da stazione Centrale di Milano)



50% AUTO ▲ +9pt

(di cui 15% propria o di altri che viaggiano con lei, 25% guidata da altre persone che l'hanno solo accompagnata, 10% auto a noleggio - anche NCC, Uber o *Car Sharing*)



28% TAXI ▼ -5pt

PROVENIENZA



■ Milano ■ Altro Lombardia ■ Altro Nord Italia

ACCESSIBILITÀ ATTUALE E FUTURA DELLO SCALO DI LINATE

Favorire l'accessibilità *land-side* attraverso l'integrazione dell'aeroporto con il territorio circostante e attraverso l'implementazione di pratiche di mobilità innovativa è un fattore abilitante per lo sviluppo sostenibile dell'aeroporto stesso. Al fine di trarre esperienze significative per Linate, sono stati selezionati alcuni aeroporti nei quali sono state implementate soluzioni innovative per la mobilità, a cui ispirarsi quali *best practices* di accessibilità aeroportuale.

Best practices di accessibilità aeroportuale

	Milano Linate	Londra Heathrow	Amsterdam Schipol	Vienna Schwechat	Francoforte sul Meno	Napoli Capodichino
Tipologia di aeroporto	Internazionale	Intercontinentale	Intercontinentale	Internazionale	Internazionale	Internazionale
Totale passeggeri	9 mln (2018)	80 mln	71 mln	27 mln (2018)	70 mln (2018)	10 mln (2018)
Distanza da centro città	8 km	24 km	26 km	18 km dalla stazione Mitte	12 km	4 km
Tempo di percorrenza con auto privata da stazione centrale	25'	43'	30'	16'	14'	15' - 20'
Tempo di percorrenza con mezzo pubblico da stazione centrale	45'	20' (treno)	18'	15' (treno)	14'	29' (bus)
Accessibilità <i>land-side</i>	Auto, bus, taxi	Treno, auto, bus, metro, taxi	Treno, auto, bus, bicicletta, taxi	Treno, auto, metropolitana leggera, taxi	Treno, auto, bus, taxi	Auto, taxi, bus
Aree di innovazione		Mobilità ciclabile per i dipendenti	Flotta taxi 100% elettrici	<i>City check-in</i>	Mobilità ciclabile per i dipendenti	

Fonte: "Nuovo hub intermodale di Milano Linate - Studio trasportistico di previsione di traffico e analisi layout funzionale", NET Engineering, 2019

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

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

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

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

Evoluzione prevista dell'accessibilità viaria per Milano Linate

Tratto stradale	Descrizione dell'intervento
SP14 Rivoltana e SP415 Pauslese	Potenziamenti e riqualificazioni
Bretella tra la SP160 e la SP15b	Potenziamenti e riqualificazioni
Tratta San Bovio-Longhignana	Potenziamento della SP15b e la SP160
Autostrada Pedemontana Lombarda	Completamento Pedemontana
IPB	Interconnessione Pedemontana-BreBeMi
Cassanese Bis	Completamento della direttrice Cassanese Bis. In assenza di un collegamento adeguato tra la Cassanese Bis e la SP14 Rivoltana, tale intervento risulta essere poco impattante nel miglioramento dell'accessibilità per Linate

Fonte: "Piano Strategico dell'Accessibilità e della Mobilità degli Aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa", Pwc, 2018

Da tale nuovo schema di rete potrà trarre beneficio anche l'aeroporto di Linate, poiché una significativa quota parte del traffico "di attraversamento" oggi concentrato su Milano andrà a utilizzare le nuove direttrici. I lavori di collegamento con la rete metropolitana cittadina (linea M4) prevedono la realizzazione di una stazione direttamente connessa al *terminal* passeggeri. Tale intervento consentirà un ulteriore sviluppo della qualità del servizio offerto dall'aeroporto, ma anche un maggiore inserimento dello scalo nella struttura urbana.

Le caratteristiche del sistema dei trasporti urbani milanesi (efficiente linea metropolitana, sistema ferroviario passante di tipo metropolitano con collegamento sia alla rete dell'alta velocità che alle linee del servizio ferroviario regionale, efficiente e ramificato sistema di trasporto pubblico di superficie) costituiscono il presupposto affinché un servizio di collegamento su ferro da/per l'aeroporto possa avere successo.

Inoltre, per cogliere la sfida della sostenibilità e della resilienza ai cambiamenti che potranno intervenire nel prossimo futuro e in linea con le previsioni del *Recovery Plan* europeo e delle Linee Guida del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) presentato dall'Italia alla Commissione Europea nell'ambito del "Next Generation EU", SEA ha inserito nella lista dei progetti realizzabili nell'orizzonte temporale 2021-2023 il progetto "Hub Intermodale Milano Linate". L'*hub*, collocato tra viale Forlanini e l'accesso alla nuova linea M4 della metropolitana, contribuirà a migliorare l'accessibilità all'aeroporto, favorendo l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto all'interno di uno spazio funzionale, progettato con elementi tecnologici innovativi, percorsi leggibili e un assetto resiliente che si adatta ai nuovi fabbisogni di mobilità. L'area potrà svolgere il ruolo di "cerniera" tra i servizi di trasporto pubblico su gomma, il servizio di trasporto su ferro che diventerà operativo con la nuova metropolitana M4 a partire dal 2021 e le nuove forme di mobilità innovativa, sostenibile e condivisa. Questo permetterà di valorizzare il ruolo dell'aeroporto di Linate quale "nodo" della rete urbana, e dunque non più limitato alla sola funzione di *terminal* di accesso al trasporto aereo.

Tra gli interventi di sviluppo infrastrutturale che interesseranno l'area limitrofa all'aeroporto di Linate, rientra anche il progetto "Hub metropolitano Segrate Porta Est", che prevede la realizzazione di una nuova stazione di Porta Est per l'Alta Velocità ferroviaria, a servizio dell'asse ferroviario a est di Milano, che diventerà nodo di interscambio tra servizi suburbani, a lunga percorrenza, ad alta velocità e trasporto pubblico locale. Il progetto prevede, inoltre, il collegamento della nuova stazione con l'aeroporto di Linate, tramite il prolungamento della linea M4, permettendo quindi di mettere in relazione funzionale i servizi aeroportuali di Linate e quelli dell'alta velocità sulla direttrice Milano-Venezia. La seconda fase del progetto di fattibilità tecnico-economica dell'*Hub* metropolitano Segrate Porta Est ha ottenuto un co-finanziamento del 50% nell'ambito della *Call* CEF "Reflow 2019" (esiti pubblicati nel mese di luglio 2020). L'orizzonte temporale indicato per il completamento dei lavori è febbraio 2026.

Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Linate

Tratto	Descrizione dell'intervento
Attivazione prevista per il 2021 della linea 4 della metropolitana di Milano (San Cristoforo FS-Linate) o "Linea blu"	La linea attraverserà la città per circa 15 km da ovest ad est, ottimizzando non solo il collegamento con l'aeroporto ma, più in generale, anche quello con tutta la linea metropolitana e la ferrovia suburbana.
Hub metropolitano Segrate Porta Est	Il progetto prevede la realizzazione della nuova stazione intermodale ferro-gomma "Segrate Porta Est" e del collegamento tra quest'ultima e l'aeroporto di Linate attraverso il prolungamento della linea metropolitana M4.

Fonte: "Piano Strategico dell'Accessibilità e della Mobilità degli Aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa"; Pwc, 2018

ACCESSIBILITÀ ATTUALE E FUTURA DELLO SCALO DI MALPENSA

All'interno del sistema aeroportuale del Nord Italia, Malpensa è lo scalo con rilevanza strategica che vanta il *network* di destinazione a lungo raggio più rilevante. I *trend* di medio-lungo periodo rafforzano il ruolo di Malpensa quale scalo intercontinentale *point-to-point* sul quale attrarre le principali compagnie aeree internazionali, soprattutto per i voli di lungo raggio. Ciò è dovuto principalmente a due fattori: in primo luogo, i più elevati tassi di crescita per il traffico aereo sono previsti sulle direttrici internazionali, per le quali Malpensa diventa lo scalo di riferimento, a servizio di tutta la "macro-regione" del Nord-Italia. In secondo luogo, a Malpensa i vettori aerei trovano il contesto e le condizioni ideali per l'introduzione di modelli di *business* più evoluti, in grado di ampliare notevolmente il bacino di utenza attraverso l'attuazione di nuove strategie organizzative, quali il rafforzamento delle logiche di "base operativa" da parte delle compagnie *low cost*, l'implementazione di varie forme di alleanze, *code-sharing*, facilitazioni dei transiti.

Le future tendenze del traffico aereo comporteranno un'evoluzione nel *mix* di passeggeri.

In *outgoing* è lecito prevedere un aumento della quota di passeggeri provenienti da località distanti da Malpensa, per via del crescente ruolo internazionale e intercontinentale dell'aeroporto, a servizio della macro-regione settentrionale. In *incoming* si prevede, parimenti, un maggior numero di passeggeri internazionali che, una volta giunti a Malpensa, non avranno a disposizione i contatti locali (es. parenti e amici) per il deflusso con auto propria dall'aeroporto, ma dovranno servirsi di altre modalità di trasporto.

Pertanto, la capacità di indirizzare la domanda verso Malpensa anziché verso i voli in coincidenza su altri *hub* europei si gioca anche sul terreno dell'accessibilità. Per tali ragioni è necessario sviluppare un sistema di accesso all'aeroporto moderno ed efficiente, che sia composto da una rete di infrastrutture stradali rapide, integrate e resilienti, e da una rete ferroviaria integrata a livello regionale, sovra-regionale e internazionale che consenta di potenziare i servizi di trasporto collettivo su ferro in connessione con Malpensa. La rete stradale principale di accesso a Malpensa è costituita dalle autostrade A8 e A4, che permettono l'innesto sulla Strada Statale SS336, da cui si raggiunge direttamente l'aeroporto. Il sistema viario è utilizzato sia da mezzi privati, quali auto, navette di collegamento con alberghi e pullman turistici, sia da una pluralità di mezzi pubblici collettivi e individuali: autobus del servizio aeroportuale, taxi, NCC e *car-sharing*. Nei prossimi anni sono previsti investimenti infrastrutturali di ampia portata sulla rete viaria lombarda, prioritari per lo sviluppo e la competitività di Malpensa, il cui completamento dovrebbe avere un impatto positivo sulla qualità dei collegamenti con l'aeroporto, sia in termini di riduzione dei tempi di percorrenza che di facilità di accesso.

Evoluzione prevista dell'accessibilità stradale per Milano Malpensa

Tratto stradale	Descrizione dell'intervento
Variante alla SS 341 e Bretella di Gallarate	L'intervento è di 9,4 km complessivi e si attesterà in prossimità del punto di arrivo della Pedemontana Lombarda, in modo da realizzare un collegamento rapido fra il nord della Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (SS 11 e tangenziale ovest)
Pedemontana Lombarda	Completamento (ad oggi sono state completate la tratta A tra le autostrade A8 e A9, la tratta B1 dall'interconnessione con la A9 alla SP 35 e le tangenziali di Como e Varese)
SS 336	Interventi di riqualifica
Variante alla SS 33 del Sempione tra Rho e Gallarate	La variante consiste in un tracciato stradale di circa 30 km a carreggiata unica, con una corsia per senso di marcia. L'ipotesi di tracciato si separa dall'attuale SS 33 a Rho, all'altezza dell'intersezione con la tangenziale ovest di Milano, e attraversa i territori di vari comuni, da Pogliano Milanese a Busto Arsizio, per terminare all'altezza di Samarate dove, intersecandosi con la variante alla SS 341 (anch'essa in progetto) crea un collegamento con l'autostrada A8
SS 336 dir	Prolungamento verso sud della SS 336 dir, oltre il raccordo di Magenta con l'autostrada A4 Milano - Torino, verso la Tangenziale Ovest e con diramazione verso Vigevano
A4 Torino-Venezia	Potenziamento tratto urbana A4 Torino - Venezia e realizzazione della quarta corsia dinamica
Tangenziale di Somma Lombardo e collegamento Besnate-Malpensa	Il progetto punta alla realizzazione di una strada che by-passi Somma Lombardo e connetta le SS 33, SS 336 e SP 49 anche attraverso la realizzazione dell'ulteriore tratto denominato "collegamento Besnate-Malpensa"
Tangenziale Nord di Milano A52 Rho-Monza	Potenziamento a livello autostradale del collegamento stradale esistente Rho - Monza nella tratta A8 (Baranzate)-A52 (Paderno Dugnano), con la realizzazione di una strada a doppia corsia per senso di marcia più emergenza e una complanare per gli spostamenti locali
Variante alla SP 40	Variante alla SP 40 (dalla SP 14, alla via Aspesi in Samarate fino alla nuova SS 341)
A8 Milano Laghi	Realizzazione della quinta corsia dell'autostrada A8 "Milano Laghi"

Fonte: "Analisi, valutazione e assistenza tecnica al processo di coinvolgimento degli stakeholder territoriali per lo sviluppo del Piano Strategico dell'Accessibilità agli aeroporti di Malpensa e di Linate", PTS CLAS, 2019

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

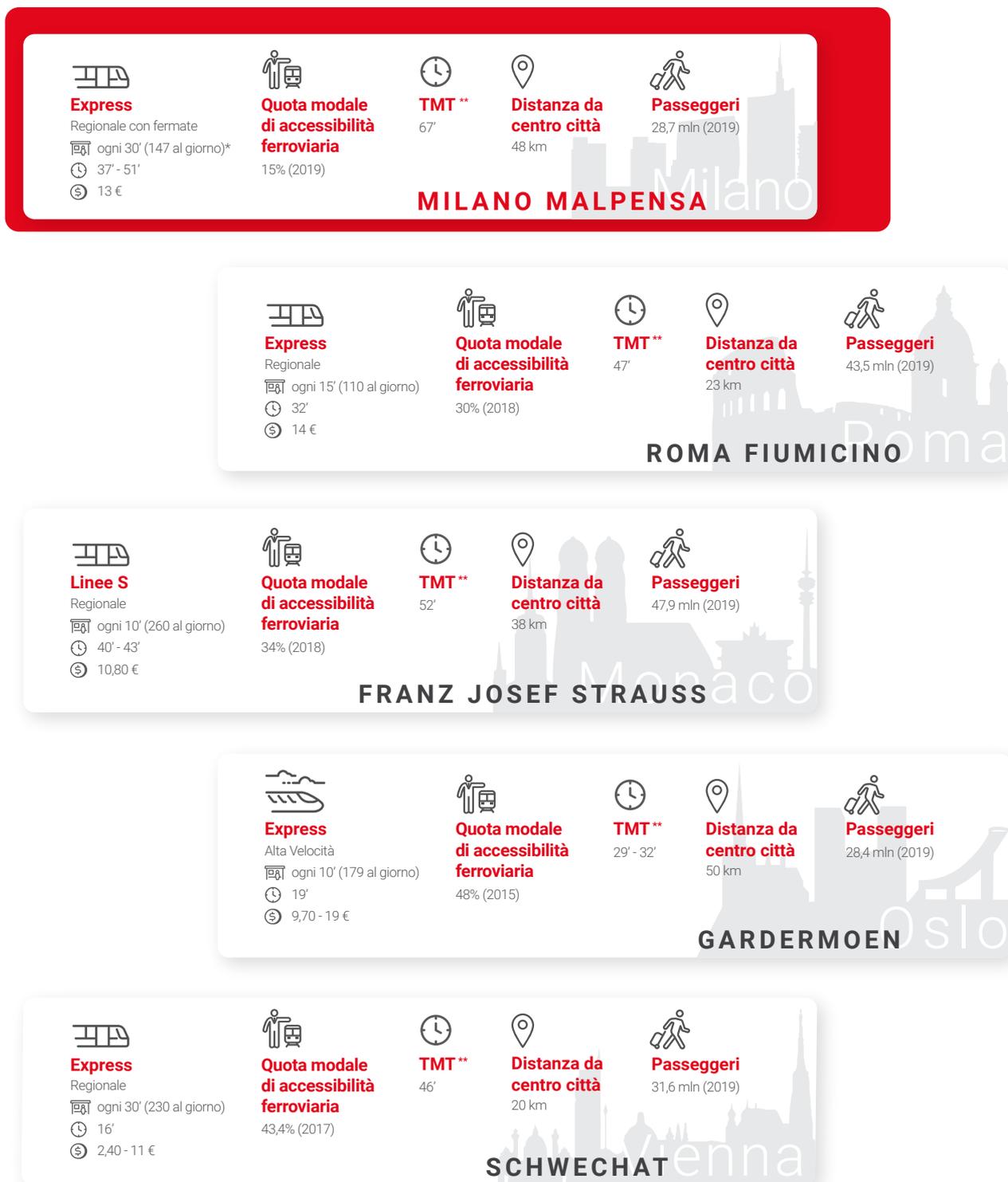
- da Milano attraverso il servizio Malpensa Express operato da Trenord, la cui offerta prevede 146 corse al giorno a/r - 68 da/per Stazione di Milano Centrale, 48 da/per Stazione di Milano Cadorna, per una frequenza complessiva di 4 treni/ora dalle due stazioni, ovvero un treno ogni 15 minuti. Il tempo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

L'accessibilità via ferro di Malpensa è stata confrontata con quella di un *panel* di scali europei comparabili: Leonardo da Vinci (Roma Fiumicino), Franz Josef Strauss (Monaco), Gardermoen (Oslo) e Schwechat (Vienna). Questi scali risultano comparabili in termini di:

- volume di traffico passeggeri
- distanza tra l'aeroporto e la città di riferimento.

In Europa, un caso di successo di trasporto ferroviario verso un aeroporto localizzato a circa 50 km dalla città è quello di Oslo, dove è operativo un servizio Express ad alta velocità (fino a 210 km/h, in aumento fino a 250 km/h) ed alta frequenza (un collegamento ogni 10 minuti con tempo di percorrenza dai 19 ai 22 minuti).

Surface accessibility - Benchmarking dei collegamenti città-aeroporto tra Malpensa e una selezione di aeroporti europei



* Milano Centrale e Milano Cadorna

** Tempo Massimo di Trasferimento

Fonte: "Lo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria a Milano Malpensa - Scenari e proposte operative", CERTeT Università Bocconi, 2017; ACI Europe, ASQ, DOXA, 2018

Surface accessibility - Benchmarking degli altri collegamenti ferroviari tra Malpensa e una selezione di scali europei

Aeroporto	Collegamenti ferroviari
Milano Malpensa	Servizi S di collegamento con la Svizzera (linea S50 Bellinzona-Lugano-Varese-Gallarate-Malpensa Terminal 1/Terminal 2)
Roma Fiumicino	Collegamenti regionali da/per altre stazioni di Roma (Ostiense, Tiburtina ecc.) Collegamento con treni AV che connettono quotidianamente l'aeroporto con altre città italiane (Firenze, Bologna, Padova, Venezia, Pisa, La Spezia, Genova)
Monaco	Aeroporto servito da due linee suburbane (S1 fino a Passau, S8 fino a Ismaning)
Vienna	Collegamenti suburbani (linea S7 verso le località ad est di Vienna) Linee a lunga percorrenza che connettono tutte le principali città dell'Austria (Linz, Salisburgo, Innsbruck, Bregenz)
Oslo	Collegamenti regionali (R10, R11) con la Norvegia Meridionale e con alcune località a nord di Oslo Linea di lunga percorrenza (L12) che connette l'area suburbana di Oslo

Fonte: "Lo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria a Milano Malpensa - Scenari e proposte operative", CERTeT Università Bocconi, 2017

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

Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Malpensa

Tratto	Descrizione dell'intervento
Potenziamento Linea Rho-Gallarate	Quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, raccordo "y" tra linea FNM e linea RFI e potenziamento tratta fino a Gallarate. L'intervento collegherà direttamente due dei punti più significativi dell'intero sistema economico lombardo: la nuova Fiera di Rho-Pero e l'aeroporto di Milano Malpensa. Sarà successivo in termini temporali il potenziamento della tratta tra Parabiago e Gallarate con la previsione del quadruplicamento della linea
Collegamento Malpensa Terminal 2 - Gallarate	Collegamento a doppio binario tra Milano Malpensa e la linea Gallarate-Varese di RFI. Ferrovienord e SEA hanno ottenuto il co-finanziamento europeo nell'ambito della call CEF "Reflow 2019" per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera (esito della call pubblicato nel mese di luglio 2020)

Fonte: "Accessibilità ferroviaria a Malpensa - Approfondimenti valutativi degli scenari al 2024, 2026 e al 2030", Università Bocconi - GREEN; dicembre 2020

Lo sviluppo della rete ferroviaria è il fattore abilitante per superare i colli di bottiglia che limitano l'attuale operatività, mentre la conseguente riconfigurazione del servizio complessivo permetterà di sfruttare la capacità della nuova rete infrastrutturale. Gli stanziamenti finanziari assegnati dal Governo e dall'Unione Europea nel corso del 2020 per la realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari fra i tre principali aeroporti lombardi e le reti di RFI e di FNM hanno messo in evidenza un'importante strategia di integrazione funzionale e organizzativa fra le due modalità, accelerata dall'obiettivo dell'ottimizzazione della rete di mobilità per le Olimpiadi invernali del 2026. Infatti, il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa, e in particolare il nuovo collegamento ferroviario Terminal 2-Linea RFI del Sempione, è stato indicato come elemento strategico nello scenario dei collegamenti previsti per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, in quanto consente di estendere il bacino territoriale di riferimento dell'aeroporto e si rende necessario per sviluppare scenari di servizio che il solo accesso ferroviario da sud a Malpensa non sarebbe in grado di sostenere.

Le bretelle di integrazione fra le linee RFI e quelle FNM permettono anche una opportunità di connessione fra il corridoio TEN-T Mediterraneo e Reno-Alpi, favorendo la logica di valorizzare la stazione ferroviaria di Malpensa quale potenziale nodo di interscambio per servizi di media e lunga distanza.

CAPITALE NATURALE

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

Politica ambientale ed energetica

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

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

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

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

Esternalità ambientali

EMISSIONI DI CO₂

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

Airport Carbon Accreditation

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

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

L'*Airport Carbon Accreditation* prevede quattro possibili livelli di accreditamento:

- *Mapping* - verifica delle emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (scopo 1 e 2);
- *Reduction* - creazione di un piano di riduzione delle emissioni (scopo 1 e 2);
- *Optimisation* - calcolo delle emissioni prodotte dagli *stakeholder* aeroportuali e coinvolgimento degli stessi nei piani di riduzione (scopo 3);

- *Neutrality*-raggiungimento della “Carbon Neutrality” per le emissioni, sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (scopo 1 e 2), con l’acquisto di *off-set*.

Nel 2020 SEA ha confermato la posizione di *leadership* europea per entrambi gli aeroporti di Linate e Malpensa, all’interno del gruppo “3+ neutralità”, insieme ad altri 52 aeroporti, di cui 4 italiani (Napoli, Roma, Treviso e Venezia), che rappresentano il 27,2% del traffico europeo.

NetZero2050

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

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

Gli operatori aeroportuali a emissioni zero non avranno la possibilità di acquistare crediti *off-set* per raggiungere la neutralità.

La compensazione viene pertanto considerata una misura temporanea per far fronte alle emissioni residue, che gli aeroporti dovranno gradualmente sostituire con utilizzo di energia rinnovabile man mano che si presentano nuove tecnologie e opportunità di decarbonizzazione.

L’impegno di *NetZero2050* è stato sottoscritto da oltre 200 aeroporti gestiti da più di 47 operatori aeroportuali in 42 paesi europei.

SEA e l’industria aeroportuale europea si stanno quindi allineando con i contenuti dell’Accordo di Parigi e con gli ultimi *report* dell’IPCC che ribadiscono la necessità di

garantire una crescita della temperatura sul pianeta non superiore a 1,5 °C.

Andamento delle emissioni di CO₂

Le emissioni di anidride carbonica sono suddivise come segue:

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

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

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

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

I valori dell’intensità emissiva parametrata sul fatturato risultano nel 2020 notevolmente superiori a quelli degli anni precedenti in conseguenza della forte riduzione dei ricavi connessa alla pandemia.

La stessa avvertenza vale per dare una corretta interpretazione alle *performance* esposte successivamente.

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

	2020			2019			2018		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1	579,2	800,7	640,3	227,5	347,5	256,4	261,7	278,3	267,0
Scopo 2 Location-based	1,1	0,5	0,9	1,0	0,3	0,8	0,2	0,8	0,4
Scopo 1 + Scopo 2 Location-based	580,3	801,2	641,2	228,5	347,8	257,2	261,9	279,1	267,4
Scopo 3	1.393,6	710,6	1.205,3	2.009,8	881,8	1.738,7	2.150,7	943,3	1.765,1

Nota: dal 2020 il calcolo dell’indice delle emissioni di CO₂ prodotte dal Gruppo SEA è effettuato sul fatturato prodotto dal Gruppo (al netto IFRIC), pertanto i valori del 2018 e del 2019 sono stati riesposti rispetto ai dati riportati all’interno della DNF 2019.

Fonte: SEA

Emissioni di CO₂ del Gruppo SEA (ton)

	2020		2019		2018	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Scopo 1	107.830	56.730	122.172	59.051	121.816	60.809
Scopo 2 Location-based	199	33	529	43	90	172
Scopo 2 Market-based	335	55	809	66	133	255
Scopo 3	259.426	50.350	1.079.163	149.840	1.001.157	206.066

Nota: Per le emissioni di scope 1 del 2020 sono stati utilizzati: i fattori di emissione della "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂ nell'inventario nazionale UNFCCC (media dei valori degli anni 2017-2019). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dall'1 Gennaio 2020 al 31 Dicembre 2020" per il gas naturale e per il gasolio per il riscaldamento e, in linea con gli anni precedenti, i fattori di emissione del "GHG Protocol: Transport Tool, V2_6" per il gasolio per autotrazione e la benzina, mentre le emissioni di urea sono state calcolate in maniera specifica.

Per le emissioni di scope 2, lo standard di rendicontazione utilizzato (GRI Sustainability Reporting Standards 2016) prevede due diversi approcci di calcolo: "Location-based" e "Market-based". L'approccio "Location-based" prevede l'utilizzo di fattori di emissione medi relativi agli specifici mix energetici nazionali di produzione di energia elettrica. In particolare, per il 2020 è stato aggiornato il fattore di emissione utilizzato per l'energia elettrica [277,6 gCO₂/kWh. Fonte: "Fattori di emissione atmosferica di gas a effetto serra nel settore elettrico nazionale e nei principali paesi europei" ISPRA 317/2020] rispetto a quello utilizzato per l'anno 2019 [316,4 gCO₂/kWh. Fonte "Fattori di emissione atmosferica di gas a effetto serra nel settore elettrico nazionale e nei principali Paesi Europei" ISPRA 303/2019].

L'approccio "Market-based" prevede l'utilizzo di fattori di emissione definiti su base contrattuale con il fornitore di energia elettrica. In assenza di specifici accordi contrattuali tra le Società del Gruppo ed il fornitore di energia elettrica (es. acquisto di Garanzie di Origine), per questo approccio è stato utilizzato il fattore di emissione relativo al "residual mix" nazionale (per l'Italia nel 2020 pari a 465,89 gCO₂/kWh, Fonte European Residual Mixes 2019, AIB; nel 2019 pari a 483,33 gCO₂/kWh, Fonte: European Residual Mixes 2018, AIB; nel 2018 pari a 476,53 gCO₂/kWh, Fonte: European Residual Mixes 2017).

A partire dal 2020, il totale delle emissioni di scope 3 è composto dalle seguenti voci e calcolato come segue: viaggio di lavoro dei dipendenti, consumi di carburante delle auto terze (Fonte: Transport Tool, V2_6), cicli LTO (Fonti: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook, 2016 1.A.3.a Aviation, Annex 5, Master emission calculator 2016; ICAO Aircraft Engine Emissions Databank), accesso dei dipendenti al posto di lavoro, accesso dei passeggeri e delle merci agli scali. Per le emissioni di scope 3, relative ai viaggi di lavoro e ai viaggi casa-lavoro dei dipendenti si segnala che i dati relativi ai dipendenti utilizzati per il calcolo sono stati oggetto di stima. Per questo, i dati relativi al 2018 e 2019 rendicontati all'interno della Dichiarazione Non Finanziaria 2019 (relativi alle sole voci di business travel) sono stati riesposti. Le emissioni di scope 3 sopra presentate sono quelle calcolate per Airport Carbon Accreditation, con modalità riconosciute e verificate dal sistema di accreditamento. A causa dell'emergenza Covid-19, il gestore del Programma ACA (WSP) ha prorogato di un anno la durata dell'ultimo accreditamento, pertanto le emissioni scope 3 del 2018 sono le ultime certificate. Le emissioni scope 3 del 2019 e 2020, calcolate con i medesimi criteri, non sono attualmente certificate.

Infine, si precisa che le emissioni di scope 1, 2 e 3 sono espresse in tonnellate di CO₂, tuttavia la percentuale di metano e di protossido di azoto ha un effetto trascurabile sulle emissioni totali di gas serra (CO₂ equivalenti) come desumibile dalla letteratura tecnica di riferimento.

Fonte: SEA

La riduzione delle emissioni nel 2020 ha risentito degli effetti derivanti dalla pandemia Covid-19.

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

Emissioni di CO₂ di SEA SpA (ton)

	2020			2019			2018		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1 e 2	86.107	15.937	102.044	100.518	20.368	120.886	95.459	18.912	114.371
Scopo 3	259.426	50.350	309.776	1.079.163	149.840	1.229.003	1.001.157	206.066	1.207.223

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

Fonte: SEA

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

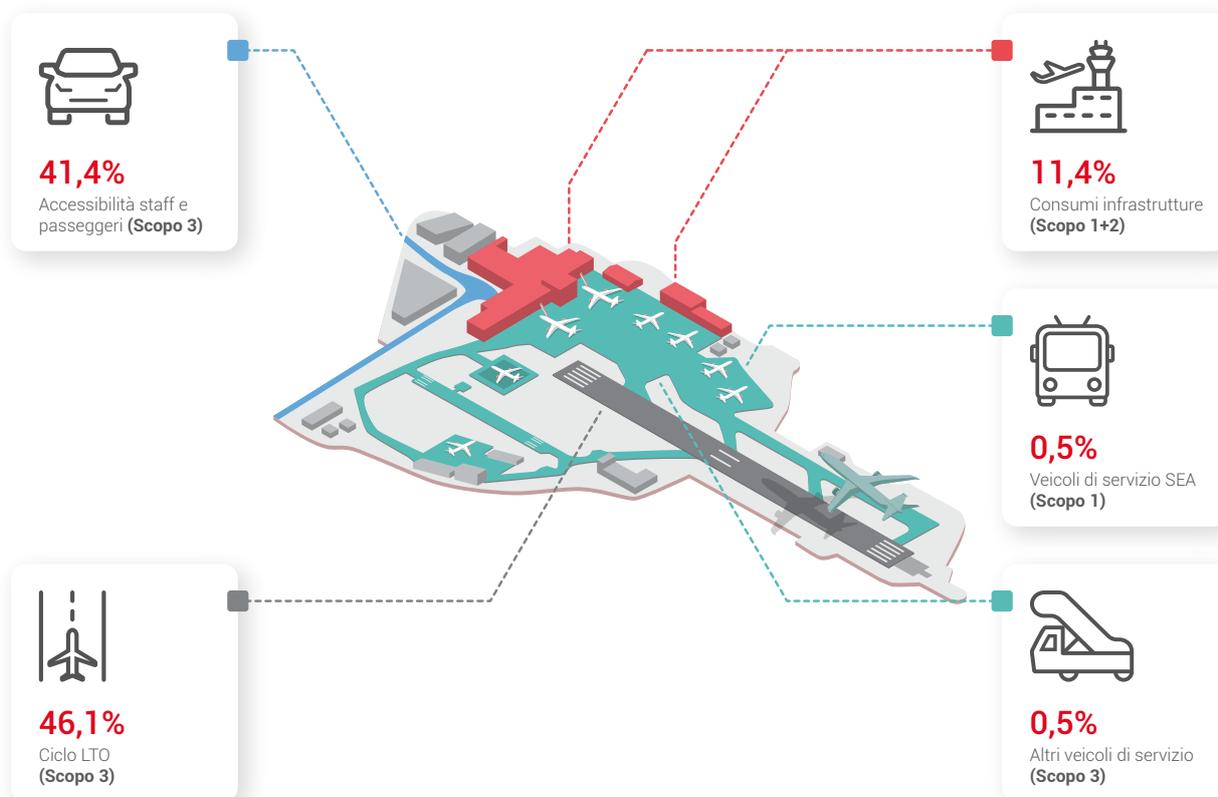
	2020			2019			2018		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1 e 2	7,0	7,1	7,0	2,9	3,1	3,0	3,2	2,0	2,9
Scopo 3	21,1	22,3	21,3	31,6	22,7	30,2	33,2	22,2	30,6

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

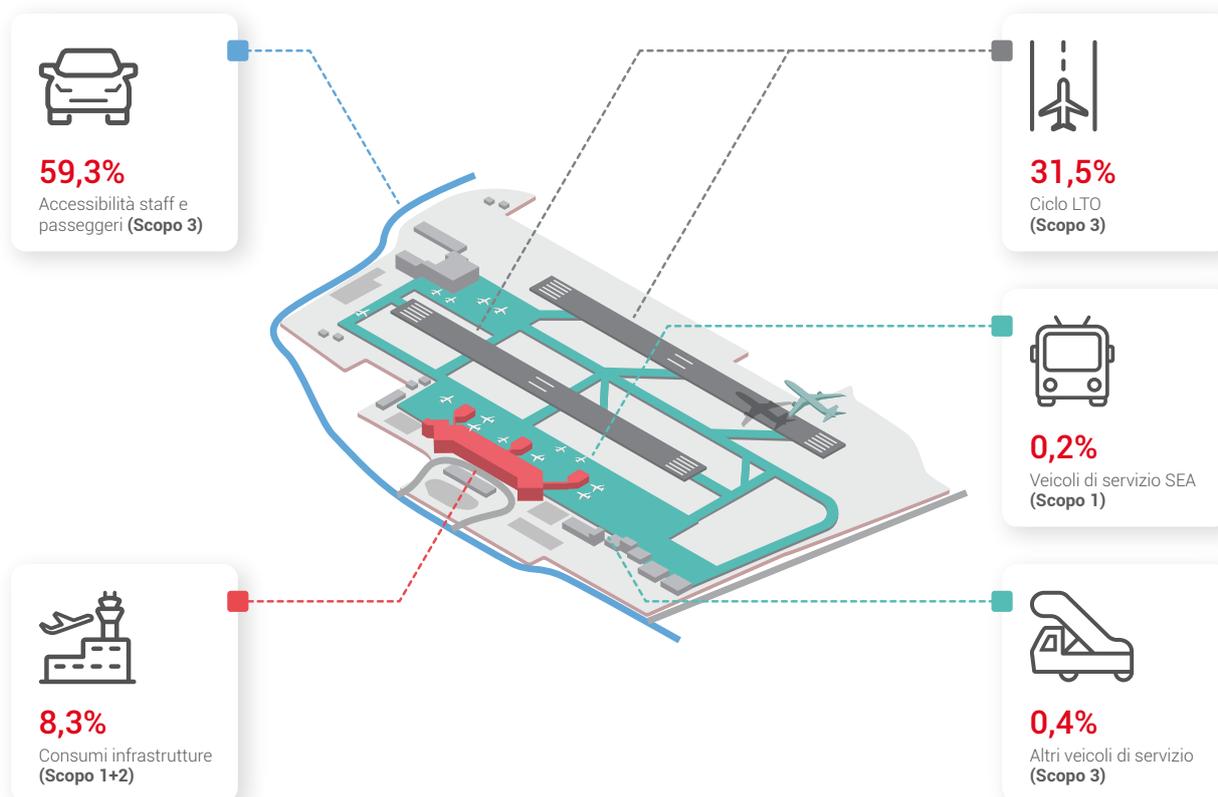
Fonte: SEA

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

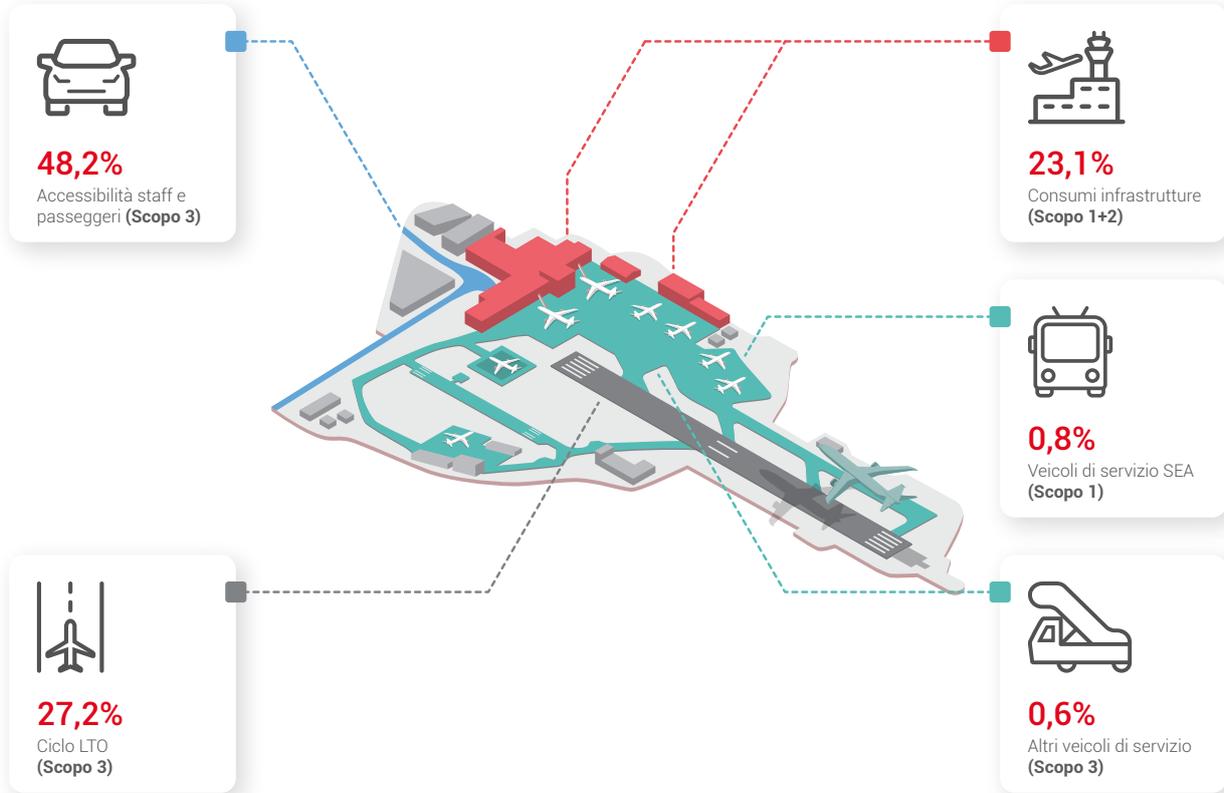
AEROPORTO DI LINATE 2019



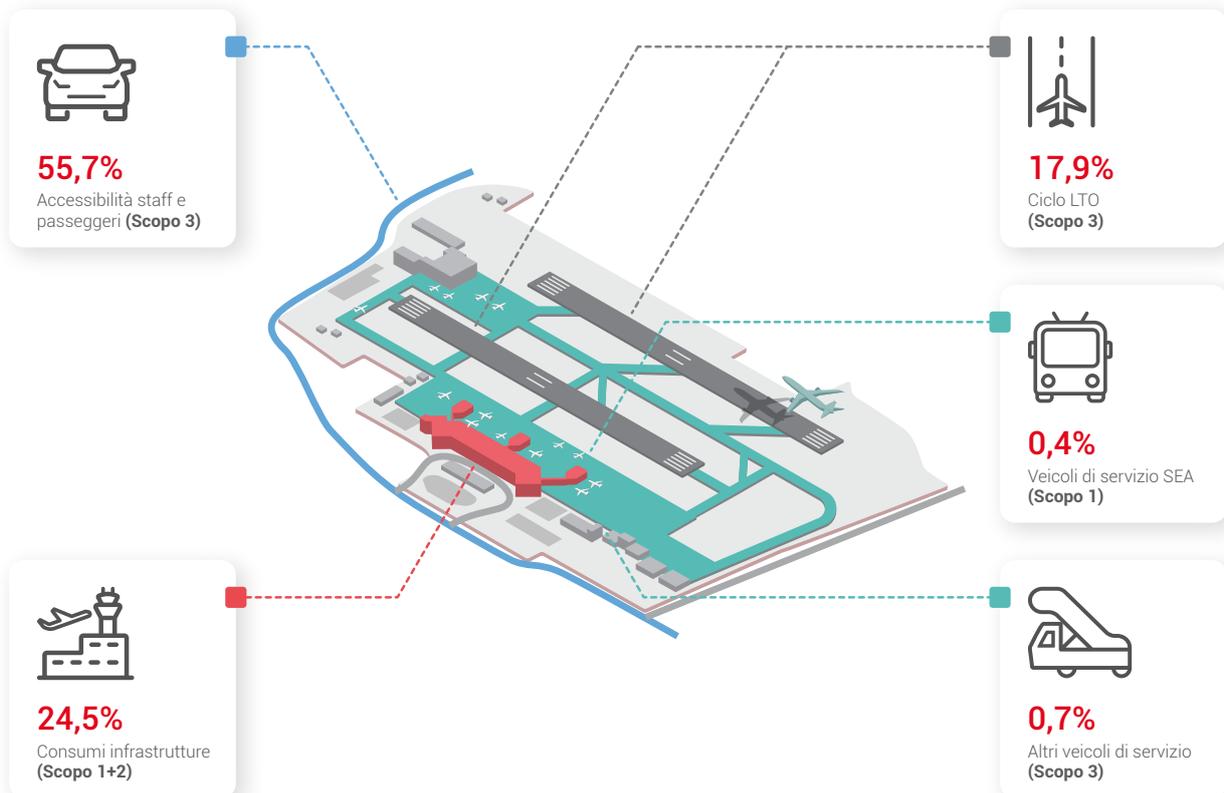
AEROPORTO DI MALPENSA 2019



AEROPORTO DI LINATE 2020



AEROPORTO DI MALPENSA 2020



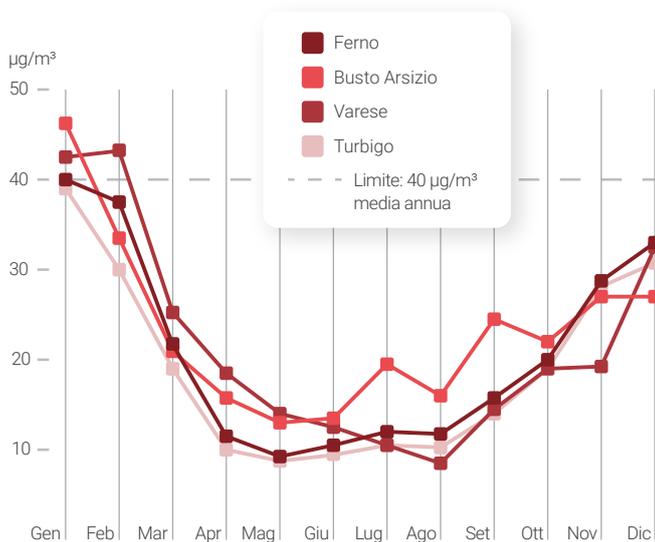
Nel 2020 il maggior peso delle emissioni di CO₂ prodotte dalle attività aeroportuali è dato dallo Scopo 3, relativo principalmente al ciclo LTO degli aeromobili, alla mobilità dei passeggeri e dipendenti e ai mezzi operativi degli *handler*, pari al 74,3% per Malpensa e al 76,0% per Linate, mentre la percentuale delle emissioni prodotte sotto la responsabilità del gestore aeroportuale (Scopo 1 e 2 – consumo energetico degli scali e utilizzo dei mezzi operativi necessari per le attività aeroportuali) è pari al 25% su Malpensa e al 24% su Linate (nel 2019, anno nel quale l'attività aeroportuale non ha risentito della pandemia la percentuale è pari al 9% su Malpensa e al 12% su Linate).

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI MALPENSA

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

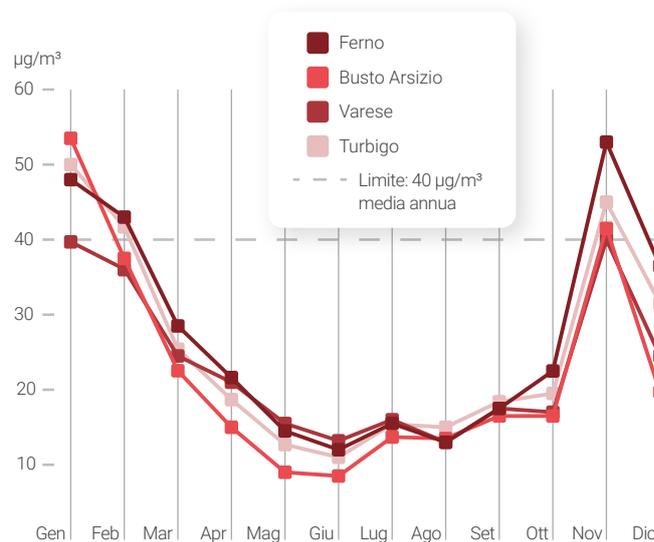
SEA non ha la possibilità di incidere direttamente sui processi che riguardano le compagnie aeree, come il livello di evoluzione tecnologica delle flotte e l'efficienza in termini di emissioni o la possibilità di definire rotte e scenari in volo, né sugli effetti provenienti dal traffico veicolare esterno, strettamente correlati con il livello di intermodalità che caratterizza il contesto territoriale nel quale è collocato l'aeroporto. Per garantire un efficace controllo della qualità dell'aria, l'Agenzia Regionale Protezione Ambientale (ARPA) della Lombardia monitora quotidianamente la presenza di agenti inquinanti in atmosfera sull'intero territorio regionale attraverso 158 stazioni di rilevamento. Nel territorio della provincia di Varese la rete di rilevamento della qualità dell'aria è costituita da 7 stazioni fisse, 2 postazioni mobili e 4 campionatori gravimetrici per la misura delle polveri sottili. I dati mensili medi, ricavati dai valori giornalieri pubblicati da ARPA per l'area di Malpensa, sono ricavati da una stazione di monitoraggio poste nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Ferno) e di altre centraline collocate in area urbanizzata (Busto Arsizio e Varese). È stata inserita la centralina di Turbigo perchè indicativa della qualità dell'aria nei territori posti a sud dello scalo di Malpensa.

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



Fonte: Arpa Lombardia, 2020

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



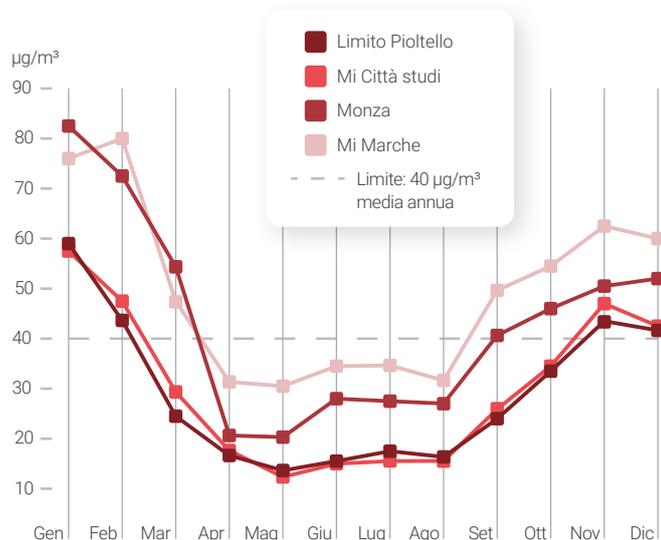
Fonte: Arpa Lombardia, 2020

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

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI LINATE

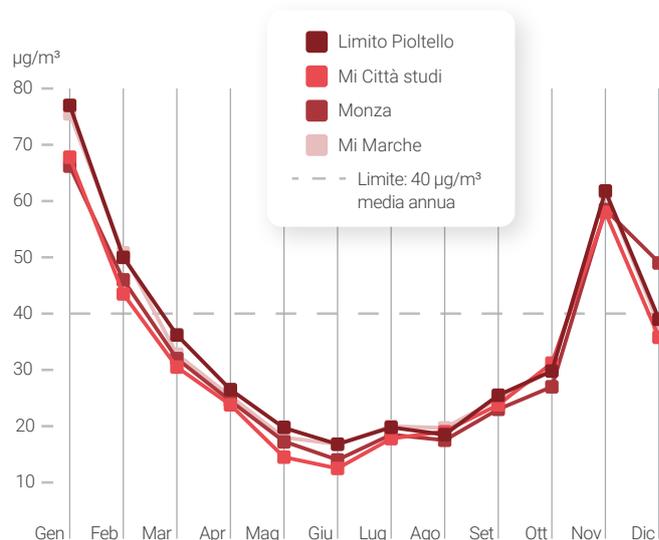
Per l'area di Linate sono considerati i dati delle stazioni di monitoraggio collocate nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Limite-Pioltello) e di altre centraline poste in aree urbanizzate (Milano-Città Studi, Milano-Marche, Monza).

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



Fonte: Arpa Lombardia, 2020

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



Fonte: Arpa Lombardia, 2020

Complessivamente, sulla base della molteplicità dei dati raccolti presso le aree limitrofe ai due aeroporti milanesi nel corso degli anni, si è rilevato che, pur essendo gli aeroporti una sorgente emissiva importante, non risulta nell'intorno aeroportuale una differenziazione sensibile dello stato della qualità dell'aria rispetto ad altre zone del territorio provinciale.

EMISSIONI ACUSTICHE

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

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

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Linate

In considerazione delle rotte di atterraggio e decollo sono interessati al rumore di origine aeronautica i comuni di: Milano, Peschiera Borromeo, Segrate, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Pioltello e, parzialmente, Vimodrone. Di seguito sono esposti i dati relativi all'aggiornamento della mappatura acustica di Linate - riferiti a popolazione ed edifici compresi nelle diverse fasce acustiche - aggiornata al 2016 sia per quanto riguarda l'esposizione al livello di rumore giorno-sera-not-

te (LDEN), che misura il fastidio globale prodotto dal rumore nell'arco complessivo delle 24 ore, che l'esposizione al solo rumore notturno (LNIGHT).

Linate - Esposizione LDEN e LNIGHT

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

Fonte: SEA

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

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Malpensa

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

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

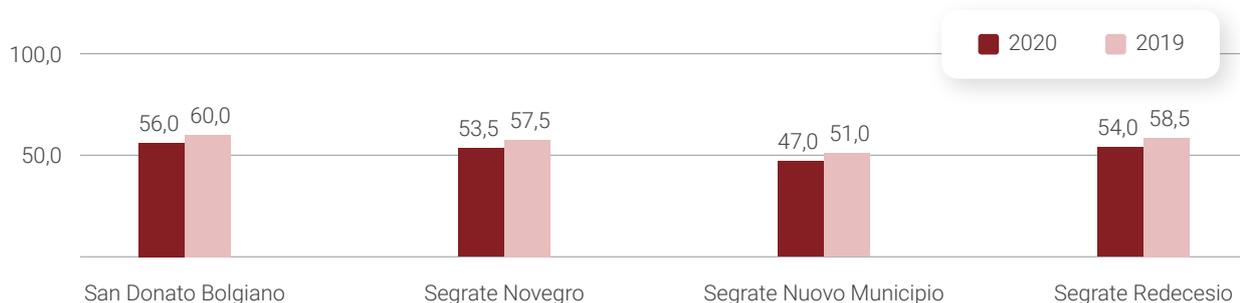
Malpensa - Esposizione LDEN e LNIGHT

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

Fonte: SEA

In base ai dati relativi all'esposizione della popolazione, per ciascuno dei comuni limitrofi, relativamente alle fasce 60-65 dB(LVA) e 60-75 dB(LVA) si deduce che il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni dei comuni di Somma Lombardo e Lonate Pozzolo. I confini di ogni area di rispetto sono individuati dalle Commissioni Aeroportuali (D.M. 31 ottobre 1997). La Commissione di Linate ha approvato nel 2009 la zonizzazione, mentre la Commissione Aeroportuale di Malpensa prosegue i lavori con la collaborazione di tutti gli *stakeholder*. Sono state consolidate le soluzioni individuate in questi anni e nel 2017 si è giunti alla definizione di uno scenario di riferimento condiviso. Le dinamiche relative alle evoluzioni del traffico rendono naturalmente i lavori della Commissione un impegno costante che nel tempo dovrà via via individuare le migliori condizioni possibili per continuare a minimizzare gli impatti sui territori e sulle popolazioni circostanti. Nel 2019 Il gruppo tecnico della Commissione formato da ARPA e SEA ha prodotto degli scenari di rumore come base per la zonizzazione. Gli scenari sono stati presentati alla Commissione a luglio 2019.

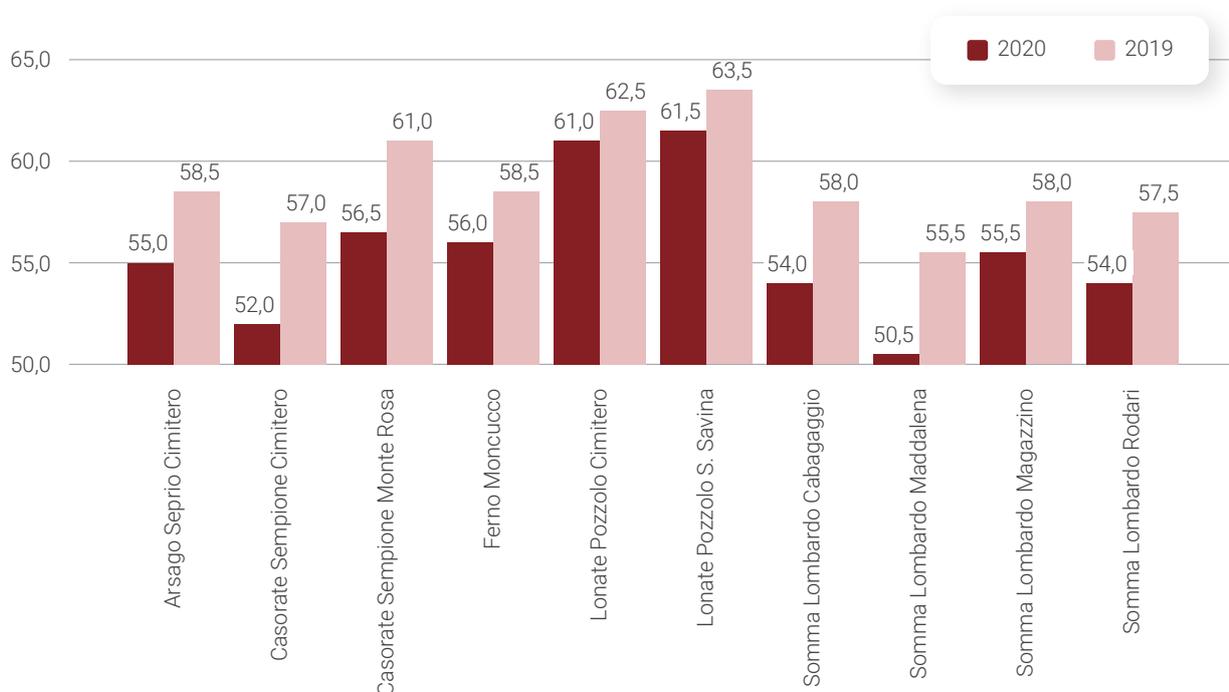
Liniate - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)



Fonte: SEA

Nota: LVA - Livello di Valutazione Aeroportuale: viene calcolato, ai sensi del D.M. 31/10/1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale, in base ai dati di LVAj relativi alle tre settimane a maggior traffico, identificate nell'anno 2020.

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



Fonte: SEA

Nota: LVA - Livello di Valutazione Aeroportuale: viene calcolato, ai sensi del D.M. 31/10/1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale, in base ai dati di LVAj relativi alle tre settimane a maggior traffico, identificate nell'anno 2020.

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

Il monitoraggio dei dati acustici è stato influenzato dalla riduzione del traffico sugli scali a seguito del Covid-19. Il dato acustico rilevato dalle centraline è analizzato con l'ausilio di un sistema informatico. Tramite l'utilizzo dei tracciati radar dei singoli voli, forniti da ENAV, è possibile distinguere il rumore di origine aeronautica dal rumore complessivo. Le informazioni di dettaglio relative alle emissioni acustiche e all'operatività dei nostri scali sono presenti in un'apposita sezione del sito web www.seamilano.eu

SCARICHI E SVERSAMENTI

Gestione degli scarichi⁶

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

Linate - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2020	2019	2018	
COD	mg/l	92,0	101,6	101,2	500
BOD5	mg/l	49,5	45,7	46,7	250
Fosforo totale	mg/l	1,7	2,4	2,7	10

Fonte: SEA

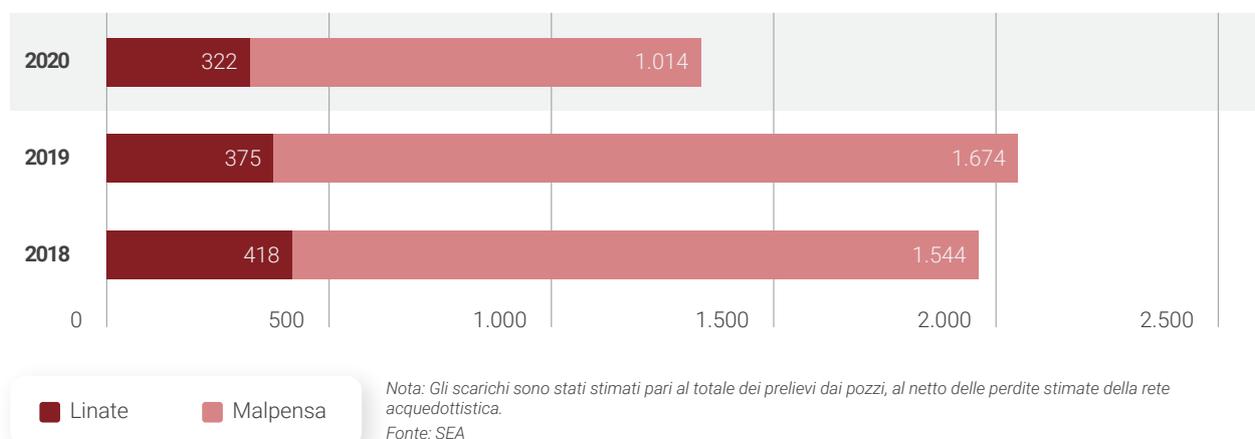
Malpensa - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2020	2019	2018	
COD	mg/l	118,7	177	132	500
BOD5	mg/l	49,0	75,8	59	250
Fosforo totale	mg/l	2,3	3,5	3,7	10

Fonte: SEA

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

Scarichi idrici in fognatura (MI)



⁶A partire da quest'anno si è proceduto con la rendicontazione dei dati relativi ai consumi idrici utilizzando il nuovo Standard GRI 303, pubblicato dal Global Reporting Initiative (GRI) nel 2018 in sostituzione della versione pubblicata nel 2016. Per tale motivo i dati del 2018 e 2019 sono stati esposti rispetto a quanto richiesto dal nuovo indicatore.

Il trattamento del *de-icing*, relativo allo sbrinamento degli aeromobili durante il periodo invernale, e quando richiesto dalle compagnie aeree, è svolto in piazzole dedicate, dotate di un sistema di raccolta di eventuali reflui derivanti dall'attività e trattati come rifiuto speciale. All'inizio della stagione invernale 2018 è stato attivato a Malpensa un nuovo impianto di gestione dei liquidi *de-icing* che prevede il loro trattamento (depurazione) e scarico terminale nella rete fognaria e che ha quindi comportato una notevole riduzione dei liquidi smaltiti nel corso del 2019 e del 2020.

Liquido *de-icing* smaltito (ton)

	2020	2019	2018
Malpensa	0	0,6	12,4
Linate	235	260,5	170,2

Fonte: SEA

Linate - Caratterizzazione degli scarichi in acque superficiali

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2020	2019	2018	
Cromo VI	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,2
Rame	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,1
Piombo	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,2
Zinco	mg/l	0,06	0,12	0,17	0,5
Idrocarburi totali	mg/l	0,1	0,1	0,10	5,0

Fonte: SEA

Le acque di dilavamento meteorico delle superfici aeroportuali sono recapitate in corpi idrici superficiali (Linate) o nella parte superficiale del sottosuolo (Malpensa) previa, per le superfici soggette alle normative regionali, separazione della frazione delle acque di prima pioggia (trattate con sistemi di disoleazione e recapitate nei pubblici collettori fognari). Prima dei recapiti finali le acque meteoriche sono sottoposte a periodiche verifiche di qualità per i parametri evidenziati nelle tabelle, con caratteristiche qualitative ampiamente rispondenti alle normative ambientali di riferimento.

Malpensa - Caratterizzazione degli scarichi sul suolo

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2020	2019	2018	
Ph	Unità pH	7,1	7,2	7,3	8,0
COD	mg/l	17,8	22,6	10,4	100,0
BOD5	mg/l	10,4	11,4	10,0	20,0
Solidi sospesi totali	mg/l	6,3	8,5	6,1	25,0
Fosforo totale	mg/l	0,1	0,2	0,1	2,0
Piombo	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,1
Cromo VI	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,2
Rame	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,1
Idrocarburi totali	mg/l	0,1	0,1	0,1	5,0
Zinco	mg/l	0,04	0,09	0,07	0,5
Tensioattivi totali	mg/l	0,3	0,2	0,2	0,5

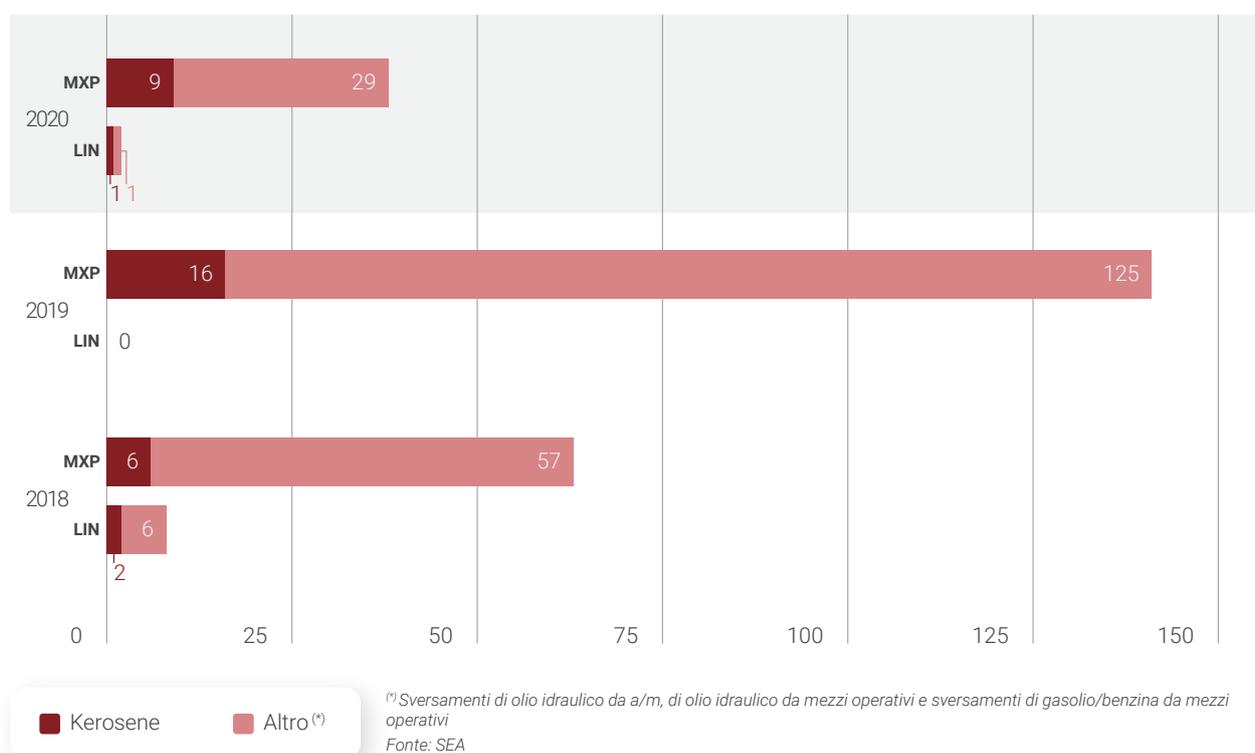
Fonte: SEA

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

Gestione degli sversamenti

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

Sversamenti rilevanti (n.)



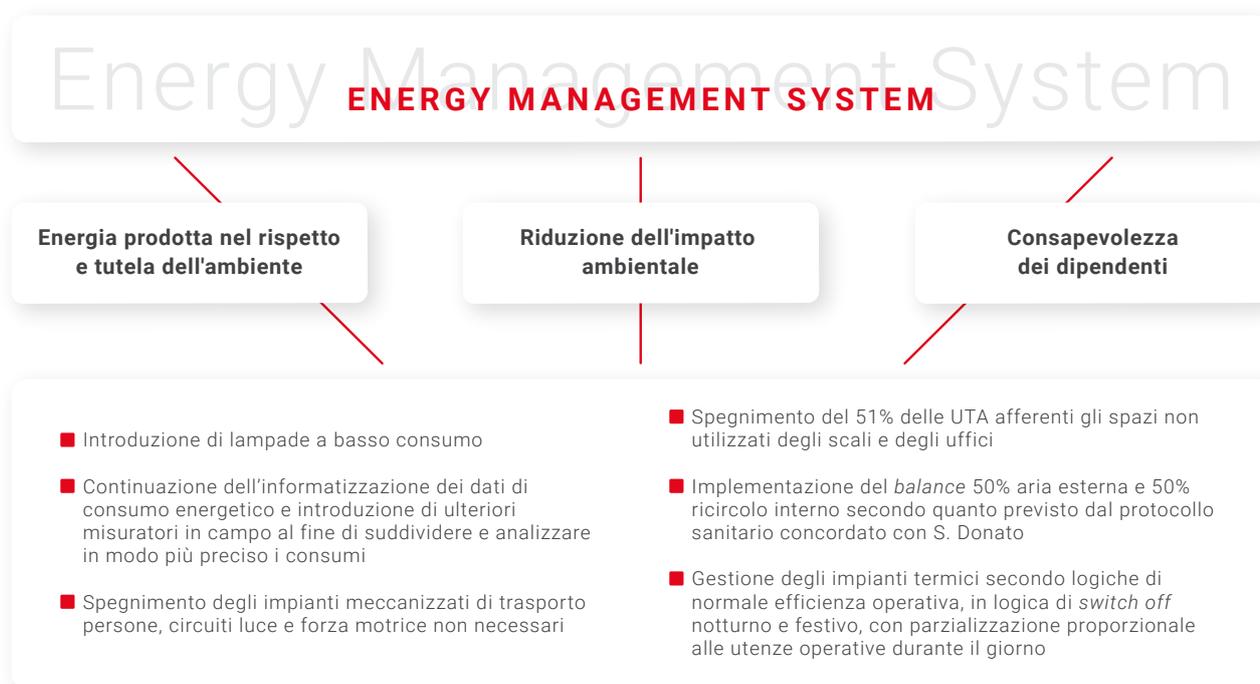
In tali condizioni, sono attivate le funzioni SEA al fine di coordinare gli interventi di pulizia, bonifica e ripristino, nelle aree interessate, delle condizioni di agibilità e sicurezza, dopo l'eventuale intervento di contenimento, dell'area interessata dallo spandimento mediante la posa di un numero adeguato di pannelli oleoassorbenti da parte dei Vigili del Fuoco.

I rifiuti generati nell'operazione di pulizia sono trasferiti, in ciascun aeroporto, presso apposite dotazioni delle isole ecologiche aeroportuali, come previsto dalle procedure aziendali, nel rispetto delle norme di tutela ambientale, di sicurezza e igiene sul lavoro. Gli sversamenti presi in considerazione sono quelli ritenuti rilevanti, ovvero quelli che hanno visto coinvolta una superficie pari o maggiore di 20 m². L'andamento del fenomeno risente in modo importante, soprattutto a Malpensa, del calo dei movimenti degli aeromobili a seguito dell'emergenza pandemica da Covid-19. È importante sottolineare come tali valori siano in valore assoluto e non rapportati al numero di movimenti, il che rende pressoché insignificante la frequenza del fenomeno. Nessuno di questi eventi ha avuto impatto sulla *safety* aeroportuale.

Consumi di risorse naturali

CONSUMI ENERGETICI

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



Sono in funzione, in entrambi gli aeroporti, centrali di cogenerazione/trigenerazione che generano costantemente risparmi di energia a beneficio del Gruppo, della qualità dell'ambiente e dei cittadini dei territori limitrofi. Tali centrali offrono prestazioni ad alta efficienza che consentono la generazione di risparmi tanto all'azienda quanto ai clienti che, grazie all'utilizzo del teleriscaldamento, ottengono risparmi legati al calore di recupero. È stato inoltre attivato un impianto di produzione energetica da fonti rinnovabili (240 KW installati) presso il Terminal 1 di Malpensa.

Consumi energetici del Gruppo SEA

Unità di misura	2020		2019		2018	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Benzina (GJ)	3.208	1.064	5.017	1.649	4.533	1.629
Gasolio per riscaldamento (GJ)	2.449	-	1.717	-	2.366	-
Metano (GJ)	1.888.748	997.283	2.135.154	1.037.861	2.136.687	1.068.258
Gasolio per autotrazione (GJ)	16.234	6.548	29.616	10.262	24.369	11.381
Energia elettrica acquistata (GJ)	2.586	427	6.024	489	1.004	1.928
Energia frigorifera venduta (GJ)	12.684	-	20.199	-	18.365	-
Energia termica venduta (GJ)	8.413	393.508	12.902	332.083	20.298	321.533
Energia elettrica venduta (GJ)	239.077	180.673	247.445	193.179	246.460	198.749
Totale (GJ)	1.653.050	431.140	1.896.983	524.999	1.883.835	562.915

NOTA: Fonte coefficienti di conversione utilizzati: "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂ nell'inventario nazionale UNFCCC (media dei valori degli anni 2017-2019). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dall'1 gennaio 2020 al 31 dicembre 2020" per il gas naturale e per il gasolio per il riscaldamento e, in linea con gli anni precedenti, i fattori di emissione del "GHG Protocol: Transport Tool, V2_6" per il gasolio per autotrazione e la benzina. Per l'energia elettrica e termica, il coefficiente di conversione utilizzato è pari a 0,0036 GJ/kWh (Fonte: GRI Sustainability Reporting Guidelines, Version 3.1).

Fonte: SEA

Energy intensity (GJ/unità di traffico)

Consumo energetico interno	Malpensa	Linate	Totale
2018	0,06	0,06	0,06
2019	0,06	0,08	0,06
2020	0,13	0,19	0,14

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

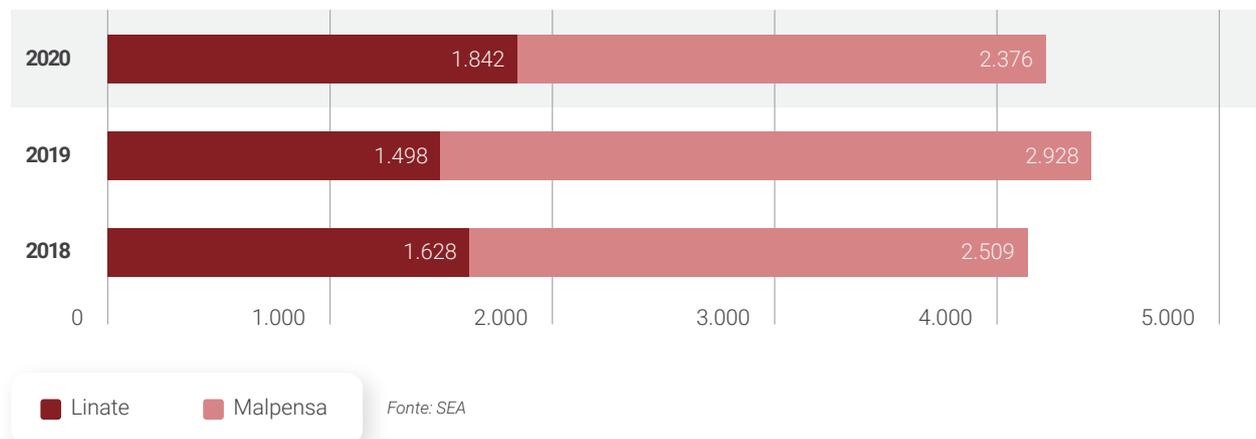
Fonte: SEA

Nel 2020, guardando ai consumi complessivamente registrati da entrambi gli scali, si rileva una riduzione del 13,9% rispetto al 2019, dovuta oltre che agli interventi di risparmio energetico anche alla situazione del Covid-19 che ha comportato una riduzione delle attività aeroportuali.

CONSUMI IDRICI ⁷

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

Consumi idrici (MI)



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

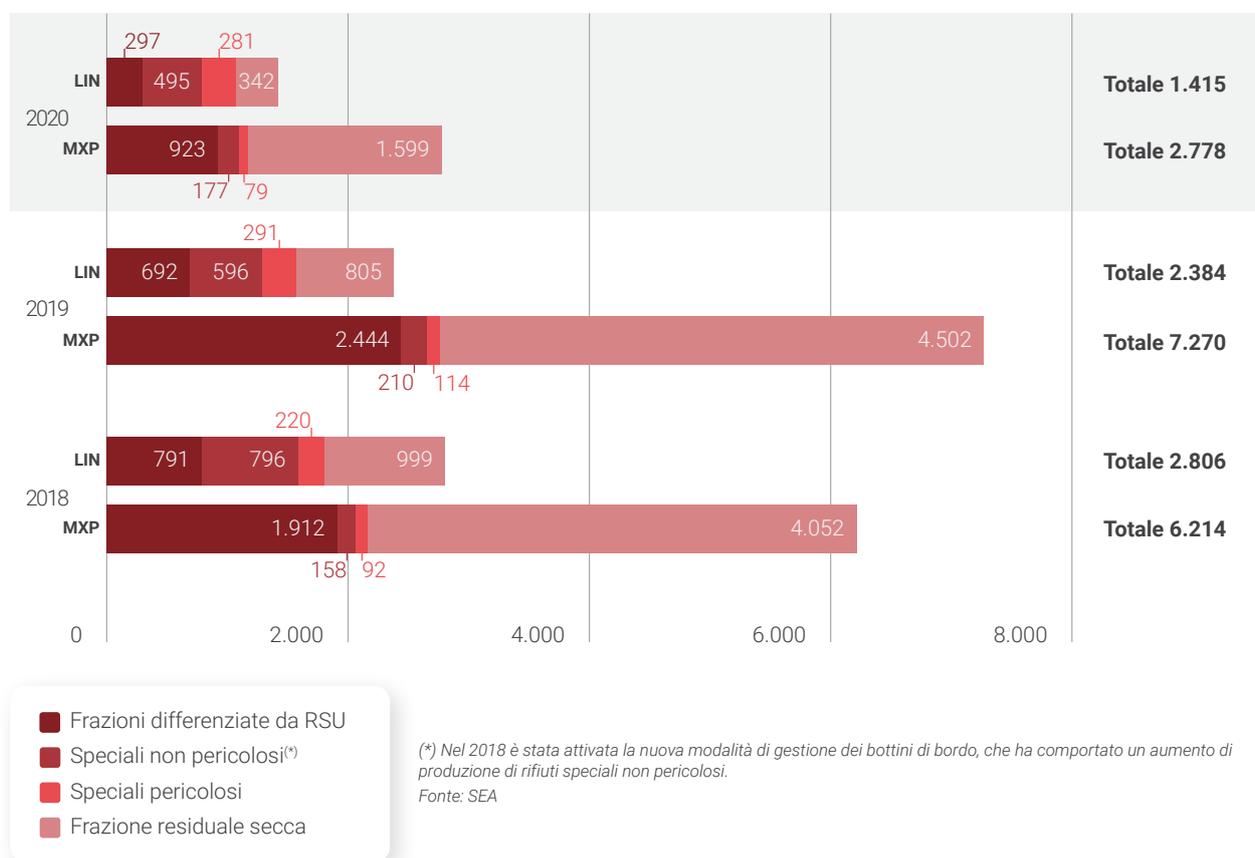
⁷ A partire da quest'anno si è proceduto con la rendicontazione dei dati relativi ai consumi idrici utilizzando il nuovo Standard GRI 303, pubblicato dal Global Reporting Initiative (GRI) nel 2018 in sostituzione della versione pubblicata nel 2016. Per tale motivo i dati del 2018 e 2019 sono stati esposti rispetto a quanto richiesto dal nuovo indicatore

GESTIONE DEI RIFIUTI

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

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

Rifiuti prodotti per tipologia (ton)



La produzione complessiva di rifiuti a Linate per il 2020 è stata pari a 1.415 tonnellate mentre sullo scalo di Malpensa la produzione complessiva è stata pari a 2.778 tonnellate.

Anche per il 2020 SEA ha confermato il proprio impegno nella raccolta differenziata di rifiuti solidi urbani e assimilati sugli scali di Linate e Malpensa. A oggi le frazioni raccolte in modo differenziato sono: carta, cartone, legno, vetro, plastica, metallo, toner, umido e pile presso le aree dell'aerostazione aperte al pubblico. La raccolta differenziata è risultata pari al 73,1% per Linate e al 41,2% per Malpensa, considerando anche la raccolta differenziata dei rifiuti speciali, registrando un aumento di 7,3 punti su Linate e di 3,3 punti su Malpensa rispetto al 2019.

% Raccolta differenziata

	2020	2019	2018
Malpensa	41,2	37,9	34,6
Linate	73,1	65,8	62,9

Fonte: SEA

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

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

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

BIODIVERSITÀ E CONSUMO DI SUOLO

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

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

Lista rossa IUCN delle specie minacciate

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate (nota anche come Lista Rossa IUCN) è un ricco compendio di informazioni su minacce, requisiti ecologici e *habitat* di oltre 128.918 specie e sulle azioni di conservazione

che possono essere intraprese per ridurre o prevenire le estinzioni. Si basa su un sistema oggettivo per valutare il rischio di estinzione di una specie sulla base di minacce passate, presenti e previste.

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

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

Database mondiale sulle aree protette

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

Database mondiale delle principali aree di biodiversità

Le principali aree di biodiversità (KBA) sono "siti che contribuiscono in modo significativo alla persistenza globale della biodiversità", negli ecosistemi terrestri,

d'acqua dolce e marini. I siti si qualificano come KBA globali se soddisfano uno o più di 11 criteri, raggruppati in cinque categorie: biodiversità minacciata; biodiversità geograficamente limitata; integrità ecologica; processi biologici; insostituibilità.

Valutazione di biodiversità delle aree aeroportuali

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

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

Indicatori di biodiversità

	Area di Malpensa	Area di Linate
<i>IUCN Red List</i> (specie che potenzialmente sono presenti entro i 50 km dal sedime aeroportuale)	1.150 di cui: <ul style="list-style-type: none"> ■ 7 <i>critically endangered</i> ■ 17 <i>endangered</i> ■ 58 <i>vulnerable</i> ■ 76 <i>near threatened</i> ■ 932 <i>least concern</i> ■ 60 <i>data deficient</i> 	1.139 di cui: <ul style="list-style-type: none"> ■ 7 <i>critically endangered</i> ■ 15 <i>endangered</i> ■ 52 <i>vulnerable</i> ■ 79 <i>near threatened</i> ■ 926 <i>least concern</i> ■ 60 <i>data deficient</i>
Aree Protette (WDPA)	34	8
Principali aree di biodiversità (KBA)	3	1

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

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

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

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

CAPITALE UMANO

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

Gestione organizzativa

La gestione del personale è stata fortemente condizionata dall'emergenza sanitaria Covid-19 sia nella fase iniziale del marzo 2020 di grande impatto sul nostro territorio che nello svilupparsi delle varie fasi nel corso dell'anno.

La diffusione del virus Covid-19 ha avuto il duplice effetto di impattare negativamente sul traffico aereo e sulle modalità di svolgimento delle prestazioni e dei servizi da parte dei colleghi SEA.

Sul primo tema, la fortissima contrazione di movimenti e passeggeri ha determinato la necessità di fruire dell'ammortizzatore sociale della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per poter contenere i costi del personale e l'impatto negativo sui conti aziendali. La CIGS, attiva dal 16/03/2020, per 12 mesi, insieme ad altre azioni di contenimento dei costi ha riguardato tutta la popolazione aziendale con modalità differenziate a seconda della tipologia di lavoratori, in particolare turnisti e non turnisti, per un totale di circa 1,5 milioni di ore.

Per quanto riguarda lo svolgimento delle prestazioni, per la popolazione coinvolta nel progetto *smart working* si sono intervallati periodi di lavoro esclusivo da remoto con periodi di rientro disciplinati secondo protocolli a garanzia della massima tutela per gli stessi dipendenti.

Per l'intero anno 2020 - e sino a fine 2025 - tutto il personale dello *staff* ha quindi potuto garantire la continuità dei servizi facendo leva sull'alto livello di digitalizzazione delle attività già conseguito negli anni precedenti e sulla diffusione di dotazioni ICT che, insieme a un adeguato livello di formazione, erano già state assegnate nel corso del biennio precedente.

I temi del contenimento dei costi del personale e delle nuove modalità di lavoro compatibili con lo svolgersi dell'emergenza sanitaria sono stati affiancati da una progettualità necessaria a mantenere l'*engagement* delle persone anche in condizioni così critiche. Nel corso del 2020, sono state implementati *webinar* dedicati a diverse fasce della popolazione aziendale sui temi della gestione delle emozioni in contesti complessi e della

leadership dei team da remoto. Oltre a queste iniziative, il piano di *welfare* si è focalizzato sui temi dell'emergenza sanitaria prevedendo nel corso dell'anno diversi appuntamenti dedicati a tutta la popolazione aziendale per lo *screening* sanitario con tamponi naso-faringei e sierologici.

PIANO DI GESTIONE DEL PERSONALE IN CONSEGUENZA DELLA CRISI PANDEMICA

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

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

- ammortizzatori sociali
- pensionamenti accelerati
- uscite volontarie incentivate.

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

Ammortizzatori sociali

Ne è previsto l'utilizzo senza soluzione di continuità, per un primo anno, per il personale turnista e amministrativo. Il primo passo sarà l'attivazione di una nuova

Cassa Integrazione Guadagni in Deroga (CIGD) a partire dal marzo 2021 per 12 settimane. Successivamente sarà individuato un ulteriore ammortizzatore sociale per il periodo rimanente, sulla base della normativa disponibile. È previsto anche un secondo anno di utilizzo di ammortizzatori sociali, da maggio 2022 ad aprile 2023, esclusivamente per il personale amministrativo. Tale necessità è determinata dai differenti impatti che la crisi manifesta già ora in maniera strutturale sulle funzioni aziendali, con le aree amministrative strutturalmente più impattate rispetto a quelle operative che, come confermato dall'esperienza dei mesi precedenti, sono chiamate a prestazioni di presidio anche in caso di forte riduzione di traffico.

Pensionamenti accelerati

È già in corso in azienda un Piano di pensionamento anticipato che avrà vigenza sino al 31 marzo 2022.

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

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

Uscite volontarie incentivate

L'accordo prevede il varo di un piano di incentivo all'esodo su base volontaria, riservato al personale non in possesso dei requisiti pensionistici. Questo piano inizierà nel secondo semestre del 2022 e riguarderà un massimo di 150 persone. Il 70% dei posti sarà riservato al personale amministrativo. Non si tratterà di un automatismo, in quanto la richiesta sarà subordinata a valutazione aziendale. I contenuti di dettaglio del piano saranno oggetto di un piano di comunicazione che sarà definito entro il primo semestre 2022.

Turnover

Sebbene in modalità contenuta, a causa dello scenario che si sta delineando, SEA conferma nell'Accordo Quadro la volontà di perseguire un processo di rinnovamento del mix generazionale, secondo un rapporto di sostituzione pari ad 1/5. Il piano prevede pertanto circa 100 assunzioni, che saranno indirizzate su giovani e nuove competenze.

Welfare

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

Politiche di gestione delle persone

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

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

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

Personale del Gruppo

Al 31 dicembre 2020 il totale delle risorse del Gruppo risultava pari a 2.751 unità (2.788 se si considerano anche i lavoratori somministrati), in riduzione di 12 unità rispetto ai dati di fine 2019 (-0,4%). Le donne rappresentano quasi il 29% del personale dipendente e la loro presenza, concentrata nella categoria impiegatizia caratterizzata da mansioni di *front end*, è così distribuita sul totale del personale: 4% dirigenti-quadri, 23% impiegati e meno del 2% operai.

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

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

	2020			2019			2018		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	6	44	50	6	46	52	7	48	55
Quadri	103	181	284	103	188	291	103	187	290
Impiegati	634	1.126	1.760	636	1.150	1.786	641	1.157	1.798
Operai	44	613	657	45	589	634	46	607	653
Totale	787	1.964	2.751	790	1.973	2.763	797	1.999	2.796

Fonte: SEA

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

	2020			2019			2018		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Linate	349	822	1.171	351	807	1.158	360	809	1.169
Malpensa	445	1.172	1.617	452	1.243	1.695	445	1.233	1.678
Totale	794	1.994	2.788	803	2.050	2.853	805	2.042	2.847

Fonte: SEA

Politiche di empowerment

FORMAZIONE

Nel 2020 l'impatto dell'emergenza sanitaria ha fortemente condizionato le modalità di erogazione della formazione e dei progetti di sviluppo, penalizzando di fatto le possibilità di partecipazione. Nonostante le diverse contingenze, si è rafforzata la necessità di perseguire gli obiettivi prefissati di mantenimento del livello di *engagement*, coinvolgendo le nostre persone in percorsi formativi ad hoc, focalizzati sull'utilizzo di nuovi strumenti e su nuove modalità di confronto e condivisione.

Il monte ore formativo erogato complessivamente nel 2020 è pari a 36.613 ore per il Gruppo SEA, di cui 8.988 di formazione non-mandatoria. La formazione mandatoria (inclusa quella relativa alla sicurezza sul lavoro e alla *safety* aeroportuale) del 2020 costituisce circa il 75% della formazione totale erogata dal Gruppo SEA.

Tra i progetti di formazione (non-mandatoria) e sviluppo dedicati ai dipendenti nel 2020 si segnalano tutte quelle attività a "Supporto alle Persone" con lo scopo di sostenere i colleghi nel migliorare il benessere personale in un periodo tanto difficile, incrementare la produttività individuale, rendere più efficace la gestione dei *team* da remoto. Diverse sono state le iniziative attuate:

- "e-motions, la gestione delle emozioni in tempi complessi": *virtual workshop* che hanno visto coinvolti oltre 50 colleghi per un totale di 94 ore;
- "smart teams, la gestione dei *team* da remoto": "allenamento" di 130 responsabili di *team* nell'utilizzo di pratiche di comunicazione e di condivisione, per un totale di 276 ore;
- "smart news, la newsletter per gli smart workers": sono state inviate a più di 700 persone 5 newsletter a cadenza quindicinale;
- creazione della "Library" in SEAnet che ha registrato più di 12.000 accessi.

È continuato il percorso di "Alzare lo Sguardo - edizione 2020", dedicato alla formazione dei colleghi *under 35* inseriti in azienda negli ultimi anni; nell'edizione 2020 è stato aggiornato il programma sia nei contenuti che nelle modalità di fruizione, sempre con l'obiettivo di sviluppare, attraverso attività, *workshop* ed esperienze, le competenze personali e manageriali. Nel 2020 sono state erogate 591 ore di formazione. Il progetto avrà termine a maggio del 2021.

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

	2020			2019			2018		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	1,9	15,9	14,2	29,7	50,7	48,3	33,7	56,2	53,3
Quadri	8,3	9,8	9,3	17,2	19,8	18,9	19,8	22,4	21,5
Impiegati	2,4	2,4	2,4	4,6	4,6	4,6	4,6	5,1	4,9
Operai	1,0	2,1	2,1	3,4	5,1	5,0	3,7	4,3	4,3
Totale	3,1	3,3	3,3	6,4	7,3	7,0	6,7	7,7	7,4

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

Fonte: SEA

CRESCITA

La copertura della valutazione della prestazione in modo sistematico è ancora limitata alle sole qualifiche manageriali; per l'esercizio 2020 non sono stati attivati sistemi di incentivazione a breve termine a causa della situazione di crisi derivata dalla pandemia Covid-19.

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

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

	2020			2019			2018		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	0	0	0	100	100	100	100	100	100
Quadri	0	0	0	40	32	35	35	29	31

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

Fonte: SEA

TALENT MANAGEMENT

Il processo di *Talent Management* in SEA è stato adottato per individuare il talento all'interno di SEA nei processi di *succession plan*, *talent scouting* e nomine per posizioni di elevata responsabilità, in linea con le sfide future dell'azienda. L'approccio adottato è quello di rendere più trasparente e meritocratico il processo di individuazione del talento, assegnare ai responsabili il ruolo di promotori del talento e creare condivisione sul *talent management process*.

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

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

Valutazione

LE DIMENSIONI DELLA VALUTAZIONE



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

Processo

LE FASI DEL PROCESSO



Nel 2020, 13 candidati sono stati avviati e hanno completato il processo di *Talent Management* ai fini della nomina a Dirigente, della nomina a Quadro o della copertura della posizione.

DIVERSITY

Per l'anno 2020 si registra una riduzione del differenziale retributivo donne/uomini, che rimane più marcato nel rapporto relativo al trattamento complessivo (reddito annuo). Nelle categorie Dirigenti/Quadri è in parte conseguenza della ridotta presenza femminile nelle posizioni dirigenziali di maggior *seniority*. Nella categoria Operai è condizionato dalla preponderanza di personale turnista maschile e dai riconoscimenti legati all'effettuazione di turni in fasce orarie più disagiate. Inoltre, il differenziale di reddito è in riduzione rispetto agli anni precedenti per la categoria Dirigenti a causa del differimento dell'erogazione del bonus MBO (esercizio 2019). Gli effetti sul reddito causati dalla cassa integrazione sono attenuati dall'intervento del fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale che integra la CIGS. Tale integrazione garantisce, insieme alla prestazione base, il ristoro dell'80% della mancata retribuzione.

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

	RAL 2020 ^(a)	Reddito 2020 ^(b)	RAL 2019 ^(a)	Reddito 2019 ^(b)	RAL 2018 ^(a)	Reddito 2018 ^(b)
Dirigenti e Quadri	83%	82%	82%	79%	83%	80%
Impiegati	95%	88%	95%	88%	95%	90%
Operai	83%	81%	84%	85%	83%	83%
Totale	97%	92%	96%	90%	96%	91%

Nota: i dipendenti ricompresi nel calcolo del rapporto dello stipendio e della remunerazione donna/uomo per categoria relativamente al 2019 comprendono i dipendenti in forza al 31/12/2019 e i dipendenti cessati in data 31/12/2019.

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

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

Fonte: SEA

SAFETY LAVORATIVA

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

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

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

Certificazione UNI ISO 45001

Nel 2020 SEA ha perfezionato l'iter di transizione del suo SGSSL dallo Standard OHSAS 18001:2007 alla nuova norma UNI ISO 45001:2018, ottenendo la conferma della validità del certificato da parte dell'Ente Certificatore TUV Italia, allineandone i contenuti al nuovo *standard*.

Nel mese di marzo, in seguito al diffondersi dell'emergenza Covid-19, l'ordinaria attività di *audit* (interni, presso operatori terzi e cantieri) è stata temporaneamente sospesa e dunque rimodulata e riattivata a partire dal secondo semestre, come condiviso con l'Ente Certificatore. Al fine di attuare un controllo efficace sull'effettiva applicazione delle misure di contenimento introdotte da SEA per far fronte all'emergenza Covid-19:

- è stata rafforzata l'attività di monitoraggio, integrando le convenzionali *Safety walk*, finalizzate alla verifica di aspetti di salute e sicurezza sul lavoro, con *Safety walk* specifiche, focalizzate alla verifica della corretta applicazione delle misure anti-Covid, per un totale di 146 *Safety walk*;
- sono stati inoltre somministrati a responsabili, preposti e lavoratori, questionari ad hoc al fine di valutare il livello di conoscenza, da parte del personale, delle disposizioni aziendali predisposte dal SPP, in materia di prevenzione del contagio da Covid-19 (sono stati coinvolti 1.362 lavoratori, 205 preposti e tutti i responsabili con presidi operativi attivi); gli *output* della *survey* hanno dato riscontro positivo;
- sono stati infine condotti 2 *unannounced audit* per la verifica, a sorpresa, dell'attuazione di alcune misure di contrasto all'emergenza quali, ad esempio, il corretto utilizzo dei DPI, l'assenza di assembramenti, la presenza di adeguata cartellonistica orizzontale/verticale, ecc. ed è stato valutato il livello di consapevolezza del personale.

Nella seconda metà dell'anno, sono riprese le attività di *audit*:

- 4 *audit* interni e 3 attività di *follow-up*
- 8 *audit* presso spazi affidati a operatori commerciali *retail/non retail*
- 1 *audit* presso una società di *handling* (*Airport Handling*).

La conferma della efficace applicazione di un SGSSL certificato, oltre ad assolvere a quanto previsto dell'art. 30 del D. Lgs 81/08 per le parti corrispondenti, rappresenta un riconosciuto supporto all'assolvimento dell'obbligo di vigilanza circa la delega di funzioni in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro.

La partecipazione dei dipendenti alla sicurezza

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

- il canale istituzionalizzato, affidato al rapporto con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). Su questo versante, oltre che nella riunione periodica annuale di sicurezza, la partecipazione, come di consuetudine, è avvenuta in occasione di modifiche significative all'organizzazione del lavoro, degli spazi, delle macchine e attrezzature e più in generale a fronte di ogni richiesta avanzata dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori;
- il canale per la segnalazione *on line* dei *near miss*, aperto e incentivato a tutti i lavoratori;
- l'indirizzo *e-mail* sicurezza.lavoro.lin@seamilano.eu, a cui qualunque lavoratore può scrivere per segnalare sia criticità legate alla salute e/o alla sicurezza presenti nel proprio posto di lavoro o in qualunque altro ambito aziendale, sia per chiedere chiarimenti o porre quesiti a tema *safety*;
- le interviste ai lavoratori effettuate nel corso degli *audit* del SGSSL.

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

Numero di Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS)

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

Fonte: SEA

Attività di safety realizzate

Tra le molteplici attività effettuate nel corso del 2020, si evidenziano in particolare:

Emergenza Covid-19

- effettuazione, in collaborazione con il Medico Competente, di 5 revisioni del DVR aziendale per la parte relativa al rischio biologico potenziale da Covid-19. Queste hanno costantemente permesso di anticipare e/o allineare la definizione delle misure aziendali a quelle introdotte dalle numerose disposizioni normative locali e/o nazionali, assicurando il costante adeguamento dell'organizzazione aziendale e delle misure anti-Covid, all'evolversi del livello di rischio nel tempo;
- definizione, in accordo con USMAF, di uno specifico protocollo per la sanificazione degli ambienti in cui ha operato o ha soggiornato un caso sospetto o accertato di Covid-19;
- adozione di un nuovo protocollo per le pulizie ordinarie, che prevede tra l'altro l'utilizzo di appositi prodotti detergenti ad azione sanificante e una maggiore frequenza degli interventi;
- introduzione negli impianti di condizionamento di dispositivi a maggior capacità filtrante; inoltre sono stati definiti dei parametri più cautelativi sulle percentuali di aria primaria;
- regolamentazione dell'utilizzo di spogliatoi e docce e degli accessi e modalità di utilizzo dei servizi igienici, della mensa, dei distributori automatici, degli ascensori e delle sale riunioni; posizionamento di appositi *dispenser* di liquido igienizzante in tutti gli edifici; affissione di informativa sulle corrette misure igieniche e comportamentali;
- effettuazione da parte di SPP di numerosi sopralluoghi e *Safety walk* mirati alla verifica delle condizioni di sicurezza e alla definizione degli interventi di mitigazione dei rischi, anche in relazione alle disposizioni normative, alle linee guida applicabili e alle disposizioni aziendali;
- redazione di un apposito Protocollo Aziendale Covid-19. Le informazioni riguardanti le misure di prevenzione e la documentazione completa (DPCM, DM, Circolari, Ordinanze, Comunicati Aziendali, ecc.), sempre aggiornate, sono state pubblicate nella *intranet* aziendale a disposizione di tutti i dipendenti;
- attivazione del controllo giornaliero sulla temperatura corporea di tutti i dipendenti attraverso la dislocazione di *Termoscanner* e *Tablet* per l'auto rilievo nei principali punti di ingresso e timbratura;
- adozione di soluzioni tecnologiche quali *conference call* e *video conference* che permettono di svolgere le attività da remoto;
- predisposizione di una procedura interna dedicata ai responsabili per la gestione degli eventuali casi di positività di un dipendente o di un terzo che abbia frequentato personale SEA e di regolamentazione, in accordo con HR e il Medico Competente aziendale, per le prognosi di malattia con sintomatologia simile al Covid-19;
- attivazione, per gli appaltatori ex Titolo IV D. Lgs. 81/08 coinvolti nei cantieri presenti sui sedimi, di un coordinamento sulle misure da attuare a contrasto del rischio di contagio tra le reciproche maestranze e l'invio di apposita comunicazione, nonché la predisposizione e affissione nei punti d'interfaccia di un documento contenente l'informativa e le disposizioni adottate;
- predisposizione e affissione di informativa e disposizioni per i visitatori, gli utenti e gli operatori terzi che accedono a vario titolo negli spazi di SEA;
- redazione di Protocolli Operativi Sanitari per ciascun scalo, predisposti in accordo alle linee guida del comitato tecnico scientifico GSD e Università vita-salute San Raffaele e successivamente approvati da ENAC, che raccolgono e definiscono le misure in capo al Gestore aeroportuale legate al tema dell'emergenza Covid-19;
- effettuazione di uno *screening* gratuito, per il personale SEA, consistente nella somministrazione di un test sierologi-

co con prelievo sanguigno presso i presidi sanitari aziendali, finalizzato alla ricerca degli anticorpi che si attivano al contatto con il virus;

- adesione a un progetto di ricerca medica multicentrico, approvato dal Comitato Etico dell'Insubria, finalizzato a testare e validare l'utilizzo del Test Rapido Salivare per l'individuazione del virus;
- ottenimento dell'Attestazione *Hygiene-Synopsis*, in conformità al modello sviluppato a livello internazionale da TUV Italia rispetto alle misure definite nei Protocolli Operativo Sanitari e del Protocollo Aziendale, per i servizi di gestione dei passeggeri nei *terminal*, anche di aviazione generale, e nei piazzali, nonché negli ambienti di lavoro;
- ottenimento della certificazione *Airport Health Accreditation*, che attesta come entrambi gli scali milanesi offrano ai passeggeri e a tutti gli operatori una permanenza sicura in aeroporto, in linea con le raccomandazioni operative e sanitarie di ACI World, Airports Council International e ICAO, International Civil Aviation Organization.

Valutazione dei Rischi

- aggiornamento della valutazione dei rischi per le mansioni interessate da mutamenti organizzativi conseguenti alle variazioni intervenute sullo scalo di Malpensa;
- aggiornamento della Valutazione del Rischio da Stress Lavoro Correlato, attraverso l'analisi dei dati a consuntivo del 2019, in accordo alle linee guida INAIL;
- valutazione del rischio da esposizione a vibrazioni meccaniche a corpo intero e mano braccio per il personale esposto di entrambi gli scali;
- valutazioni dei rischi e implementazione di tutte le misure di prevenzione e protezione (DPI, procedure di sicurezza, regolamenti ambienti di lavoro, piano formativo, dispense informative, piano sorveglianza sanitaria, ecc.) da esse derivanti, per i lavoratori, gli ambienti di lavoro e le attrezzature, adibiti alle attività di smistamento dei bagagli presso il BHS di Linate, che sono state internalizzate;
- valutazione del rischio per l'esposizione a movimentazione manuale dei carichi per quelle attività effettuate anche per un breve periodo di tempo (recupero carrelli passeggeri);
- aggiornamento della valutazione del Rischio Chimico in conseguenza dell'introduzione di nuovi prodotti igienizzanti a contrasto del Covid-19 per l'igienizzazione dei mezzi con atomizzatore e per la sanificazione delle postazioni di lavoro;

- valutazione del rischio da esposizione a campi elettromagnetici in conseguenza all'installazione dei nuovi sistemi di rilevazione a "trasponder" su alcuni mezzi operativi che circolano in area movimento e manovra;
- aggiornamento della valutazione del rischio relativa alle radiazioni ottiche artificiali e radiazioni ionizzanti;
- predisposizione e aggiornamento dei DUVRI per le molteplici attività oggetto di appalto;
- nell'ambito della gestione dei rapporti con i RLS: scambio d'informazioni e comunicazioni, gestione delle segnalazioni, consultazione preventiva in ordine alla valutazione dei rischi, alla individuazione, programmazione, realizzazione e verifica della prevenzione in generale e di quanto connesso all'emergenza Covid-19 in particolare.

Altre attività

- Monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, in collaborazione con gli Esperti di Radioprotezione, attraverso specifiche dosimetrie ambientali e personali delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché attraverso apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA;
- 15 simulazioni presso gli scali societari delle prove di Emergenza ed Evacuazione (di SEA e SEA Prime) che hanno dato esito positivo sia in termini di conoscenza del Piano di Gestione delle Emergenze sia in termini di tempistica e di reattività delle risposte; fra il personale coinvolto è stata verificata la corretta formazione antincendio e l'individuazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze presenti in turno;
- predisposizione del nuovo Piano di Emergenza dell'Edificio 79 "Security Education Center" e aggiornamenti di altri piani/procedure.

Formazione in tema di Salute e Sicurezza del Lavoro

Le attività di formazione sono state fortemente influenzate dall'emergenza pandemica, che ha determinato una iniziale sospensione dei corsi in presenza, mentre sono state invece potenziate nuove modalità con corsi a distanza, che hanno registrato un incremento delle fruizioni di oltre il 350% rispetto al 2019. Le partecipazioni ai corsi sono state in totale 3.484 (1.795 nel 2019) di cui 452 in presenza presso le aule dei *Training Centres*, 3.032 con modalità a distanza (*Videocall* + Piattaforma *e-learning*), includendo anche la formazione dedicata all'emergenza Covid-19. I corsi di maggior rilievo per numero di partecipanti sono:

- corso *e-learning* Emergenza Covid-19 "Disposizioni generali di sicurezza per tutto il personale";
- aggiornamento formazione particolare aggiuntiva dei Preposti, avviato nel 2019, erogato in presenza nei primi mesi del 2020 e successivamente in modalità a distanza;
- aggiornamento formazione Antincendio per il mantenimento della certificazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze;
- aggiornamento in Radioprotezione dedicato al personale *Security*;
- corso iniziale per Coordinatori per la Sicurezza - D. Lgs. 81/08 ex Titolo IV;
- corso iniziale per la Valutazione dei Rischi Interferenziali e stesura del DUVRI, dedicato a chi gestisce i contratti con i fornitori;
- Corso Lavoro in Sicurezza in spazi confinati - Teoria;
- Corso *e-learning* sul tema DPI categoria III, Ambienti confinati e lavori in quota.

Servizi di medicina del lavoro

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

1. **Accertamenti sanitari preventivi, in occasione dell'assunzione.** Sulla base della tipologia di mansione per la quale è attivato l'iter d'assunzione si verifica la presenza o meno di particolari rischi lavorativi per i quali la normativa prevede la sorveglianza sanitaria e, in caso affermativo, si inviano le persone interessate e la relativa documentazione alla struttura sanitaria presso la quale sono operativi i medici competenti nominati dall'azienda, che effettuano gli accertamenti sanitari preventivi intesi a constatare l'assenza di controindicazioni al lavoro cui tali persone sono destinate. Lo stesso iter è previsto nel caso di trasferimento di un lavoratore ad una nuova mansione.
2. **Accertamenti sanitari periodici.** Annualmente vengono predisposti gli elenchi aggiornati dei lavoratori che, nell'ambito delle mansioni svolte e sulla base delle valutazioni elaborate nel documento di valutazione dei rischi, sono esposti a livelli significativi di particolari rischi specifici per i quali la normativa vigente prevede controlli sanitari periodici. Il servizio aziendale di medicina del lavoro elabora il calendario annuale delle visite ed effettua gli accertamenti sanitari periodici sui lavoratori in elenco, mirati a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni.
3. **Accertamenti sanitari su richiesta.** Su richiesta del lavoratore e qualora questa sia correlabile ai rischi professionali della mansione svolta, vengono effettuati gli accertamenti sanitari intesi a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni cui è adibito il lavoratore.
4. **Sopralluogo annuale del Medico Competente agli ambienti di lavoro.** In un'ottica di miglioramento delle misure di tutela dei lavoratori e della partecipazione dei loro rappresentanti a tali iniziative, è stato stabilito di effettuare due sopralluoghi annuali degli ambienti di lavoro, con la partecipazione oltre che dei Medici Competenti e del RSPP, anche dei RLS.

Prevenzione e mitigazione degli impatti all'interno delle relazioni commerciali

Sono state attuate le seguenti iniziative:

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

Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

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

Il processo aziendale di analisi - valutazione dei rischi - definizione di priorità per interventi e correttivi per l'eliminazione e riduzione dei rischi per i lavoratori e i terzi avviene inoltre attraverso altre modalità che richiedono un grande impegno nella raccolta di dati, fra le quali: attività di *audit* interni - anche a sorpresa - e di seconda parte presso operatori commerciali *retail* e *non retail* e cantieri, sopralluoghi e monitoraggi (*Safety walks*), segnalazioni dai RLS e dai lavoratori attraverso i canali predisposti, raccolta di incidenti/mancati incidenti, rapporti di infortuni, interviste con i lavoratori, questionari dedicati a specifici temi per la verifica della consapevolezza. Al verificarsi di condizioni particolari e/o eccezionali vengono inoltre attivati processi ad hoc, come nel caso dell'emergenza Covid-19 e della relativa redazione dei Protocolli Aziendale e Operativo Sanitario. Il SGSSL SEA, certificato dal 2012 e migrato con successo alla nuova norma UNI ISO 45001:2018 nel novembre 2020, viene dunque costantemente alimentato dalla varietà e molteplicità degli *input* descritti.

Indicatori infortunistici

Indicatori infortunistici del Gruppo per sede

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

Nota: A partire da quest'anno si è proceduto con la rendicontazione dei dati relativi agli infortuni utilizzando il nuovo Standard GRI 403, pubblicato nel 2018 in sostituzione della versione 2016. Per tale motivo i dati 2019 sono stati esposti secondo il nuovo indicatore.

Gli indicatori infortunistici sono calcolati come segue:

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

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

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

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

Fonte: SEA

In merito al personale somministrato, si sono registrati nel corso del 2019 due soli infortuni sul lavoro sullo scalo di Malpensa e nessun caso di infortunio grave, decesso e malattia professionale. Il tasso di infortuni registrabili è pertanto pari a 11,61 su un numero totale di ore lavorate pari a 172.193. Nel 2020 non si sono registrati nessun tipo di infortuni sul lavoro, di decessi e di malattie professionali a fronte di un numero totale di ore lavorate pari a 67.695. Il 2020, certamente condizionato dall'emergenza sanitaria e dalla conseguente forte contrazione del traffico, ha evidenziato una netta diminuzione del numero di infortuni sul lavoro. Anche il tasso di infortuni sul lavoro, che proporziona il dato degli infortuni alle effettive ore lavorate, nel 2020 ha avuto un andamento positivo. Tra gli infortuni sul lavoro, quelli direttamente correlati allo svolgimento di specifici compiti lavorativi sono stati il 59% del totale (13 casi), contro un 41% di eventi (9 casi) che poco o nulla hanno avuto a che vedere con le operazioni lavorative svolte dagli addetti, essendo correlati prevalentemente alle dinamiche della deambulazione (inciampi, scivolamenti, distorsioni, urti, ecc.). I 13 infortuni direttamente correlati alle operazioni di lavoro, hanno comunque evidenziato una casistica molto varia e sostanzialmente riconducibile a errori comportamentali, tale da non evidenziare situazioni di rischio irrisolte.

Politiche di engagement

WELFARE

In linea con l'orientamento perseguito con costanza negli anni che pone al centro come fondamentale l'attenzione rivolta alle persone, è proseguito anche nel 2020 l'impegno nello sviluppo e nella progettazione di iniziative e servizi di *welfare* aziendale, pur in una situazione condizionata dall'emergenza pandemica che ha influito nella quotidianità di tutta la comunità aeroportuale. Nella tabella seguente sono riepilogati i dati di accesso ai servizi da parte dei dipendenti (*full-time* e *part-time*) nell'ultimo triennio. Non usufruiscono di tali servizi i lavoratori somministrati (con esclusione del vaccino antinfluenzale).

"SEA per te": accesso ai servizi

Iniziativa	N. Beneficiari		
	2020	2019	2018
Screening sierologico e salivare	1.672	-	-
Cassa assistenza sanitaria	1.553	1.786	1.830
Orario flessibile	867	888	880
Buono giocattoli	854	892	1.033
Assegni studio	761	648	659
Profilassi antinfluenzale	584	216	134
Cassa assistenza sanitaria (<i>check-up</i>)	166	344	403
Mobilità collettiva casa-lavoro	163	272	190
Permessi per visite mediche	117	270	302
Centri estivi	115	187	199
Servizi sociali	55	122	133
Fragilità (accesso servizi)	42	28	32
<i>Future Lab: Push to Open</i> , Imparo a studiare	33	48	79
Soggiorni climatici	-	107	129
Assicurazione infortuni	9	12	18
<i>Part-time</i> genitore (dato medio annuale)	4	6	10
Incontri con la nutrizionista	-	162	-

Fonte: SEA

I contenuti intorno ai quali si sono articolate le iniziative di *welfare* aziendale di SEA sono state caratterizzate da un costante adattamento rispetto all'evoluzione dell'emergenza sanitaria e dalle decisioni di fornire supporto ai colleghi, al fine di contenere il contagio del virus, nelle modalità compatibili con la nuova situazione.

Da un lato si è proceduto a dare continuità alle iniziative che non comportano presenza fisica in azienda e che rappresentano un supporto al reddito delle persone, dall'altro si è reso necessario modificare le modalità di erogazione di altre iniziative o addirittura sospenderne alcune (incontri nutrizionista, camp estivi ecc.), e infine, ultimo ma non meno importante, sono stati progettati e introdotti nuovi servizi, prevalentemente di carattere sanitario, strettamente collegati alle necessità introdotte dalla pandemia. In continuità con il 2019, sono stati proposti i servizi dedicati al percorso di istruzione dei figli dei colleghi e alla loro *employability*, con l'erogazione delle borse di studio al merito, le borse di studio all'estero e i percorsi di orientamento "Push to Open Junior" e "Push to Open". Nell'area "Assistenza e Cura", è stato confermato lo sportello "Ascolto e Aiuto" di Linate e Malpensa, che ha fornito un *counselling* telefonico alle persone. Per quanto riguarda l'area "Mobilità collettiva casa-lavoro", l'offerta di abbonamenti annuali per la linea ATM e per la linea Malpensa Express ed IVOL di Trenord è proseguita, con il supporto aggiuntivo ai colleghi rappresentato dalla gestione delle proroghe e dei rimborsi ottenuti per i periodi di mancato utilizzo degli abbonamenti, e dalla possibilità messa loro a disposizione di sospendere le rate nei mesi di maggiore ricorso alla cassa integrazione e allo *smart working*. Nell'area "Salute e Prevenzione" oltre all'offerta di profilassi antinfluenzale, sono state organizzate due campagne di contenimento del rischio Covid-19 attraverso l'offerta presso i servizi sanitari aziendali di uno *screening* sierologico e una campagna di sperimentazione di tre test disponibili (tampone naso-faringeo, tampone lacrimale e test rapido salivare) per lo *screening* dell'infezione da Covid-19.

Il processo di *rating* delle iniziative di *welfare* attraverso un *feedback* strutturato su tutte le iniziative proposte ai dipendenti consente di ricevere idee migliorative direttamente dalla voce degli utenti che ne hanno usufruito.

Fondo Pensione Complementare

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

Dati relativi al Fondo Pensione

Fondo pensione	2020*	2019	2018
Numero iscritti	5.104	5.181	4.979
Attivo netto destinato alla previdenza (milioni di Euro)	254	239	219
Rendimento netto fondo	2,49%	2,55%	2,32%

* I dati 2020 relativi al numero di iscritti sono provvisori in attesa di approvazione bilancio FONSEA.

Fonte: SEA

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

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

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

⁽¹⁾ Per personale neo-assunto

Gestione dei congedi parentali

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

Diritto e fruizione dell'astensione facoltativa (n.)

	2020		2019		2018	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Diritto ⁽¹⁾	169	343	187	368	214	386
Fruizione ⁽²⁾	60	118	87	175	91	180

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

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

Fonte: SEA

WORK-LIFE BALANCE: SMART WORKING

Nel corso del 2020, lo *smart working* ha svolto un ruolo fondamentale nell'abilitare la maggior parte delle funzioni SEA alla continuità del servizio anche nella contingenza delle restrizioni alla mobilità decise dalle Autorità in occasione dei vari *lock-down*. In particolare, il numero degli *smart worker* - 558 colleghi ad inizio anno - è stato incrementato tempestivamente a seguito della decisione del DPCM che ha definito la Lombardia (10 marzo 2020) come zona rossa, fino al 90 % dell'organico (774 colleghi) compatibile con il lavoro agile.

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

Durante l'anno sono stati organizzati *workshop* dedicati ai responsabili per migliorare la gestione dei *team* da remoto e garantire una *leadership* efficace in questo particolare contesto.

CONCILIAZIONE: FAMILY AUDIT

Nel corso del 2016 è stato realizzato il processo di accreditamento finalizzato all'ottenimento della certificazione "*Family Audit*". *Family Audit* è uno strumento manageriale adottato su base volontaria dalle organizzazioni - dalle aziende private agli enti pubblici, fino alle organizzazioni non *profit* - che intendono certificare il proprio costante impegno sul *work-life balance*. Adottando la certificazione *Family Audit* intendiamo innescare un ciclo virtuoso di miglioramento continuo, introducendo soluzioni organizzative innovative relativamente a flessibilità del lavoro, *smart working* e cultura della conciliazione. Nel 2016 l'*iter* di applicazione del *Family Audit* ha contemplato la fase di progettazione, realizzata attraverso la costituzione di 2 distinti Gruppi di Lavoro interni.

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

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

WELFARE
AZIENDALE

Misura

Ridefinizione dei parametri convenzioni mediche e sanitarie

Risultati

Confermato servizio *check-up* con ampliamento sedi e diversa offerta di esami e visite specialistiche. In fase di valutazione uno studio per l'aggiornamento dei servizi e delle prestazioni

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

Individuate problematiche alla tracciabilità e censimento delle famiglie informali

Costruzione sistema di *customer satisfaction* costante per i serviziImplementato un servizio di *rating* per i servizi *welfare*. Nel 2020 sono state effettuate 3 indagini ai fruitori dei servizi e i risultati sono stati pubblicati su SEAnet

Individuazione di uno spazio per ritiro consegna di pacchi e servizi

Sono in corso valutazioni sulle proposte di operatori del settore

Introduzione di *stage* interaziendali per i figli dei dipendentiPer il progetto *Push To Open/PTO Junior* - orientamento professionale o scolastico, è stato offerto un percorso interattivo e multimedialeNUOVE
TECNOLOGIE

Incremento numero pc portatili

Sostituzione/nuove assegnazioni di 156 *devices*Razionalizzazione degli accessi e delle *password*Confermata l'accessibilità a SEAnet dai vari *device* con un'autenticazione unicaAttivazione rete *wi-fi* gratuita per i dipendentiDisponibilità di una rete *wi-fi* gratuita per gli *smartphone* dei dipendenti

COMUNICAZIONE

Miglioramento della visibilità di SEAnet per il personale operativo

Nel 2020 è stata introdotta la nuova versione "Piano Turni" ottimizzata per la visualizzazione da *mobile*

Creazione spazio su intranet con FAQ su istituti e opportunità

Arricchimento di nuove funzionalità e interfacce della SEAnet, introdotta l'App SEA "SmartHR"

ORGANIZZAZIONE
DEL LAVORO

ROL fruibili a ore

Nel 2020 si è registrato un minore utilizzo

Part time papà

Nel 2020 non ci sono state richieste

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

Nel 2020 sono state accolte 5 richieste sullo scalo di Malpensa

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

Nel 2020 erogate, con la modalità "ferie garantite" fruibile dal personale turnista, 688 giornate

2 giorni permesso speciale ai neo papà

Nel 2020, 20 dipendenti hanno utilizzato i due giorni aggiuntivi del permesso speciale neo papà, per un totale di 39 giornate usufruite

Pianificazione *meeting* annuali nei servizi in cui il personale è turnistaSviluppo della comunicazione digitale con l'utilizzo dell'App TEAMS di Microsoft per *chat*, eventi *live*, video *tutorial* anche da *smartphone**Team meeting* periodici per non turnistiSviluppo della comunicazione digitale con l'utilizzo dell'App TEAMS di Microsoft per *chat*, eventi *live*, condivisione documentale, video *tutorial* anche da *smartphone*

Studio per incremento interscambiabilità tra personale amministrativo

Effettuata l'iniziativa sperimentale di *Job Rotation*, che ha permesso a tre dipendenti selezionati, di mettersi alla prova presso una delle altre funzioni dell'area di appartenenza con una valutazione finale positivaAttivazione spazi per il *remote working/coworking*Nel 2020 attivate 6 giornate di *remote working* a Linate e 45 giornate a MalpensaMiglioramento spostamenti *parking-office*Introduzione del servizio navetta presso il *Terminal 2* di Malpensa per tutti i dipendenti. Il servizio è stato temporaneamente sospeso da marzo 2020 a causa dell'inutilizzo del parcheggio remoto

Incremento comunicazione a distanza tra interni

Utilizzo del canale di formazione *on line* - piattaforma FormAzione - e della App TEAMS per l'erogazione dei contenuti formativi, degli aggiornamenti e per la condivisione documentaleSperimentazione *smart working*Nel 2020 sono state usufruite 52.285 giornate di *smart working* dai 774 dipendenti coinvoltiWELFARE
TERRITORIALEIncremento bagni attrezzati per *nursing*Completati i bagni con aree *Family Room* nello scalo di Linate, in corso di ristrutturazione nello scalo di Malpensa

Massima valorizzazione della certificazione nel Bilancio di Sostenibilità

Pubblicazione annuale della Dichiarazione Non Finanziaria

CULTURA
AZIENDALE,
DIVERSITY
E EQUALITYIntervento sul *middle management* per la diffusione di una cultura più orientata al *work-life balance*Coinvolgimento nella fase di *start-up* del progetto *Smart Working* di tutto lo staff di Responsabili ai vari livelli; sono stati svolti incontri informativi e di condivisione delle tematiche legate alla gestione delle risorse umane in un'ottica di conciliazione vita-lavoro

Individuazione di linee guida per la crescita in azienda

Utilizzo dello strumento "*Job Posting*" per la gestione della mobilità interna rendendo accessibile a tutti i dipendenti la disponibilità di posizioni vacanti e il successivo iter di selezione/valutazione dei candidati

Miglioramento del sistema di valutazione

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

Mantenimento gruppo di lavoro

Effettuate riunioni periodiche

Assenteismo

Il tasso di assenteismo totale relativo ai dipendenti del Gruppo SEA nel 2020 risulta in decremento rispetto al 2019 (-0,7%) grazie ad una riduzione della malattia. Tale riduzione riguarda sia la popolazione femminile (-1,1%, dal 4,4% del 2019 al 3,3% del 2020), sia la popolazione maschile (-0,6%, dal 3,8% del 2019 al 3,2% del 2020). L'impatto è maggiore sullo scalo di Linate, dove si registra un decremento dell'assenteismo pari al -1,2%; riduzione anche sullo scalo di Malpensa, dove si passa da un tasso del 3,8% ad un tasso del 3,4%.

Tasso di assenteismo per genere e sede

	2020	2019	2018
Linate	3,0%	4,1%	4,0%
Donne	2,4%	4,2%	4,4%
Uomini	3,2%	4,1%	3,8%
Malpensa	3,4%	3,8%	3,9%
Donne	3,9%	4,4%	4,7%
Uomini	3,2%	3,6%	3,6%

*Nota: Il tasso di assenteismo è calcolato come segue: n. giornate di assenza/giornate lavorabili*100.*

È compreso solo il personale dipendente. Le assenze considerate sono relative a quelle non pianificate (ad esempio: malattia, infortuni) mentre sono escluse quelle pianificate (ad esempio: ferie, maternità).

Fonte: SEA

CAPITALE SOCIALE E RELAZIONALE

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

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

Vitalità economica e internazionalizzazione del territorio di riferimento

TRATTI SALIENTI DELL'ECONOMIA LOMBARDA ⁸

La Lombardia è la principale regione italiana sia dal punto di vista demografico che economico. La sua popolazione, pari a 10,1 milioni di abitanti nel 2019, rappresenta circa il 16,8% di quella italiana e il suo PIL (400,7 miliardi di Euro nel 2019, con una flessione stimata del 9,7% nel 2020)⁹, rappresenta oltre il 22% del PIL nazionale. Il tasso di occupazione (dato dal rapporto tra occupati e popolazione tra i 15 e i 64 anni) nel 3° trimestre 2020 è ripiegato al 66,1% (contro il 68,1% del 2019) restando comunque ben al di sopra della media nazionale (che nel 2019 era pari al 59%) e allineato a quella europea (69,2% nel 2019). La regione registra la presenza della più alta quota di occupati nell'industria (1 milione 408 mila addetti) e nei servizi (poco più di 3 milioni di unità) che rappresentano rispettivamente il 23,3% e il 18,3% del totale nazionale.

Nel 2020 le ore autorizzate di CIGS sono state 716 milioni, +129% in più rispetto al picco di 313 milioni raggiunto nel 2010 e la diminuzione delle iscrizioni al Registro delle imprese è stata sensibile in Lombardia: 48 mila nuove imprese iscritte: -18% rispetto all'anno precedente. Un deterioramento che colpisce soprattutto il terziario (in particolare, -35% i servizi di alloggio e ristorazione), ma anche l'industria (-28%), il commercio (-16%) e le costruzioni (-14%). Nel complesso, lo stock di imprese attive si è ridotto dello 0,4%, attestandosi a 811 mila unità. La regione ha una forte vocazione internazionale. Con 127 miliardi di Euro di esportazioni, nel 2019 valeva il 26,7% delle esportazioni italiane. Inoltre, attrae ogni anno circa il 40% dei nuovi investi-

menti diretti esteri *greenfield* realizzati in Italia e concentra 6.400 imprese multinazionali estere, il 45% delle 14 mila localizzate su tutto il territorio nazionale. Nel complesso dei primi nove mesi del 2020 le esportazioni lombarde hanno inevitabilmente registrato un sensibile calo, pari al -13,4%, con punte del -23,9% per il comparto automotive e del -20,8% nel settore moda. La *performance* sui mercati esteri è stata invece positiva per la farmaceutica (+13,4%) e anche l'alimentare ha mostrato una tenuta (+0,7%).

Il grado di internazionalizzazione dell'economia lombarda e la dislocazione dei principali mercati d'interesse per gli operatori economici del territorio rappresentano indicatori significativi dell'evoluzione della domanda di trasporto aereo originante. Si può notare come la dinamica occorsa nell'ultimo decennio sta spostando l'orizzonte geografico di riferimento delle imprese lombarde verso le aree del mondo a più forte crescita, come testimonia l'incremento fatto segnare - nel periodo 2008-2019 - nei rapporti commerciali con USA (+86,9%) e Cina (+74,8%).

L'economia milanese nel 2020

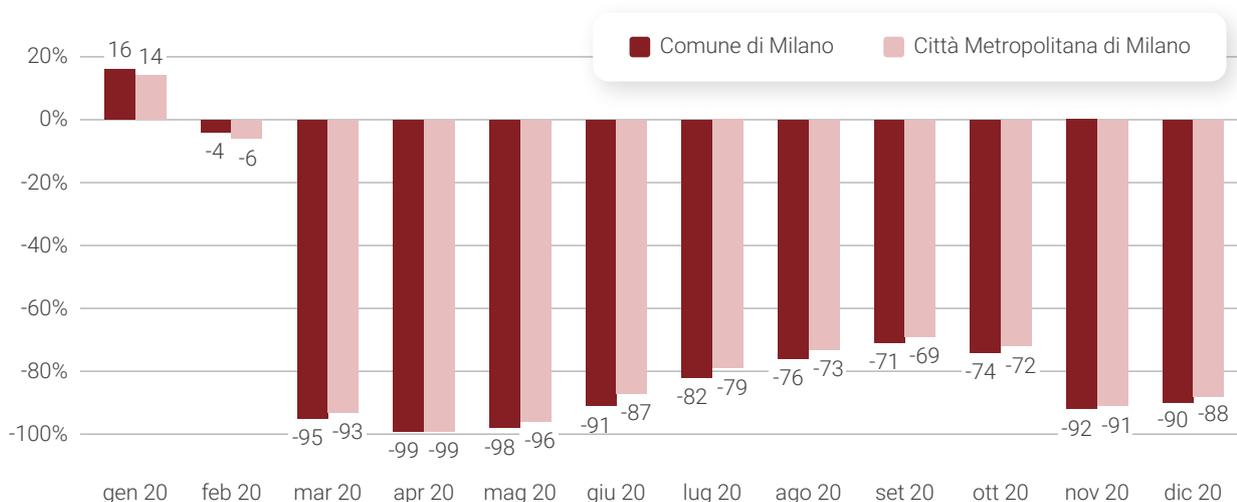
Il 2020 è stato un anno *shock* per l'economia di Milano. Nel 2020 il PIL del capoluogo lombardo ha registrato una caduta senza precedenti, che ha sfiorato il -11% in termini di valore aggiunto, peggiore del totale italiano e lombardo (stimati rispettivamente al -9% e -10%). Le conseguenze della pandemia hanno pesato maggiormente sull'economia della città per l'elevata incidenza dei contagi e per una struttura economica fortemente orientata ai servizi, che ha patito particolarmente le limitazioni ai contatti. Il rimbalzo 2021 è previsto consistente (+5,3%) ma il recupero dei livelli pre-pandemia si avrà solo nel 2023. Il calo previsto nel numero di occupati è del -2% nel 2020 e il recupero dei livelli pre-pandemia si stima

⁸ Fonte: Assolombarda, Booklet Economia - febbraio 2021

⁹ Fonte: ISTAT (dati.istat.it), Prodotto Interno Lordo ai prezzi di mercato, dati grezzi

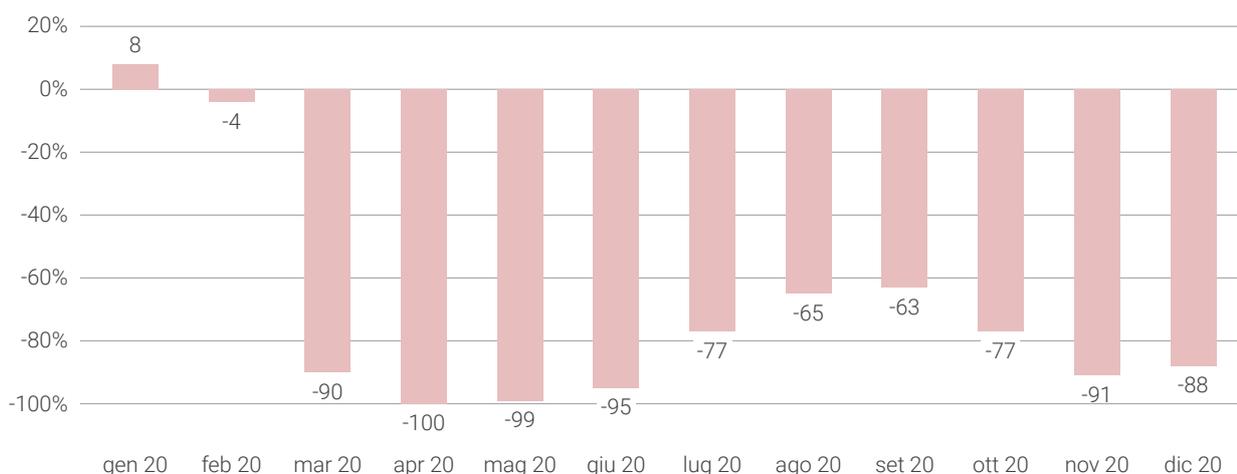
possa avvenire già nel 2022. Ben più rilevante è stata la diminuzione delle ore lavorate, effetto del massiccio ricorso alla cassa integrazione da parte delle imprese. Si stima che le ore lavorate registreranno ancora a fine 2023 un *gap* importante rispetto al 2019, pari a circa il -3%. Il comparto manifatturiero milanese ha perso nel 2020 il 9,5% della produzione, il 7,9% del fatturato e, nelle statistiche riferite a settembre 2020, il 14% dell'*export* (con moda e meccanica tra i settori rilevanti più penalizzati, alimentare e chimica in flessione contenuta, farmaceutica invece in espansione). Una conseguenza immediata di questo forte *stress* economico si è avuta sulla natalità delle iniziative imprenditoriali: -4.069 aziende iscritte al Registro delle imprese nel 2020, (-16% sul 2019). D'interesse il dato relativo alle *startup* innovative, che nell'anno della pandemia sono comunque cresciute di oltre il +10%, passando da 2.100 a febbraio 2020 a 2.319 a gennaio 2021: un elemento di vitalità del sistema economico. Sul fronte del turismo Milano - che nel 2019 era la 3° piazza più importante a livello nazionale dopo Roma e Venezia, con 12,5 milioni di presenze (3% del totale italiano) - a causa del *lockdown* e delle incertezze innescate dalla pandemia ha subito un drammatico ridimensionamento: gli arrivi turistici sia *leisure* che *business* sono stati appena 1,5 milioni (2,2 milioni nella Città metropolitana), in riduzione di oltre il 70% sull'anno precedente. I passeggeri in arrivo o in partenza dagli aeroporti dell'area milanese (Malpensa, Linate e Bergamo) sono stati solo 13,3 milioni (vs. 49,2 milioni nel 2019).

Arrivi turistici (var.% 2020 rispetto al 2019)



Fonte: Assolombarda, Your Next Milano 2021

Passeggeri in arrivo/partenza negli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Orio al Serio (var.% 2020 rispetto al 2019)



Fonte: Assolombarda, Your Next Milano 2021

Anche nel 2020 Milano ha continuato a distinguersi quale *gateway* privilegiato degli investimenti diretti *greenfield* in Italia. In un contesto mondiale di diminuzione degli investimenti - e in controtendenza rispetto all'Italia - Milano ha continuato a rivelarsi attrattiva, con 51 progetti *greenfield* (dato stimato), inferiori al 2019 ma superiori al 2018. La quota di Milano sul totale dei progetti attratti in Italia è salita così al 41% nel 2020, il valore più alto dal 2008.

Relazioni con i clienti Aviation

Policy commerciale post-pandemia verso i clienti Aviation

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

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

Lungo raggio

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

Breve medio raggio

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

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

Servizi all cargo

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

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU MALPENSA

Presso l'aeroporto di Malpensa al 31 dicembre 2020 erano presenti 114 compagnie aeree (-3% rispetto al 2019). È stata confermata la presenza di tutte le principali alleanze internazionali di vettori:

- *Star Alliance* al 31 dicembre 2020 rappresentava il 12% del traffico passeggeri (15% nel 2019);
- *Sky Team* e *One World* a fine 2020 rappresentavano rispettivamente il 13% e il 5% (13% e 6% nel 2019) del traffico passeggeri di Malpensa.

Al 31 dicembre 2020 lo scalo di Malpensa risultava collegato con 180 destinazioni nazionali e internazionali, il 16% in meno rispetto al 2019 (214). La lista delle prime 10 compagnie aeree, in termini di incidenza percentuale sul numero complessivo di passeggeri vede ancora la preminenza di easyJet, che rappresenta il 29,4% del traffico passeggeri di Malpensa. La compagnia inglese ha confermato il ruolo di Milano quale importante base per l'Europa continentale.

Malpensa - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2020	2019	2018
easyJet	29,4	27,1	30,8
Ryanair	13,2	9,0	8,5
Gruppo Alitalia	6,2	6,0	1,8
Wizz Air	5,6	2,1	1,7
Lufthansa	4,1	4,8	5,1
Neos	3,3	2,8	2,7
Air Italy	3,0	5,8	3,9
Emirates	2,8	3,3	3,8
Vueling Airlines	2,7	3,6	3,4
Air France	2,0	1,7	1,6
Altri vettori ⁽¹⁾	27,7	33,9	36,5

⁽¹⁾ La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2018 e 2019 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU LINATE

Al 31 dicembre 2020 l'aeroporto di Linate vedeva la presenza di 15 compagnie aeree (16 nel 2019) e risultava collegato con 35 scali, sia nazionali che *intra*-UE. L'attività di Linate è significativamente influenzata dal Gruppo Alitalia, che nel 2020 ha generato il 73% del traffico. La tabella evidenzia le prime 10 compagnie aeree, in termini percentuali sul numero complessivo di passeggeri, che hanno operato su Linate nel corso del 2020.

Linate - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2020	2019	2018
Gruppo Alitalia	73,0	62,7	62,2
British Airways	5,8	8,1	7,5
easyJet	5,5	8,2	7,9
Lufthansa	4,7	4,3	4,3
Iberia	3,8	4,8	4,4
Air France	1,8	2,0	1,9
Brussels Airlines	1,5	2,1	2,0
Air Italy	1,0	2,3	3,9
Air Malta	0,8	1,0	0,9
Scandinavian Airlines System	0,8	0,9	1,0
Altri vettori ⁽¹⁾	1,3	3,6	4,0

⁽¹⁾ La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2018 e 2019 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

PRINCIPALI VETTORI CARGO

Tra i vettori "all cargo" che operano presso l'aeroporto di Malpensa, al 31 dicembre 2020 si contavano 25 compagnie aeree. Complessivamente i movimenti all cargo (freighters+courier), hanno registrato un aumento dei volumi pari a 21,4%.

Malpensa - Volumi movimentati dai principali vettori cargo (ton)

Vettore	2020	2019	2018
Cargolux Group	78.648	82.199	89.993
European Air Transport	62.031	27.317	29.682
Qatar Airways	47.913	40.288	45.027
Federal Express Corporation	38.437	36.287	33.865
ASL	37.722	17.522	4.890
Turkish Airlines	21.488	19.698	20.477
Silk Way Group	20.938	22.134	23.654
Air Bridge Cargo Airlines	20.636	49.005	57.462
Korean Air	17.858	10.398	9.993
Air China	16.478	-	-
Asiana Airlines	16.418	13.859	14.087
Nippon Cargo Airlines	12.734	18.751	11.663
Cathay Pacific Airways	10.888	9.268	11.852
Ethiad Airways	9.207	867	1.964
Altri ^(*)	41.014	25.187	41.221
Totale attività "all cargo"^(**)	452.410	372.780	395.830
Totale attività cargo Malpensa	511.292	544.978	558.218

^(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2018 e 2019 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

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

Fonte: SEA

Malpensa - % di merce movimentata dai primi 10 vettori cargo

Vettore	2020	2019	2018
Cargolux Group	15,4	15,1	16,1
European Air Transport	12,5	5,1	5,3
Qatar Airways	11,9	12,2	11,9
Federal Express	7,5	6,7	6,1
Asl Airlines Ireland	7,4	3,3	0,9
Turkish Airlines	4,5	4,7	4,6
Silk Way West Airlines	4,1	4,1	4,2
Air Bridge Cargo Airlines	4,0	9,0	10,3
Korean Air Ltd	3,6	2,4	2,4
Etihad Airways	3,5	1,6	2,0
Altri vettori ^(*)	25,6	35,8	35,9

^(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2018 e 2019 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

Il business cargo di Malpensa è distribuito tra un ampio numero di vettori: nel 2020 l'80,5% del totale merci trasportato risultava spalmato su 13 compagnie aeree. Tra queste Cargolux - primario operatore internazionale del settore - che mantiene una posizione di preminenza sull'attività dello scalo nonostante il calo subito pari al -4,3% rispetto al 2019. Le crescite più elevate sono state registrate dal vettore European Air Transport con il 127,1% di incremento sul 2019, da Korean Air (+71,7% sul 2019), seguono con un incremento più contenuto Qatar Airways e Asiana Airlines (rispettivamente pari al +18,9% e +18,5% sul 2019).

Relazioni con i clienti Non Aviation

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

Policy commerciale post-pandemia verso i clienti Non Aviation

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

Profilo dei passeggeri

La verifica del profilo dei passeggeri degli aeroporti SEA viene effettuata attraverso rilevazioni a cadenza mensile, in base a quote di campionamento specifiche per i tre *terminal* (Linate, Malpensa T1, Malpensa T2). Il totale dei passeggeri intervistati nel 2020 è stato pari a 2.898. I soggetti da intervistare vengono selezionati secondo una procedura sistematica (uno ogni 10) ai filtri del controllo sicurezza, quindi in partenza.

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

Passeggeri PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEI PASSEGGERI DEGLI SCALI SEA NEL 2020

Numero totale di passeggeri intervistati		2.898
Sistema		
Genere maschile		64,5%
Età media		41 anni
Cultura universitaria		61,5%
Residenti in Italia		79,8%
Permanenza media in aeroporto		134 minuti
Motivo di viaggio principale	Lavoro/affari/studio	44,1% 

Fonte: Doxa

Customer Satisfaction

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

Customer policy post pandemia

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

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

CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT E GESTIONE RECLAMI

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

Nel 2020 è stata raggiunta quota 5.307.900 di iscritti al CRM SEA (*trend* di nuovi iscritti in leggera crescita rispetto al 2019). Di questi, 2.560.000 iscritti hanno dato consenso per l'invio di comunicazioni su novità e iniziative aeroportuali, comunicazioni commerciali e questionari di ricerca per conoscere aspettative e valutazioni e per orientare le offerte di servizi aeroportuali.

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

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

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

Nel 2020 sono stati ricevuti e trattati nel CRM 731 reclami, registrando una diminuzione (-45%) - evidentemente dovuta alla sensibile riduzione di traffico - rispetto al 2019 e un aumento (+15%) rispetto al 2018. Molti reclami sono legati all'emergenza Covid-19, in particolare la limitazione dei viaggi durante il *lockdown* ha implicato problemi nella gestione delle pratiche di rimborso dei parcheggi.

Classificazione dei reclami per aree tematiche nel 2020 (%)

Tipologia	%
Bagagli e <i>lost & found</i>	13
Controlli sicurezza	14
Check-in, imbarco	9
Operativo voli	8
Parcheggi	26
Comfort	7
Informazioni	1
Retail	2
Altro	20

Fonte: SEA

Gestione della supply chain

Iniziative post pandemia

In conseguenza della forte riduzione di attività derivante dal Covid-19 SEA ha svolto con i propri fornitori una intensa attività di negoziazione volta ad adeguare i contratti di fornitura alla nuova consistenza impiantistica e ai nuovi volumi di traffico. Sono stati sottoscritti degli addendum contrattuali che disciplinano la sospensione parziale o totale delle prestazioni contrattuali oltre all'eventuale ridefinizione dei corrispettivi e dell'allungamento dei termini di pagamento.

POLICY DI PURCHASING

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

In un'ottica di una sempre maggiore qualità del parco fornitori, l'Albo Fornitori, attivo da maggio 2011, nel 2018 è stato completamente rivisto sia in termini di processo sia di sistema informativo di supporto. Il nuovo Albo garantisce un tempestivo aggiornamento delle informazioni sui fornitori e una completa dematerializzazione e informatizzazione del processo. Per poter consentire al Gruppo SEA di avvalersi di una *supply chain* che contribuisca anche al raggiungimento di uno sviluppo sostenibile, nella revisione del processo di qualifica sono stati introdotti nuovi parametri di valutazione, come il possesso di un Bilancio di Sostenibilità e specifici riferimenti al tema dei diritti umani (es. parità retributiva; non discriminazione; libertà di associazione e contrattazione collettiva; lavoro minorile) nel Codice di Condotta o nel Codice Etico aziendale, di cui si chiede di fornire l'allegato. Dal 2018 è stata quindi avviata una campagna di riqualificazione dei fornitori sulla base dei seguenti ambiti di valutazione:

Ambiente

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

Safety

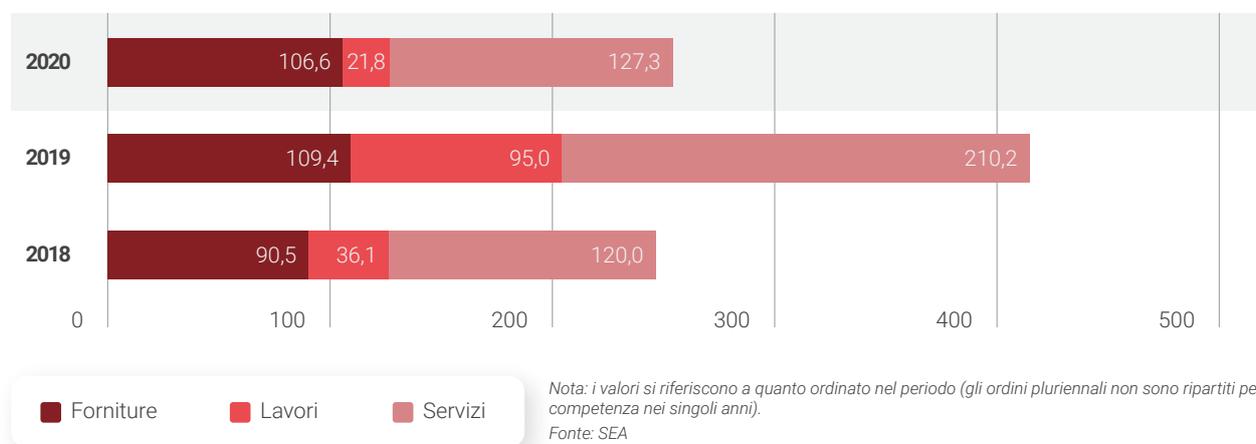
Sono analizzati il grado di attenzione e la modalità di gestione dei profili di sicurezza tramite la valutazione del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (se certificato ai sensi del D. Lgs. 81/2008, conforme alle Linee guida UNI-INAIL o alla norma OHSAS 18001), la presenza o meno all'interno dell'azienda del Servizio di Prevenzione e Protezione, la presen-

za di un referente della sicurezza del fornitore, che segua i singoli contratti/commesse, la circostanza di aver beneficiato almeno una volta negli ultimi tre anni della riduzione del tasso INAIL e la presenza di casi di infortunio riportati negli ultimi tre anni.

Responsabilità sociale d'impresa

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

Valore ordini per tipologia (milioni di Euro)



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

CLASSIFICAZIONE DEI FORNITORI IN BASE A CRITERI DI CSR

A garanzia dell'efficacia e dell'efficienza del processo, ma anche per assicurarne la necessaria trasparenza e parità di trattamento, l'attività di approvvigionamento è significativamente digitalizzata e dematerializzata.

Una parte consistente delle gare è gestita attraverso la piattaforma elettronica di negoziazione del Gruppo, mentre il processo di qualifica di fornitori e iscrizione all'albo è completamente dematerializzato attraverso il portale di qualifica. Grazie a quest'ultimo i potenziali candidati possono gestire *on line* tutte le fasi di qualifica, che vanno dalla sottomissione della propria candidatura sino al completamento dell'istruttoria che sfocia nel giudizio da parte di SEA di iscrizione o meno all'albo. Il portale fornitori raccoglie tutte le informazioni in merito ai possibili candidati all'esecuzione dei contratti. La valutazione del fornitore, prodromica alla sua iscrizione, è basata su elementi economico-tecnici specifici per categoria. A questa si aggiunge - a campione - una valutazione a consuntivo dell'attività svolta nel caso il fornitore sia risultato aggiudicatario. Il portale fornitori ha un utilizzo esteso a tutte le gare del Gruppo, con l'eccezione delle gare sopra le soglie di evidenza europea e che riguardano il *core business* di SEA. Al di sopra di queste soglie il processo è puntualmente regolato dalla normativa comunitaria. Nel 2020 erano presenti nell'albo SEA 1.340 fornitori (+14% rispetto al 2019), suddivisi in base alle attività di CSR implementate nei rispettivi processi aziendali secondo i profili di sostenibilità come riportato nella tabella. Tutti i fornitori sono valutati secondo i criteri ambientali e sociali.

Profili di sostenibilità dei fornitori in albo al 31 dicembre 2020

Profilo	Qualificati	
Adozione Codice Etico	470	35%
Adesioni convenzioni internazionali	27	2%
Beneficio di riduzione tasso INAIL ultimo triennio	296	22%
Bilancio di Sostenibilità	70	5%
Certificazione Bilancio di Sostenibilità	37	3%
Certificazione EMAS	19	1%
Certificazione ISO 9001	876	65%
Certificazione ISO 14001	386	29%
Certificazione ISO 50001	35	3%
Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/2001	308	23%
Nomina Referente Sicurezza per singoli contratti/commesse	401	30%
Riferimenti Diritti Umani nel Codice Etico	324	24%
Sistema Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro	581	43%

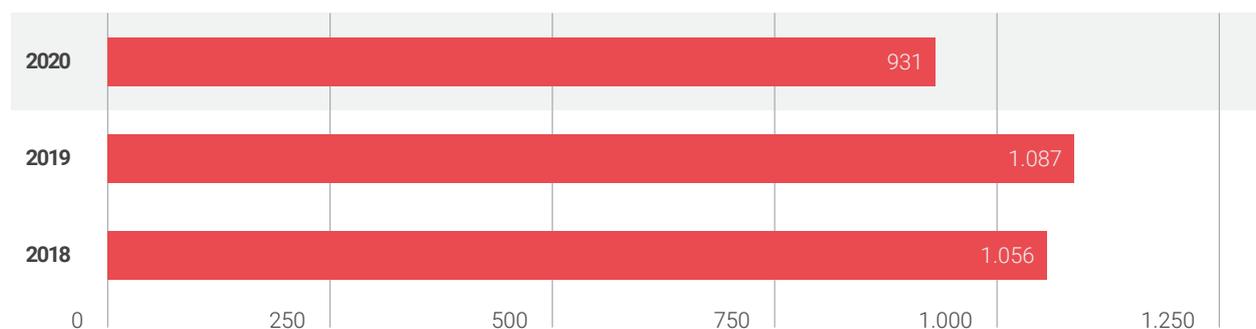
Fonte: SEA

SELEZIONE DEI FORNITORI

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

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

Numero totale aggiudicatari



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

Fonte: SEA

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

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

Stakeholder Evaluation

Le politiche di relazione con gli *stakeholder* che SEA ha consolidato nel tempo contemplano l'effettuazione periodica di iniziative strutturate di ascolto e coinvolgimento dei pubblici rilevanti, attraverso le quali vengono raccolte opinioni, percezioni e valutazioni in merito al profilo reputazionale, alla soddisfazione sui servizi erogati, alla qualità delle relazioni imbastite con tali pubblici e all'impatto che SEA genera sul contesto.

Composizione del campione di *stakeholder* intervistato

Stakeholder	N. Interviste	% su totale	
Fornitori	14	13%	
Clienti <i>Aviation</i>	28	25%	
Clienti <i>Non Aviation</i>	15	14%	Stakeholder business 84 interviste (76%)
Autorità di Controllo	11	10%	
Mondo bancario/finanziario	14	12%	
Società/Territorio (Ambiente, Istituzioni, Mondo Produttivo, <i>Media</i> , Mondo sociale)	27	24%	Stakeholder sociali 27 interviste (24%)
Azionisti	2	2%	
Media generale	111		

Fonte: Marketing Problem Solving, Indagine sugli *stakeholder* del Gruppo SEA 2020

L'indagine sulla valutazione del profilo identitario, della reputazione e della qualità delle relazioni con i principali pubblici di riferimento è stata realizzata con sistema CAWI, nel 2020 da Marketing Problem Solving, primario istituto di indagini demoscopiche. Sono stati intervistati complessivamente 111 *stakeholder* appartenenti alle categorie: Clienti *Aviation*, Clienti *Non Aviation*, Autorità di controllo, Fornitori, Mondo bancario e finanziario, Società/Territorio (a sua volta comprendente istituzioni, attori del mondo produttivo, mondo ambientalista, *media*). Si riportano di seguito i risultati dell'indagine relativi alle valutazioni espresse dal campione intervistato sulle caratteristiche identitarie e sui fattori connotanti il profilo reputazionale di SEA.

L'IDENTITÀ DI SEA PERCEPITA DAGLI STAKEHOLDER

La valutazione complessiva di SEA da parte degli *stakeholder* intervistati (ai quali è stato chiesto di esprimere un giudizio sintetico in scala 1-10) è positiva e la media generale dei giudizi risulta in linea con le rilevazioni precedenti. Le valutazioni più elevate sono state espresse dagli azionisti e dai clienti *Non Aviation*.

Evoluzione della valutazione di SEA nell'opinione degli stakeholder

Stakeholder	2020	2019	2018
Fornitori	7,6	8,0	7,9
Clienti Aviation	7,0	6,5	7,0
Clienti Non Aviation	8,3	8,4	7,8
Autorità di Controllo	7,9	7,7	7,8
Mondo bancario/finanziario	7,9	8,4	7,8
Società/Territorio	7,4	7,3	7,4
Azionisti	8,5	-	8,0
Media generale	7,6	7,5	7,6

Fonte: Marketing Problem Solving, Indagine sugli stakeholder del Gruppo SEA 2020

Valutazione complessiva del rapporto con SEA

	2020	2019	2018
Costruttivo/utile	86,5%	78%	86%
Inutile	1%	2%	3%
Dispersivo	2%	9%	4%

Fonte: Marketing Problem Solving, Indagine sugli stakeholder del Gruppo SEA 2020

La valutazione del rapporto con SEA resta molto positiva (l'86,5% del campione lo giudica costruttivo/utile).

Il livello di fiducia espresso dagli stakeholder nei confronti di SEA è elevato e la somma di coloro che nutrono molta/abbastanza fiducia (88%) risulta in linea con le rilevazioni precedenti. A manifestare livelli di fiducia più elevati rispetto alla media sono il mondo bancario e finanziario, i fornitori e i clienti Non Aviation.

Livello di fiducia degli stakeholder in SEA

	2020	2019	2018
Molta fiducia	47%	35%	50%
Abbastanza fiducia	41%	51%	40%
Poca fiducia	5%	11%	4%
Nessuna fiducia	0%	1%	1%

Fonte: Marketing Problem Solving, Indagine sugli stakeholder del Gruppo SEA 2020

QUALITÀ DEL MANAGEMENT

La qualità manageriale di SEA viene riconosciuta dai principali stakeholder aziendali, che attribuiscono valutazioni mediamente più che positive alle caratteristiche di competenza, affidabilità, correttezza e disponibilità emerse nelle loro interazioni con il gruppo dirigente aziendale.

Giudizio degli stakeholder sul management di SEA (scala 1-5)

	Dato medio	Aviation	Non Aviation	Autorità controllo	Fornitori	Mondo bancario	Società/Territorio
Competenza	4,5	4,2	4,7	4,6	4,3	4,6	4,5
Affidabilità	4,4	4,0	4,7	4,6	4,4	4,7	4,3
Correttezza	4,4	4,0	4,8	4,4	4,6	4,7	4,4
Disponibilità	4,3	3,8	4,5	4,6	4,2	4,5	4,4

Fonte: Marketing Problem Solving, Indagine sugli stakeholder del Gruppo SEA 2020

CAPITALE INTELLETTUALE

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

Eccellenza nei processi

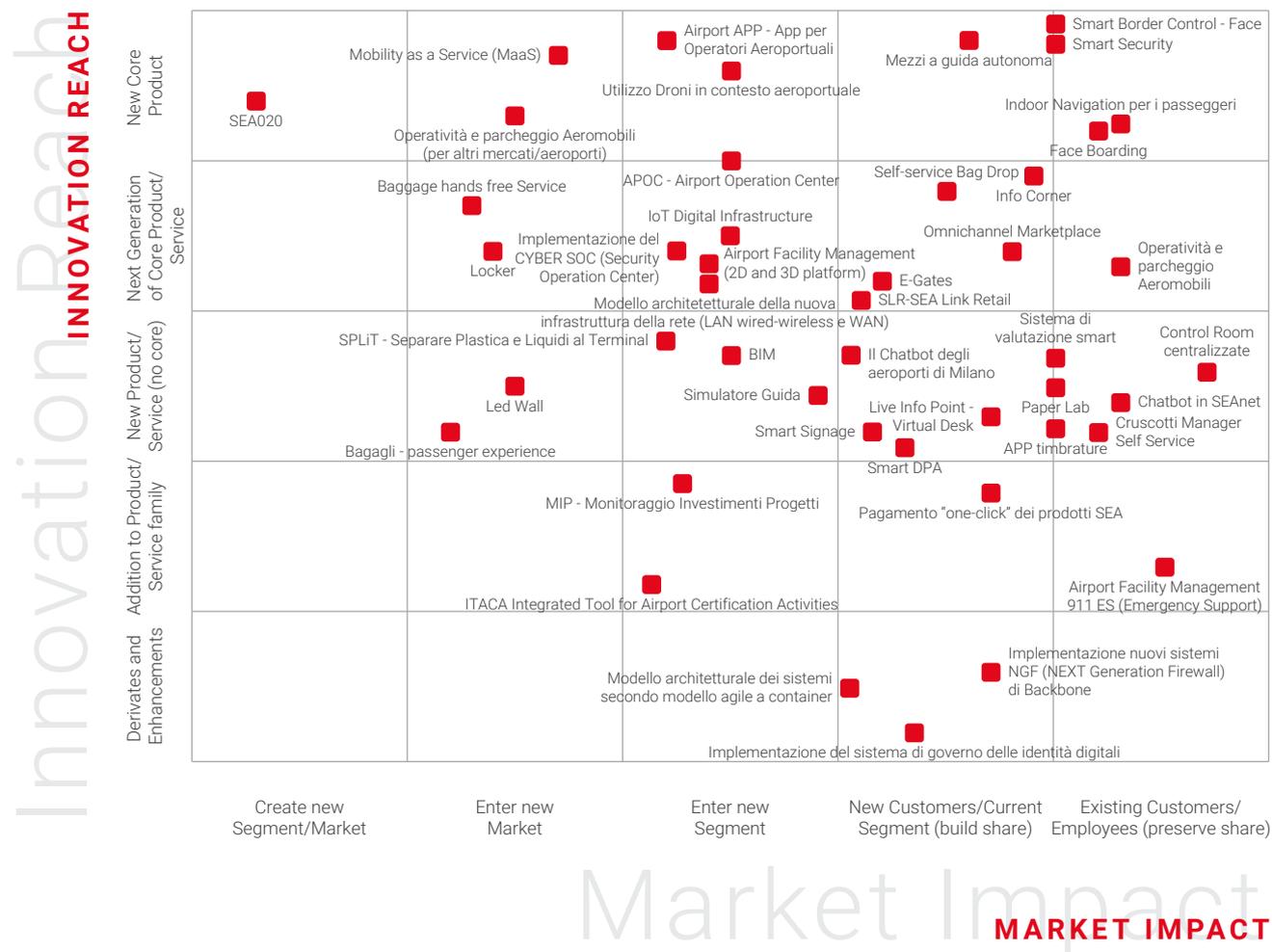
Coltivare l'eccellenza significa porsi ogni giorno il problema del ben fatto, frutto di un atteggiamento consapevole verso i propri compiti e ben direzionato verso il conseguimento dei propri e dei comuni obiettivi. SEA punta a collocare i propri processi nell'alveo dell'eccellenza attraverso:

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

Progetti di innovazione

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

Mappa dei progetti di innovazione in SEA



Fonte: SEA

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

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

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

INNOVAZIONI PER SAFETY E QUALITÀ DEI SERVIZI AI PASSEGGERI

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

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

Smart Gates

A Linate nel 2020 sono stati introdotti *scanner* basati sulla tecnologia TAC per migliorare l'efficacia e l'efficienza delle operazioni di *security* e ridurre i tempi di attesa ai varchi di sicurezza. Le nuove macchine EDS CB (*Explosive Detection System Cabin Baggage*) per il controllo dei bagagli a mano consentono al passeggero di evitare di aprire il bagaglio per estrarre liquidi, creme e apparati elettronici.

I varchi di sicurezza sono stati dotati anche della tecnologia SAMD (*Shoes Analyzer Metal Detector*) che evitano, tra l'altro, ai passeggeri il disagio di dover togliere le scarpe. La nuova tecnologia è in grado di offrire un aumento dell'efficacia dei controlli di sicurezza, grazie al riconoscimento automatico degli esplosivi attraverso delle immagini in 3D, riducendo pertanto i tempi necessari al controllo. A fronte di una maggiore efficacia dal punto di vista della *security*, diminuiscono i tempi di attesa e le possibilità che si creino assembramenti.

Inoltre, le vaschette utilizzate per depositare i bagagli a mano vengono poi sanificate, dopo ogni utilizzo, con l'impiego di lampade UVC installate nella linea di ritorno.

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

Rivestimenti anti Covid-19 in rame

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

Smart toilet

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

E-Gates

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

Face Boarding

Face Boarding è un progetto sperimentale che consente ai passeggeri di Linate di effettuare i passaggi di sicurezza e d'imbarco attraverso un innovativo sistema di riconoscimento facciale. La nuova tecnologia permetterà di smaltire le code e velocizzare i tempi e le modalità di imbarco. Non è più necessario, infatti, esibire il passaporto e la carta di imbarco ai diversi *check point* presenti all'interno dell'aeroporto, ma si può procedere in modo più fluido ed efficiente semplicemente mostrando il proprio viso. I viaggiatori possono in ogni caso sempre scegliere liberamente se utilizzare o meno il nuovo sistema e avere la possibilità di effettuare i controlli in modo tradizionale. *Face Boarding* è stato attivo, in fase sperimentale, fino al 31 dicembre 2020, per passeggeri aventi specifiche caratteristiche che si imbarcano su voli Alitalia della tratta Milano Linate-Roma Fiumicino. I nuovi *scanner* biometrici operano nel pieno rispetto della *privacy* e i dati acquisiti vengono archiviati per un

anno e non vengono utilizzati per fini commerciali. Non viene memorizzata alcuna foto dei viaggiatori. Il sistema rileva temporaneamente solo i contorni biometrici del volto che sono utilizzati per il riconoscimento del passeggero. In fase di rilascio anche una *app* per dispositivi Android e iOS - che si integrerà con il sistema *Face Boarding* - dove poter caricare le proprie carte d'imbarco snellendo ulteriormente le procedure. Questa innovazione tecnologica si integra nel processo di *restyling* dell'aeroporto che punta a realizzare un *city airport* totalmente rinnovato e in grado di accogliere con le migliori tecnologie i milioni di viaggiatori che ogni anno transitano dal capoluogo lombardo.

ChatBot

La vocazione a innovare costantemente gli strumenti di comunicazione verso i passeggeri ha portato SEA a lanciare un proprio *ChatBot*. Il *ChatBot* è un assistente virtuale in grado di conversare simulando l'interazione umana 24 ore al giorno, 7 giorni su 7 tramite diverse piattaforme. Utilizzando il *ChatBot* è possibile, conversando in linguaggio naturale, scoprire l'offerta di ristoranti e negozi, controllare lo status del volo e riceverne continui aggiornamenti, consultare le FAQ relative per esempio al poter viaggiare con animali, alla tipologia del bagaglio a mano, al trasporto di liquidi o alle necessità dei Passeggeri a Ridotta Mobilità e tanto altro. Si può inoltre consultare il saldo punti, lo storico acquisti o richiedere un premio del programma *Loyalty ViaMilano Program*.

Nel 2020 il *ChatBot* di Milan Airports continua a performare bene, nonostante il calo drastico dei voli.

Il *rate* di gradimento si mantiene alto (4.03/5 su 12.174 *ratings*), così come l'utilizzo per *topic* di primaria importanza per i viaggiatori come le info volo (11.953 utenti unici) e Covid-19 (8.203 utenti unici).

I temi più richiesti rimangono relativi ai voli (34%), al Covid-19 (24%), FAQ (11%), e richiesta supporto operatore (19%). La lingua più utilizzata rimane l'italiano (78%) e l'inglese al 20%. I dati cambiano solo in *Google Assistant*, con percentuali invertite. Per quel che riguarda le piattaforme, l'accesso da *browser (mobile/desktop)* rimane maggioritario (73% degli utenti unici). *Facebook Messenger* è il *social* più utilizzato (11%), seguito da *Google Assistant* (9%) e *Apple Business Chat* (7%).

Nel 2020 sono stati registrati i seguenti dati per tipologia di canale:

FACEBOOK	GOOGLE VOCAL ASSISTANT	WIDGET BROWSER	APPLE BUSINESS CHAT
305.375 messaggi	214.711 messaggi	557.485 messaggi	143.048 messaggi
16.466 utenti unici	12.740 utenti unici	104.048 utenti unici	9.407 utenti unici

Strategia IoT e Indoor navigation

Uno dei progetti più rilevanti e qualificanti della strategia *digital* dei prossimi anni è la digitalizzazione dello spazio fisico delle infrastrutture aeroportuali SEA grazie all'adozione di nuove tecnologie, proprie dell'ambito IoT, capaci di massimizzare l'interazione con i passeggeri/operatori degli aeroporti.

È stata implementata una piattaforma capace di gestire in maniera centralizzata la sensoristica installata negli aeroporti (es. *wi-fi*, telecamere e *beacon*) e di mettere a disposizione dell'azienda le informazioni raccolte per lo sviluppo di applicazioni verticali ad alto valore aggiunto. I *Big Data* così raccolti potranno essere utilizzati per sviluppare applicazioni in ambito B2C, B2B e *Operations* come ad esempio: *advertising* mirato in base alla posizione dell'utente (*Marketing* di prossimità), creazione di modelli predittivi in ambito *security* e *operations*, *indoor navigation*, mappe di calore delle presenze in aeroporto *real time*, ecc.

Nel 2019 SEA ha installato circa 2.000 *beacon* nel *Terminal 1* di Malpensa.

Lo strumento di *indoor navigation*, integrato in *app*, avrà l'obiettivo di:

- localizzare l'utente negli spazi al chiuso con un livello di precisione fino a un metro;
- offrire all'utente un'esperienza di navigazione *indoor in Augmented Reality*;
- accompagnare l'utente nel raggiungimento di *Pol (Point of Interest)* precedentemente da esso selezionati;
- mostrare all'utente informazioni, *coupon* e proposte commerciali basate sulla propria posizione, sotto forma di notifiche di prossimità.

Virtual Desk

Sistema in grado di effettuare assistenza ai passeggeri tramite la telepresenza degli operatori aeroportuali addetti ai banchi informazioni. L'obiettivo è presidiare in modo più continuativo e distribuito i banchi informazioni presenti negli aeroporti di Linate e Malpensa, aumentando la possibilità di contatto ai passeggeri e ai clienti SEA, riducendo il rapporto n. addetti/n. posizioni presidiate ovvero n. ore lavorate addetti/n. ore di disponibilità del servizio.

Pagamento One-Click

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

Mobility as a Service (MaaS)

MaaS è un acronimo che definisce un nuovo modo di intendere la mobilità e la personalizzazione del viaggio che diviene intermodale, multimodale, integrato, *real time* e su misura del singolo utente.

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

Self-service Bag Drop

Soluzione *self-service* che permette al passeggero in piena autonomia di spedire il bagaglio da stiva mediante chioschi collegati al sistema di smistamento bagagli. Rappresenta una delle tecnologie aeroportuali più innovative, integrando funzionalità di riconoscimento biometrico e tutte le tecnologie *touchless*. Il sistema, integrato con l'impianto di smistamento bagagli, permette un'esperienza più veloce per i passeggeri, favorendo anche gli aspetti di *social distancing*.

App

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

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

Nel 2021 l'*app Milan Airports* vivrà in una nuova veste. SEA ha iniziato un processo di completo *restyling* grafico e concettuale in vista di un posizionamento naturale tra le migliori *app* aeroportuali. *E-commerce* integrato *one-click* ed esperienza unica di navigazione saranno i punti forti di questa nuova *app*.

WI-FI

Nel corso del 2019 SEA ha migliorato il servizio di connessione *wi-fi* presente negli scali di Linate e Malpensa. Con la nuova connessione *wireless* i passeggeri possono navigare gratuitamente, senza limiti di tempo e ad alta velocità accedendo alla piattaforma con un semplice *click*. L'accesso immediato e multilingua, privo di *login*, consente ai passeggeri di poter comunicare velocemente con i propri cari e ricercare informazioni sui mezzi di trasporti, sulla città di Milano e molto altro ancora.

Led Wall

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

Website

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

Aeroporti

MilanoMalpensa-airport
MilanoLinate-airport
MilanoMalpensaCargo
MilanoLinate-Prime

Brand e servizi

FlyViamilano
ViamilanoParking
ViamilanoProgram
Boutique.Milanairports
Area10Minuti
FamilyFriendlyAirport

E-commerce

ViaMilanoEshop
ParkWing
SeaParking
ClubSEA
White label (ie EasyJet)

Corporate

SeaMilano
Sea-energia

Tutti i siti del *network* SEA sono stati sviluppati con tecnologia *responsive* per perseguire una strategia *mobile first*. Grazie a questo sviluppo SEA può contare sui seguenti utenti unici e pagine viste:

Sito Malpensa:

3.915.510 sessioni (-39% vs. 2019)

11.781.230 pagine viste (-49% vs. 2019)

70% sessioni organiche

Sito Linate:

958.749 sessioni (-24% vs. 2019)

2.637.748 pagine viste (-36% vs. 2019)

72% sessioni organiche

L'emergenza Covid-19 e l'impossibilità di spostarsi fra regioni e stati ha influenzato drasticamente il mondo del turismo riducendo il numero di passeggeri e, proporzionalmente, anche il numero di utenti che hanno effettuato l'accesso ai canali digitali SEA. La specificità della situazione sanitaria ha reso indispensabile la creazione di una sezione dedicata agli aggiornamenti a tema Covid-19 con l'obiettivo di supportare gli utenti/passeggeri in cerca di informazioni sulle partenze e arrivi negli aeroporti di Milano. In questo periodo, le pagine dedicate al tema Covid-19 hanno costituito il 13% del totale delle pagine viste dei siti degli aeroporti: 921k complessive, ripartite tra 167k per Linate e 754k per Malpensa. Dal 27 ottobre SEA ha inoltre intrapreso un progetto di comunicazione volto a rassicurare i viaggiatori proponendo un servizio di tamponi convenzionati in collaborazione con il Gruppo San Donato (e dal 14 dicembre anche Humanitas). Il servizio, promosso tramite una *newsletter* molto performante e attraverso banneristica anche sulle *homepage* dei siti di scalo ha ottenuto ottimi risultati di traffico (65k pagine viste e 47k sessioni in due mesi) e conversioni di traffico (ben 11k sessioni di traffico convertito).

INNOVAZIONE PER L'ECOSISTEMA AEROPORTUALE

Airport Community app

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

Digital Signage

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

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

Airport Facility Management (2D and 3D platform)

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

Airport Facility Management (Emergency and Maintenance Support)

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

SLR-SEA Link Retail

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

- applicazione pubblica per l'inserimento e la consultazione dei dati relativi agli scontrini (venduto) dei negozi;

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

CAM - Controllo Attività Manutentive

Sistema di *ticketing* per il controllo delle attività manutentive. Richieste inviate su apparati mobili all'operatore che traccia e consuntiva il processo. Permette inoltre la verifica dei *Service Level Agreements*.

ITACA - Integrated Tool for Aerodrome Certification Activities

Strumento di gestione e verifica a supporto delle attività di certificazione aeroportuale. Il sistema rende un modello digitale (un vero e proprio *digital twin*) dell'*apron* e delle piste.

MIP - Monitoraggio Investimenti e Progetti

Sistema documentale integrato per il monitoraggio investimenti e progetti dedicato alla Direzione Infrastrutture di SEA. Permette la definizione economica e il monitoraggio del cronoprogramma, nonché la possibilità di verificare scenari alternativi.

BIM - Building Information Modeling

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

SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

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

Sistemi di gestione certificati

	Environment	Safety	Social	Quality	Governance
SEA	Airport Carbon Accreditation - Neutrality Level ¹ ISO 14001 ² ISO 50001 ³	ISO 45001 ⁴	Dasa Register ⁵ UNI CEI Certificazione di Servizio TUV Italia ⁶	ISO 9001:2015 ⁷ ISO 27001:2013 ¹⁰	ISO 37001:2016 Anti-bribery Management System ⁹
SEA Energia	Registrazione EMAS ⁸ ISO 14001 ISO 50001	ISO 45001 ⁴			

¹ Certificazione promossa da ACI Europe (Airport Council International), per incentivare un concreto contributo da parte degli aeroporti alla lotta contro i cambiamenti climatici. Prevede l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂. In conseguenza della pandemia Covid-19 la certificazione è stata automaticamente estesa al 2021.

² Riguarda la messa a punto di un Sistema di Gestione Ambientale finalizzato a individuare, controllare e monitorare le performance dell'organizzazione.

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

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

⁵ Riguarda l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali di Linate e Malpensa per consentire la fruizione da parte di persone con difficoltà motorie, nel rispetto delle pari opportunità.

⁶ Riguarda il servizio di assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta in ambito aeroportuale.

⁷ Sistema di Gestione per la Qualità dei servizi erogati.

⁸ Al sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS) possono aderire volontariamente le imprese e le organizzazioni che desiderano impegnarsi nel valutare e migliorare la propria efficienza ambientale. EMAS è principalmente destinato a fornire agli stakeholder uno strumento attraverso cui è possibile avere informazioni sulle prestazioni ambientali dell'organizzazione.

⁹ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

¹⁰ Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.

Progetti di green innovation in ambito europeo

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

Nell'ambito del programma Horizon 2020 e CEF (*Connecting Europe Facilities*), sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

- **SATIE: Security of Air Transport Infrastructure Europe.** Il progetto, di durata biennale, ha l'obiettivo di costruire un *security toolkit* che rafforzi la resilienza agli attacchi cyber e fisici negli aeroporti europei, garantendo al contempo la protezione di sistemi critici, infrastrutture, dati sensibili e passeggeri, aprendo la strada a una nuova generazione di *Security Operation Center* (SOC) che potranno essere inclusi in una politica di sicurezza aeroportuale completa;
- **ClimOp: Climate assessment of innovative mitigation strategies towards Operational improvements in Aviation.** Il progetto ha una durata di 42 mesi con l'obiettivo di valutare, definire e supportare l'implementazione di strategie di mitigazione necessarie a promuovere e attuare gli "*operational improvements*" individuati, al fine di minimizzare gli effetti negativi del trasporto aereo sui cambiamenti climatici;
- **FENIX: European FEderated Network of Information eXchange in Logistics.** Il progetto, di durata triennale, ha l'obiettivo di costruire una federazione di piattaforme, e strumenti avanzati di gestione intelligente della catena di approvvigionamento e di gestione multimodale del Corridoio TEN-T che possono essere utilizzati dai vari attori dello stesso Corridoio per ottimizzare le loro operazioni. Il 25-26 marzo 2020 si è svolta la 1a *General Assembly* con la partecipazione dei 43 beneficiari e 23 *implementing body* coinvolti nel progetto;

- ITAIR ISAC: il progetto coordinato da ASSAEROPORTI e in *partnership* con Aeroporti di Bergamo, Torino, Bologna, ENAV e IDS AirNav prevede il miglioramento delle capacità informatiche degli operatori aeroportuali italiani attraverso la creazione di un Centro di Analisi per la condivisione delle informazioni;
- PASS4CORE, progetto che programma lo sviluppo e il miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale italiana. È stato firmato il *Grant Agreement* tra l'Agenzia INEA (*Innovation and Networks Executive Agency*) e i diversi *partner* (5 interporti, 1 aeroporto - Malpensa - 2 concessionarie autostradali e 3 operatori privati);
- MXP-NLINE, in *partnership* con FERROVIENORD, prevede il collegamento di Malpensa *Terminal 2* con la linea ferroviaria RFI del Sempione. È stato firmato il *Grant Agreement* ed è prevista l'inaugurazione del cantiere entro fine anno, con chiusura dei lavori a giugno 2024;
- MILAN EAST HUB GATE, in *partnership* con Comune di Milano/Comune di Segrate/RFI, relativo al progetto di Fattibilità Tecnica Economica (FTE) della nuova stazione di Alta Velocità sulla linea RFI a Segrate e del prolungamento della linea metropolitana M4 per collegare l'aeroporto di Linate alla nuova stazione. È stato firmato il *Grant Agreement* ed è prevista la conclusione il 30/06/2022.

Inoltre, nel 2020, SEA ha partecipato a nuove iniziative europee, sui temi ambientali, trasporti sostenibili e sulla *safety/security*, in ottica di innovazione ed ottimizzazione di risorse e processi. Attualmente SEA ha ricevuto valutazione positiva il progetto ORCHESTRA: *Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement* che ha l'obiettivo di fornire un ecosistema di gestione del traffico multimodale (MTME - *multimodal traffic management ecosystem*) che, oltre a potenziare la collaborazione e la sincronizzazione delle operazioni all'interno e tra le modalità di trasporto, contribuisca a migliorare la sicurezza, aumentando l'accessibilità e riducendo le emissioni.

Risultati

RISULTATI

OUTPUT

L'output della gestione è rappresentato dall'insieme delle attività caratteristiche svolte e dalle modalità con cui esse sono state poste in essere. Corrisponde quindi allo sforzo organizzativo, operativo, competitivo realizzato nell'anno di riferimento per far funzionare gli aeroporti nel miglior interesse del territorio servito e in sintonia con le aspettative di quest'ultimo. Comprende quindi non solo il volume e la qualità delle performance operative erogate, ma anche progetti e iniziative che sono andate in direzione di un consolidamento della cittadinanza sociale.

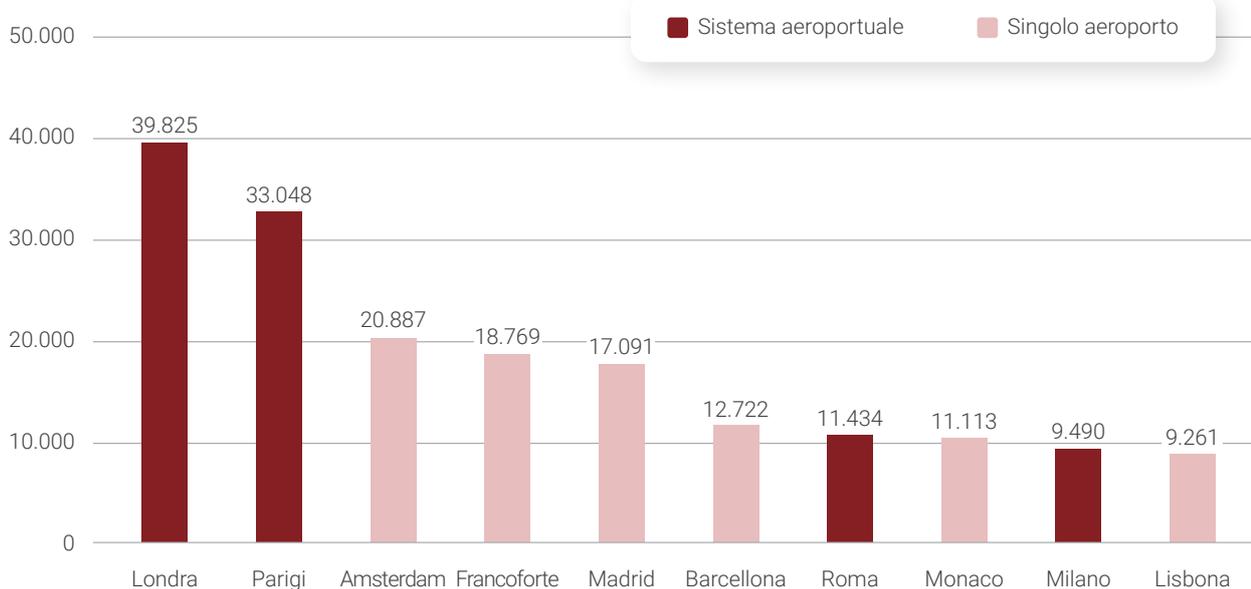
Performance competitive del Business Aviation

TRAFFICO PASSEGGERI

Gli aeroporti di Milano si collocano tra i principali sistemi aeroportuali europei, con 9,5 milioni di passeggeri trasportati nel 2020.

In particolare, il sistema milanese ha occupato il 2° posto in Italia e il 9° in Europa per volumi di traffico passeggeri. Nel corso del 2020 i due aeroporti, a causa della pandemia Covid-19 hanno visto una diminuzione di 25.789.351 passeggeri (-73,2%) e di 177.505 movimenti (-60,1%) rispetto al 2019.

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di traffico passeggeri - 2020 (.000 pax)*



*Compresi transiti

Fonte: SEA, ACI Europe

Indicatori di performance del Business Aviation del sistema aeroportuale SEA

	Movimenti (n.)			Passeggeri (n.)			Merci (ton.)		
	2020	2019	Δ %	2020	2019	Δ %	2020	2019	Δ %
Malpensa	89.264	225.506	-60,4	7.202.319	28.706.379	-74,9	511.292	544.978	-6,2
Linate ⁽¹⁾	28.513	69.776	-59,1	2.251.630	6.536.921	-65,6	765	6.380	-88,0
Sistema aeroportuale	117.777	295.282	-60,1	9.453.949	35.243.300	-73,2	512.057	551.358	-7,1

⁽¹⁾ Lo scalo di Linate è stato chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre 2019.

Fonte: SEA

Nella classifica degli aeroporti maggiormente serviti dal sistema nel 2020 spiccano Catania, Londra (con 5 aeroporti) e Parigi (con Charles de Gaulle e Orly). A seguire, Palermo, Roma e Cagliari.

In conseguenza dei diversi provvedimenti anti-pandemia assunti dal Governo italiano, il sistema aeroportuale milanese nel corso del 2020 ha operato con i seguenti assetti:

- chiusura dello scalo Linate dal 16 marzo;
- chiusura del *Terminal 1* di Malpensa dal 16 marzo al 14 giugno e gestione esclusiva del traffico nel *Terminal 2*;
- riapertura del *Terminal 1* dal 15 giugno e chiusura dalla stessa data del *Terminal 2*;
- riapertura di Linate dal 13 luglio;
- chiusura dei satelliti nord e sud del *Terminal 1* di Malpensa dall'11 novembre, con operatività concentrata nel satellite centrale.

Malpensa

Nel 2020 Malpensa ha registrato 7,2 milioni di passeggeri (-74,9% sul 2019). La maggior riduzione dei volumi (-21,5 milioni di passeggeri) è stata accusata dai vettori *legacy* (-12,2 milioni di passeggeri; -79,4%) mentre le compagnie *low cost* e *leisure* hanno mostrato una maggior elasticità in occasione dell'allentamento delle restrizioni, perdendo rispettivamente il 69,4% e il 73,1% dei volumi dell'anno precedente.

Nella prima parte dell'anno, in particolare nei mesi di *lockdown*, SEA ha scelto di concentrare sul *Terminal 2* il traffico residuo, caratterizzato quasi esclusivamente da voli *rescue* operati da Alitalia e Neos.

Tra le principali destinazioni continentali operate: Catania e Palermo con easyJet, Ryanair, Alitalia e Wizz Air; Parigi Charles de Gaulle con easyJet; Lamezia Terme attraverso Ryanair; Amsterdam con easyJet e Vueling.

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Arrivo Diurni	31.959	96.853	6.869	4.558	1.506	4.036	3	8	40.337	105.455
Partenza Diurni	34.203	103.790	6.863	4.389	1.546	4.098	3	7	42.615	112.284
Arrivo Notturni	2.956	9.759	2.922	1.582	61	235	-	-	5.939	11.576
Partenza Notturni	577	2.819	2.915	1.756	49	169	-	-	3.541	4.744
Totale	69.695	213.221	19.569	12.285	3.162	8.538	6	15	92.432	234.059

*Per movimenti notturni si intendono quelli effettuati dalle 23 alle 6.

Fonte: SEA

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Passeggeri in arrivo	1.076.976	2.955.062	2.561.822	11.468.005	3.638.798	14.423.067
Passeggeri in partenza	1.111.424	2.829.481	2.452.097	11.453.831	3.563.521	14.283.312
Totale passeggeri	2.188.400	5.784.543	5.013.919	22.921.836	7.202.319	28.706.379

Fonte: SEA

Numero di passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Nazionali	2.188.400	5.784.543	1.592	7.660	2.189.992	5.792.203
Internazionali	3.590.175	15.910.340	10.467	27.277	3.600.642	15.937.617
Intercontinentali	1.423.744	7.011.496	22.519	86.488	1.446.263	7.097.984
Totale	7.202.319	28.706.379	34.578	121.425	7.236.897	28.827.804

Fonte: SEA

Destinazioni del traffico passeggeri dal Terminal 1 - 2020

Area geografica	%
Europa	78,0
Medio Oriente	9,5
Africa	5,1
Estremo Oriente	3,2
Nord America	2,6
Centro/Sud America	1,6

Fonte: SEA

Le destinazioni intercontinentali hanno generato un volume di traffico di circa 1,5 milioni di passeggeri serviti, con una diminuzione di circa il 78% rispetto al 2019. Le principali destinazioni servite sono state: Il Cairo, Istanbul, Doha, Dubai e Nanchino.

Lo scalo oggi ha una connettività diretta con 82 paesi del mondo serviti da voli di linea non stop.

Iniziative di sviluppo del traffico e della connettività di Malpensa

La politica commerciale adottata da SEA prevede un costante contatto con le compagnie aeree, la ricerca di nuove opportunità di sviluppo con specifici accordi di incentivazione e strumenti di *marketing* ("welcome package", iniziative di comunicazione, partecipazione a eventi internazionali) oltre alla partecipazione ai negoziati per la revisione degli Accordi Bilaterali con l'intento di perseguire una più ampia liberalizzazione in materia di diritti di traffico, ivi compresi i diritti di quinta libertà.

Azioni di espansione del traffico a Malpensa (n.)

	2020	2019	2018	TOTALE
Nuovi vettori	2	2	5	9
Nuovi servizi*	41	43	36	120
Incremento frequenze da parte di vettori già presenti su rotte già da essi operate	0	16	25	41
Aumento complessivo di frequenze settimanali (nuovi servizi + incremento frequenze)	177	207	284	668

*Per nuovi servizi si intende l'introduzione di nuove destinazioni servite da vettori già operanti, oppure nuovi vettori che operano su rotte già servite, o ancora nuovi vettori che servono nuove destinazioni.

Fonte: SEA

Nel corso del 2020 l'obiettivo di aumentare la connettività a servizio del territorio - attraverso l'acquisizione di nuovi vettori e lo sviluppo delle attività di quelli già presenti sullo scalo - si è sostanzialmente realizzato nell'attivazione di 41 nuovi servizi per 177 nuovi voli settimanali con 2 nuove compagnie aeree.

Il nuovo vettore *low cost* ungherese Wizzair ha confermato gli ambiziosi piani di crescita con più di 100 aeromobili in ingresso entro i prossimi 5 anni e l'apertura di nuove basi in Europa Occidentale dopo quelle di Londra Luton e Vienna, grazie alla comprovata solidità finanziaria che gli permette di affrontare, meglio degli altri vettori, la crisi.

Nel maggio 2020 è stata annunciata la creazione della nuova base Wizzair a Malpensa, con la definizione di un nuovo accordo commerciale che prevede il posizionamento di 4 aeromobili a partire da luglio 2020 fino ad un massimo di 12 in cinque anni. Il *network* iniziale prevedeva circa 30 destinazioni in 18 Paesi (15 europei più Marocco, Georgia e Israele), ma l'evoluzione della pandemia, con le restrizioni in atto, ha costretto il vettore a rivedere temporaneamente il proprio piano di sviluppo, concentrando l'offerta principalmente sulle rotte domestiche del sud Italia. Wizzair vanta la flotta più giovane in Europa (110 aeromobili con età media inferiore a cinque anni) e il nuovo ordinativo flotta prevede un importante ingresso di A321 neo dal ridotto impatto ambientale in termini di emissioni e rumore (-50%).

Linate

Nel 2020 Linate ha registrato 2,3 milioni di passeggeri (-65,6% rispetto al 2019). Dalla riapertura del *terminal* in luglio - e fino a dicembre - Linate ha operato con delle limitazioni al numero di frequenze orarie (ulteriori rispetto a quanto previsto per legge), riducendo sensibilmente la capacità complessiva (le limitazioni si protrarranno fino alla fine della stagione invernale 2021). Lo scalo è stato pienamente operativo nel mese di gennaio (+0,4%), mentre nel mese di febbraio, nonostante i 29 giorni dell'anno bisestile, si è rilevato un progressivo calo giornaliero con una contrazione a fine mese del -12,3%.

A partire dal 13 luglio, con la riapertura dell'operatività dello scalo, alcuni vettori hanno riattivato parte dei collegamenti. Tra i principali, per numero di passeggeri annui trasportati, si segnalano Alitalia (1,6 milioni di passeggeri, -59,9%), British Airways (130 mila di passeggeri, -75,5%), easyJet (123 mila, -77,0%) e Lufthansa (104 mila di passeggeri, -62,2%).

Nella classifica delle destinazioni maggiormente servite si trovano Roma Fiumicino, Cagliari e Catania; primo scalo internazionale è risultato essere Londra Heathrow.

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Passeggeri in arrivo	732.265	1.636.588	419.324	1.607.722	1.151.589	3.244.310
Passeggeri in partenza	666.797	1.695.756	433.244	1.596.855	1.100.041	3.292.611
Totale passeggeri	1.399.062	3.332.344	852.568	3.204.577	2.251.630	6.536.921

Fonte: SEA

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Arrivo Diurni	14.062	33.692	3	53	6.042	7.767	10	4	20.117	41.516
Partenza Diurni	14.247	34.686	-	7	6.083	7.783	11	3	20.341	42.479
Arrivo Nottturni	195	1.053	-	89	133	205	1	-	329	1.347
Partenza Nottturni	6	61	-	135	207	191	-	1	213	388
Totale	28.510	69.492	3	284	12.465	15.946	22	8	41.000	85.730

*Per movimenti notturni si intendono quelli effettuati dalle 23 alle 6. - Fonte: SEA

Passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Nazionali	1.399.062	3.332.344	632	603	1.399.694	3.332.947
Internazionali	852.568	3.204.577	489	1.596	853.057	3.206.173
Totale	2.251.630	6.536.921	1.121	2.199	2.252.751	6.539.120

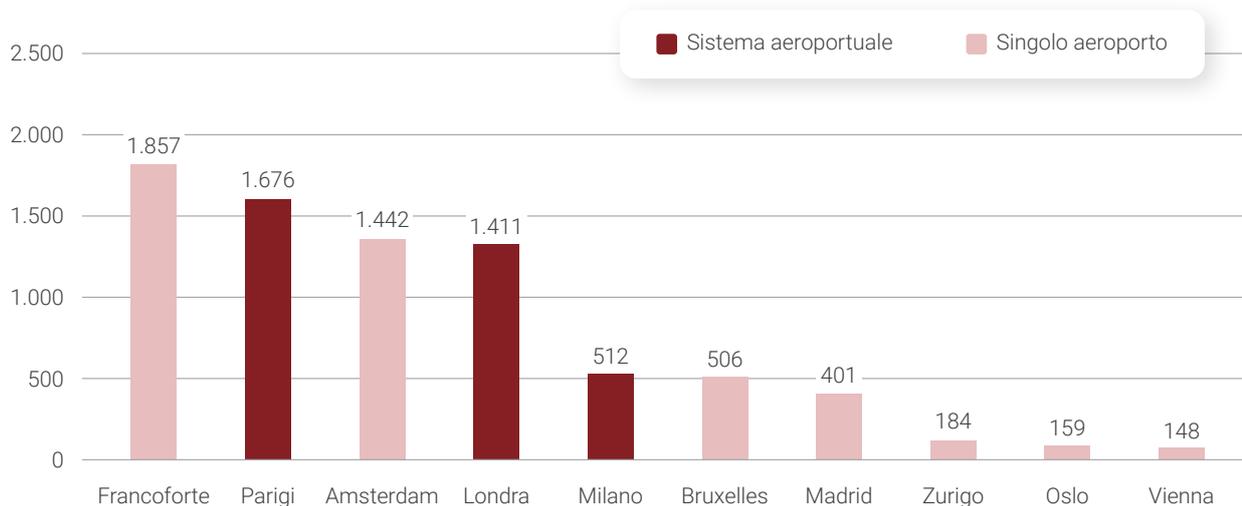
Fonte: SEA

TRAFFICO MERCI

Il sistema aeroportuale milanese occupa il 1° posto in Italia e il 5° in Europa per volumi di traffico merci.

Nel 2020 il traffico merci gestito dagli aeroporti di Malpensa e Linate si è attestato su un volume pari a oltre 512.000 tonnellate, registrando un decremento di oltre 39.000 tonnellate (-7,1% a livello di sistema e -6,2% a Malpensa).

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di merci - 2020 (.000 ton)

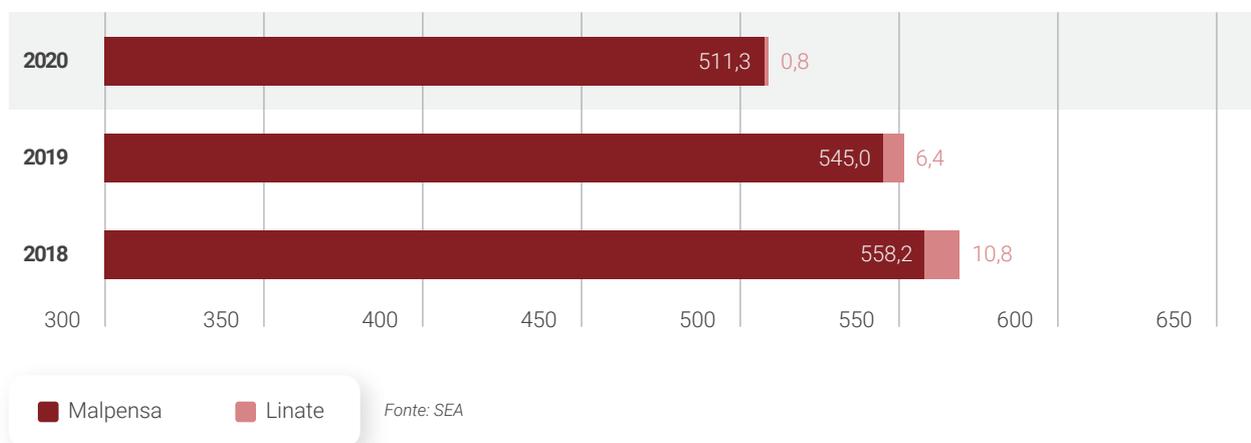


* Compresi transiti.

Fonte: SEA, ACI Europe

L'assenza quasi totale di restrizioni per il trasporto delle merci ha consentito di mantenere sempre attivo il comparto *cargo*, che ha dovuto però misurarsi con una serie di difficoltà legate alla riduzione di capacità offerta (-65,7%) da parte delle compagnie aeree, a causa del venir meno degli spazi di stiva dei voli passeggeri intercontinentali (cd. *belly*). Nel 2019 questi spazi avevano assorbito il 30% del traffico *cargo* di Malpensa. Questa riduzione è stata compensata riadattando i modelli operativi alle nuove condizioni di traffico. Degno di nota è il fenomeno dei vettori passeggeri che hanno riconvertito la loro attività (e una parte della loro flotta) al trasporto merci, sfruttando a tal fine lo spazio in cabina oltre a quello di stiva. I vettori *all cargo*, invece, dopo aver risentito della recessione pandemica fino ad aprile, hanno registrato nei mesi successivi risultati positivi, attestandosi a fine anno al +19,8% di merce processata grazie alla crescita dei movimenti e delle merci trasportate.

Traffico merci gestito dal sistema aeroportuale milanese (.000 ton)



Fonte: SEA

Lo sviluppo dell'e-commerce, particolarmente intenso a partire dal mese di maggio, ha contribuito in modo significativo al conseguimento di questo risultato, alimentando i voli degli *express courier* e dei grandi operatori del settore, che ormai dispongono di propri *network* aerei basati anche sull'aeroporto di Malpensa.

La situazione di mercato ha portato dunque a un sensibile incremento del complesso dei voli *cargo* (operati dai vettori tradizionali, dai corrieri espresso e da operatori di e-commerce) che hanno registrato una crescita del 60% rispetto al 2019.

Malpensa - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (cargo e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Arrivo	197.330	140.100	29.953	84.506	227.283	224.606
Partenza	255.080	232.650	28.929	87.722	284.008	320.372
Totale merci	452.410	372.750	58.882	172.228	511.291	544.978

Fonte: SEA

Linate - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (cargo e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Arrivo	-	2.607	281.098	502	281.098	3.109
Partenza	-	2.227	483.649	1.042	483.649	3.269
Totale merci	-	4.834	764.747	1.544	764.747	6.379

Fonte: SEA

Gli operatori European Air Transport (DHL) e Fedex hanno contribuito maggiormente alla *performance* del segmento *all cargo*, incrementando nel corso dell'anno la propria attività fino a superare i livelli pre-crisi, anche per effetto della crescita delle vendite *on line*. Si segnala anche il positivo andamento di Air China, non presente nel 2019, e Qatar Airways. Nel secondo trimestre dell'anno lo scalo di Malpensa è stato utilizzato come *hub* di riferimento per la consegna e distribuzione dei dispositivi anti-Covid-19. La quota di mercato di Malpensa nel settore *air cargo* italiano nel 2020 è cresciuta sensibilmente, passando dal 53,5% al 66,0%.¹⁰

All'inizio del 2021 DHL Express Italy ha inaugurato, presso la *Cargo City* dell'aeroporto di Malpensa, il nuovo *hub* logistico: un impianto tecnologicamente avanzato capace di gestire 37 voli al giorno e oltre 38 mila pezzi l'ora. Rappresenta il quarto *hub* DHL a livello europeo ed è stato realizzato nel pieno rispetto delle linee guida in tema di sostenibilità, sicurezza ed efficienza.

Malpensa - Distribuzione del traffico merci per area geografica di destinazione (% su volume complessivo merci)

Area geografica	2020	2019	2018
Europa	35,7	27,8	26,7
Medio Oriente	26,8	28,8	32,0
Estremo Oriente	24,7	25,9	24,8
Nord America	10,9	15,2	14,0
Africa	1,5	1,4	1,6
Centro-Sud America	0,4	0,9	0,9

Fonte: SEA

La distribuzione del traffico *cargo* per area geografica evidenzia contrazioni generalizzate su tutte le aree ad esclusione dell'Europa (+11% del trasportato) e del domestico. Le aree del Medio ed Estremo Oriente sono invece in contrazione rispettivamente del -12,6% e del -10,4%; il Nord America, particolarmente penalizzato dalla diffusione del virus, ha registrato un calo del -32,9%.

Presso l'aeroporto di Malpensa è stata introdotta già da diversi anni una Carta dei Servizi Merci, al fine di:

- definire livelli di *performance* e di qualità che possano soddisfare le attese degli operatori che usufruiscono dei servizi di assistenza merci;
- assicurare a SEA la disponibilità di un sistema di governo e controllo delle prestazioni dei servizi *cargo* erogati nello scalo, al fine di garantire la qualità del risultato finale.

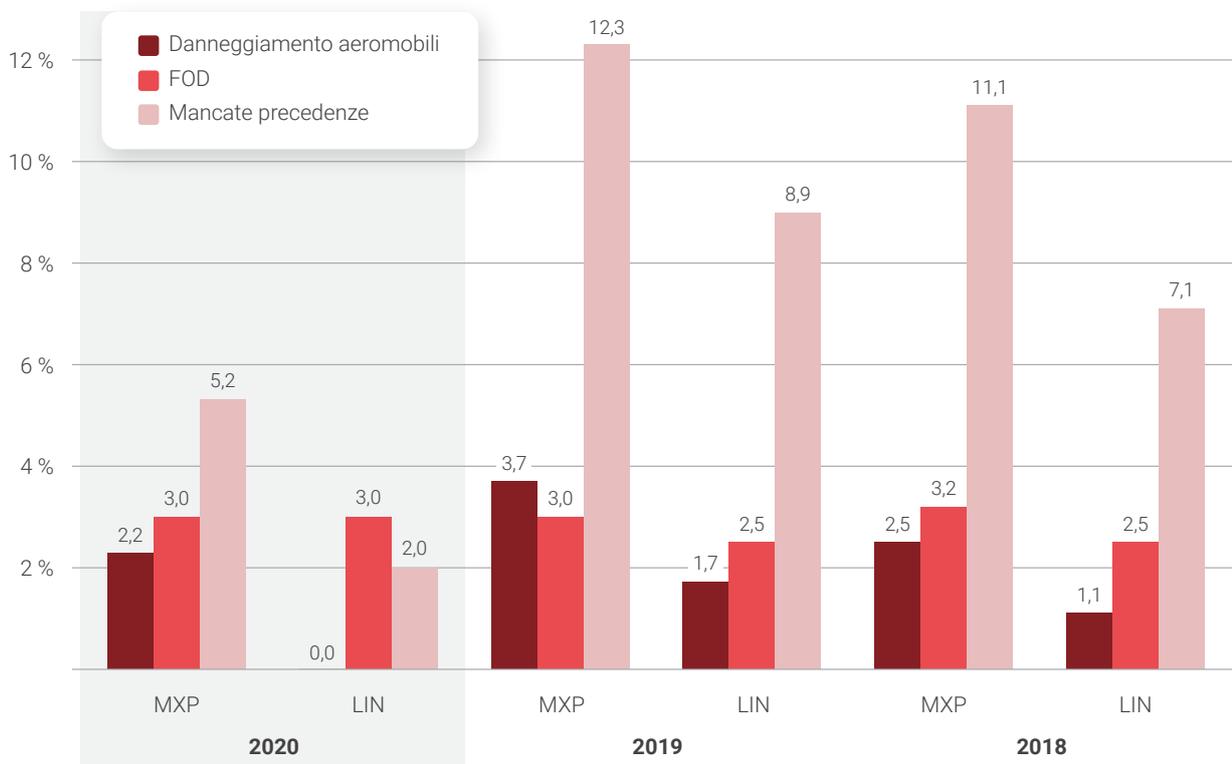
¹⁰ Dato al 30 novembre 2020.

Safety Aeronautica

Negli aeroporti di Milano è attivo un efficace *Safety Management System* (SMS), validato e controllato anche da ENAC, per garantire in termini di *safety* aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio attraverso il mantenimento delle infrastrutture di volo e degli impianti, dei processi e procedure operative e della formazione del personale coinvolto. Il confronto e l'approfondimento delle tematiche che costituiscono i capisaldi della struttura del *Safety Management System* sono trattati mensilmente nei *Safety Board* e nei *Safety Committee* di Linate e di Malpensa, garantendo una completa e diffusa trattazione dei temi di sicurezza delle operazioni. La partecipazione attiva di tutti gli operatori aeroportuali, compagnie aeree, enti istituzionali e soggetti attori delle differenti attività presenti nei due aeroporti, permette un ampio confronto e un costruttivo dibattito sulle principali tematiche trattate. Per monitorare l'efficacia del *Safety Management System* aeroportuale utilizziamo alcuni elementi quantitativi riferiti sia a Linate sia a Malpensa. Gli indicatori dei principali eventi riscontrati negli scali di SEA non hanno evidenziato particolari problematiche dal punto di vista del mantenimento di adeguati livelli di *safety* aeronautica. Di seguito l'incidenza percentuale di tre indicatori significativi rispetto ai GSR (*Ground Safety Report*) ricevuti. I GSR ricevuti nel 2020 sono stati rispettivamente 538 per Malpensa (1.155 nel 2019) e 197 per Linate (403 nel 2019).

Gli indicatori presentano un andamento quasi costante nonostante il confronto avvenga su due anni che presentano delle gestioni operative straordinarie. Infatti, a Malpensa nel 2019 si è registrato un incremento dei voli di quasi il 40% dovuto al progetto "Bridge" vs il 2020 che ha risentito dell'emergenza pandemica da Covid-19. Il numero dei GSR ricevuti da SMS rispecchia chiaramente questo *trend*. Il medesimo discorso è possibile riportarlo su Linate dove, sebbene la chiusura estiva del 2019 abbia ridotto i voli, il 2020 è stato contrassegnato da un ulteriore riduzione che ha pesato sui GSR ricevuti e quindi sulla comparabilità dei dati.

Indicatori della Safety Aeroportuale



WILDLIFE STRIKE: PREVENZIONE E MONITORAGGIO

Le attività di prevenzione e di monitoraggio del fenomeno *wildlife strike* sono disciplinate dal "Piano di riduzione del rischio da impatto con uccelli e animali selvatici" e dalla relativa Procedura Operativa, entrambi inseriti nei manuali di aeroporto (distinti per Linate e Malpensa) e redatti da SEA in conformità alla circolare ENAC APT 16/2004 e certificati dall'ente stesso. Sono inoltre periodicamente soggetti a *audit* sia da parte dell'autorità che del personale interno. Gli aspetti relativi al tema specifico del *bird strike* sono trattati nella Circolare ENAC APT-01B "Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti", in linea con le disposizioni ICAO Annex 14. Sia il Piano sia la Procedura Operativa si attengono alle linee guida della circolare, garantendo una costante attività di monitoraggio e di allontanamento di uccelli e di fauna dal sedime. Particolare attenzione è riservata all'area di manovra con l'utilizzo di moderne attrezzature messe a disposizione dal mercato internazionale. A supporto di questa attività SEA si avvale della società BCI (*Bird Control Italy, leader del settore di prevenzione del bird strike*, che svolge la propria attività nella maggior parte degli aeroporti nazionali). Tutti gli interventi effettuati sono documentati con i *bird strike monitoring form* e con i *bird strike reporting form* alimentando un database gestito attraverso un programma software chiamato "*Bird Strike Management System*". Rispetto al 2019 le segnalazioni di *bird strike* sono in sensibile aumento su Malpensa dovuto al numero inferiore di movimenti sullo scalo tuttavia, non si sono registrati incrementi di severità del fenomeno, come dimostrato dal coefficiente del BRI2 che risulta, per entrambi gli scali, ampiamente al di sotto del limite normativo (0,5). SEA continua nell'attività di controllo e gestione del fenomeno attuando con sistematicità azioni di prevenzione e mitigazione, quali aumento di strumenti dissuasivi, utilizzo di prodotti utilizzati dopo lo sfalcio dell'erba per il controllo delle popolazioni di invertebrati. Inoltre, in occasione della chiusura di Linate è stata effettuata una cattura non cruenta delle leprie.

Indicatori di rischio di *wildlife striking*

	Linate			Malpensa		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
<i>Wildlife Strike</i> ⁽¹⁾	3,7	3,6	1,3	9,1	3,7	1,08
<i>Wildlife Strike</i> ⁽²⁾	0,08	0,11	0,10	0,22	0,19	0,08

⁽¹⁾ Rateo annuale per 10.000 movimenti.

⁽²⁾ Indicatore di rischio BRI2 calcolato secondo la nuova Circolare APT-01B ENAC.

Fonte: SEA

Qualità dei servizi aviation e non aviation erogati ai passeggeri

La Carta dei Servizi è lo strumento creato per definire il livello qualitativo dei servizi erogati dal gestore aeroportuale e garantiti ai passeggeri. Attraverso questo documento SEA comunica ai passeggeri, insieme alle compagnie aeree e alle società che per le stesse forniscono servizi, gli obiettivi di qualità verso i quali ci assumiamo precisi impegni circa il livello dei servizi offerti. Nel 2020 la pandemia Covid-19, oltre agli impatti negativi su volumi di traffico, ha significato una completa riconfigurazione dell'operatività dei *terminal*, che ha messo in discussione i tradizionali canoni della qualità e della "*Customer Experience*".

In questo nuovo e complesso scenario e in linea con le indicazioni di ENAC, l'attività di monitoraggio della qualità dei servizi aeroportuali è stata nella prima fase della pandemia sospesa, successivamente ripresa in modo discontinuo in base all'operatività dello scalo. I dati complessivi raccolti nel 2020 hanno consentito di costruire solo un quadro parziale, in forte discontinuità con gli anni precedenti. Pertanto, ENAC a gennaio 2021 ha formalizzato a tutti i Gestori Aeroportuali, l'opportunità di non pubblicare la sezione dell'allegato contenente gli indicatori valorizzati di qualità.

INIZIATIVE PROMOSSE A FRONTE DELL'EMERGENZA COVID-19

SEA ha indirizzato la sua azione di contrasto alla pandemia riferendosi a norme, linee di indirizzo e *best practices* che regolano e caratterizzano ogni particolare ambito d'intervento.

Sono così stati elaborati diversi Protocolli:

- Protocollo Aziendale: le misure in capo al Datore di lavoro, a tutela dei dipendenti e dei soggetti terzi che, rientrano nelle tutele previste dal D. Lgs. 81/08;
- 2 Protocolli Operativi Sanitari (Linate e Malpensa), che raccolgono tutte le misure in capo al Gestore aeroportuale:

- a tutela dei Passeggeri e degli Utenti aeroportuali;
- di indirizzo e coordinamento di tutti i soggetti aeroportuali per regolamentare le aree di lavoro comuni.

I Protocolli sono stati predisposti da un gruppo di lavoro composto dalle principali funzioni operative di SEA con la collaborazione di EY Advisory e del Gruppo San Donato, anche alla luce delle Linee Guida redatte dal Comitato Scientifico GSD e Università Vita-Salute San Raffaele con i seguenti obiettivi prioritari:

- salvaguardare la salute di passeggeri e operatori minimizzando i rischi di trasmissione del contagio;
- garantire sempre e comunque il mantenimento dei normali livelli di *safety* e *security* delle operazioni;
- favorire la ripresa del traffico passeggeri dopo il periodo di *lockdown* imposto dall'emergenza sanitaria.

I Protocolli sono stati applicati a passeggeri, operatori aeroportuali ed eventuali visitatori - per attività svolte sia nelle aree interne che esterne agli edifici gestiti da SEA aperte a soggetti terzi - e includono una serie di misure di carattere generale (definite "misure di sistema") e alcune indicazioni specifiche riguardanti il sistema del trasporto aereo.

CERTIFICAZIONI CONSEGUITE

Grazie ai protocolli seguiti e alle modalità di implementazione delle disposizioni anti-Covid19, gli aeroporti di Linate e Malpensa hanno ottenuto:

- certificazione ACI World - *Airport Health Accreditation*, che attesta come entrambi gli scali milanesi offrano ai passeggeri e a tutti gli operatori una permanenza sicura in aeroporto, in linea con le raccomandazioni operative e sanitarie di:
 - ACI World, *Airports Council International*;
 - ICAO, *International Civil Aviation Organization*;
 - EASA, *European Union Aviation Safety Agency*;
 - ECDC, *European Centre for Disease Prevention and Control*;
- attestazione *Hygiene Synopsis* rilasciata dal TÜV SUD Italia che promuove, a livello internazionale, l'eccellenza delle pratiche adottate e delle professionalità messe in campo per garantire la sicurezza ai passeggeri e agli operatori nella lotta contro il Covid-19.

IMPLEMENTAZIONE DELLE MISURE

Le misure preventive comunicate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dall'Istituto Superiore di Sanità e dal

Ministero della Salute sono state comunicate agli operatori e passeggeri tramite il sito *internet* dell'aeroporto e nelle aree del *terminal* tramite cartellonistica, infografiche e annunci sonori. Al fine di impedire l'accesso alla aerostazione a chi presentasse temperatura maggiore di 37.5 °C, sia a Linate che a Malpensa, sono stati individuati specifici punti di accesso e di uscita all'edificio che hanno consentito di garantire la separazione dei flussi e la misurazione della temperatura di ogni persona in ingresso. È stato reso obbligatorio per tutte le persone presenti all'interno dell'aerostazione l'utilizzo di una mascherina protettiva. A tutti i dipendenti sono state fornite mascherine certificate.

Alle figure professionali che svolgevano operazioni a diretto contatto con passeggeri per le quali non era possibile garantire il distanziamento interpersonale (es. Guardie Giurate ai filtri di sicurezza, addetti assistenza Passeggeri a Ridotta Mobilità, ecc.) sono state fornite mascherine FFP2 senza valvola. Ai lavoratori sono state fornite le corrette indicazioni per l'utilizzo e la gestione di tutti i dispositivi di protezione individuale in dotazione (mascherine, guanti, occhiali protettivi, tute in carta, ecc.).

All'interno del *terminal* sono state attuate specifiche procedure al fine di garantire una distanza interpersonale di almeno 1 metro, a meno che non si trattasse di componenti del medesimo nucleo familiare. In particolare, sono state attivate le seguenti azioni:

- presenza di adesivi a terra in tutte le aree di attesa e accodamento sia all'interno del *terminal* che nelle aree immediatamente esterne, opportunamente distanziati tra loro e riportanti l'indicazione: "*keep your distance*";
- nelle aree in cui erano possibili maggiori assembramenti hanno operato dei "facilitatori" che invitavano a rispettare le corrette distanze di sicurezza;
- riduzione del numero delle sedute disponibili per inibire la possibilità di utilizzo dei due posti centrali in tutti i blocchi di sedute da quattro posti presenti nel *terminal*;
- installazione di barriere protettive in *plexiglass* presso tutti i banchi *check-in*, biglietterie, *gates*, *lost & found*, informazioni e ogni altra postazione operativa che prevedesse interazione con i passeggeri.

La separazione interpersonale è stata garantita anche a bordo dei bus che effettuano il trasporto dei passeggeri tra il *terminal* e l'aeromobile, dove il numero massimo di passeggeri consentiti a bordo è stato ridotto del 50% rispetto alla capienza massima (con indicazione a terra, mediante adesivi, dei punti dove sostare e inibizione dell'utilizzo di sedili adiacenti).

È stata assicurata la pulizia e l'igienizzazione di ambienti e attrezzature attraverso la disinfezione con prodotti ade-

guati e certificati, con particolare attenzione alle aree più affollate. *Dispenser* di gel disinfettante sono stati resi disponibili in modo capillare nelle diverse aree del *terminal*.

Presso i punti di ristoro e servizi commerciali, il titolare degli spazi assegnati in sub-concessione (ad es. bar, ristorante, negozio, *rent-a-car*, banca, ufficio postale, ecc.) doveva garantire il mantenimento almeno della distanza interpersonale di sicurezza e il rispetto delle misure di volta in volta emanate dal Governo (DPCM, Decreto-legge, Linee guida, ecc.) o dalla Regione Lombardia.

Sui siti degli aeroporti è stata creata un'apposita sezione Covid-19 per informare i passeggeri sui comportamenti da seguire e contenente le domande più frequenti utili per la predisposizione del viaggio in tutta sicurezza. Una campagna informativa è stata dedicata anche ai passeggeri a ridotta mobilità e a tutti coloro che richiedono assistenza con l'obiettivo di offrire informazioni utili e precise e dare evidenza della cura particolare e dei servizi offerti anche durante il periodo di pandemia.

RICONOSCIMENTO "VOICE OF THE CUSTOMER" DI ACI WORLD

Airports Council International (ACI) World ha assegnato un riconoscimento agli aeroporti che hanno continuato a dare la priorità all'ascolto e al coinvolgimento dei clienti durante la pandemia Covid-19.

Lo scalo di Milano Malpensa è stato inserito tra i 140 aero-

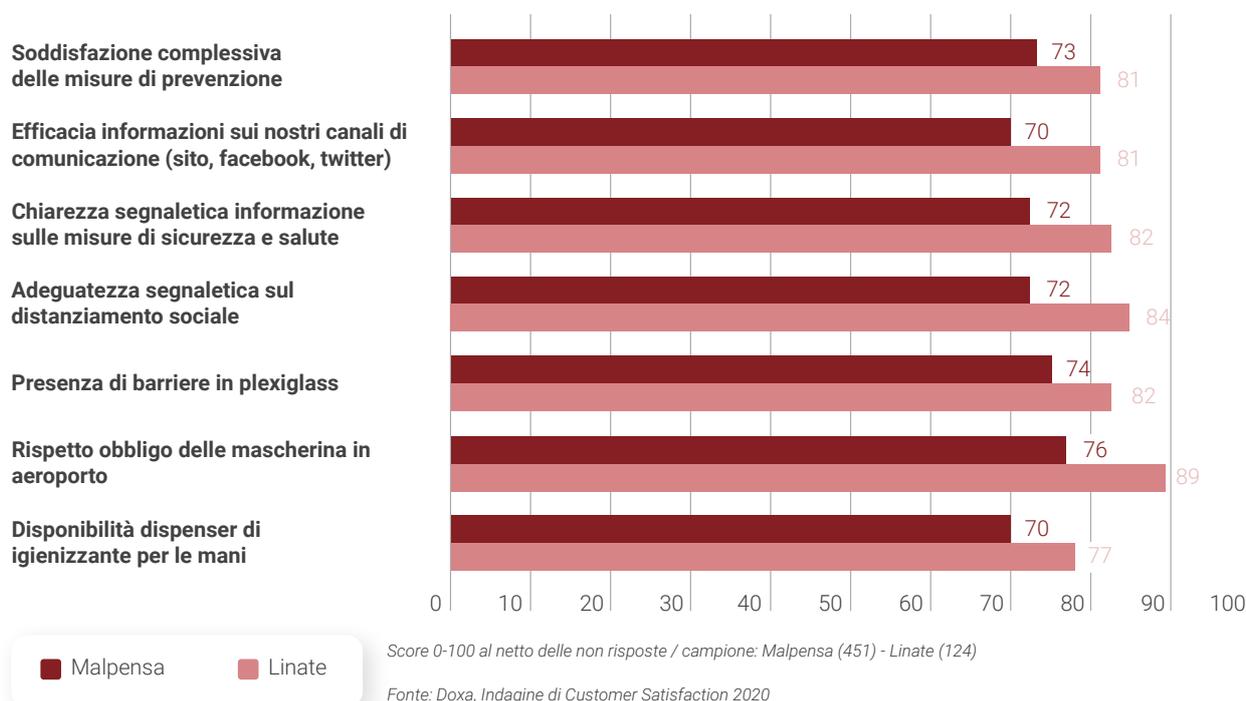
porti di tutto il mondo (33 in Europa) a vedersi assegnato tale riconoscimento. Il riconoscimento "*The Voice of the Customer*" è rivolto agli aeroporti che hanno dimostrato sforzi significativi nella raccolta del *feedback* dei passeggeri attraverso il programma *Airport Service Quality (ASQ)* per aiutarli a comprendere meglio i propri clienti durante la pandemia. Per qualificarsi, un membro dell'aeroporto doveva aver raccolto tre o più trimestri di dati. Malpensa rientra dunque nel ristretto *panel* di aeroporti internazionali che hanno cercato incessantemente di raccogliere il *feedback* dei passeggeri durante la pandemia. Durante quel periodo, nonostante i continui cambi di assetto operativo che costringevano a scalare rapidamente la capacità di movimentazione dei passeggeri verso l'alto o verso il basso, i passeggeri dello scalo di Malpensa sono stati assistiti in diverse parti dell'aeroporto riadattate alle esigenze di volta in volta emergenti, garantendo loro le massime condizioni di protezione sanitaria.

LIVELLO DI SODDISFAZIONE DEI PASSEGGERI SULLE MISURE ADOTTATE

Sono stati implementati dei KPI di monitoraggio dell'efficacia e dell'efficienza delle misure adottate per il contrasto alla diffusione del Covid-19 ed avviati sondaggi specifici per comprendere l'evoluzione delle esigenze e delle aspettative del passeggero, con particolare attenzione verso l'impatto sull'esperienza di viaggio.

Il KPI generale di "soddisfazione complessiva di tutte le misure adottate" evidenzia un indice di soddisfazione medio del 75% a livello di sistema aeroportuale.

Livello di soddisfazione dei passeggeri sulle misure di contrasto al Covid-19 adottate negli aeroporti di Milano



Offerta di servizi commerciali

Le attività *Non Aviation* includono:

- attività *retail* (vendita al pubblico, in regime *duty free* e *duty paid*, ristorazione, autonoleggi, gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie);
- gestione dei parcheggi;
- gestione degli spazi *cargo*;
- gestione degli spazi pubblicitari;
- altre attività, raggruppate sotto la voce "servizi ed altri ricavi" (quali manutenzione mezzi, *real estate*, incluse locazioni e concessioni di porzioni del sedime aeroportuale e servizi tecnologici e di progettazione, nonché servizi di sicurezza non regolamentati).

Retail

I punti vendita siti all'interno delle aerostazioni passeggeri offrono prodotti sia in regime di *duty free* (ovvero in esenzione dal pagamento dell'IVA e delle *accise*), sia in regime di *duty paid* (ossia in regime ordinario di acquisto senza poter beneficiare della predetta esenzione). L'attività di vendita al dettaglio esercitata negli scali offre al pubblico e ai passeggeri un'ampia gamma di prodotti e marchi volti a soddisfare differenti tipologie di utenti e prevede una significativa caratterizzazione dell'offerta commerciale di ogni *terminal*:

- Malpensa *Terminal 1* dedicato allo *shopping* di lusso e del *duty free*;
- Malpensa *Terminal 2* dedicato al *low cost*;
- Linate scalo delle proposte commerciali di alta fascia specializzato nella clientela *business*.

Nel 2020 negli scali SEA - in ragione della diminuzione delle attività dovute alla pandemia - si sono avuti 44 punti vendita operativi, corrispondenti a 7.285 m² di spazi commerciali (-7.139 m² rispetto al 2019), di cui 6.558 m² a Malpensa *Terminal 1* e 727 m² a Linate.

Aree commerciali degli aeroporti di Milano - *shops + food & beverage* (m²)



Aree retail operative degli aeroporti di Milano per milione di passeggeri (m²/passeggeri)

	2020	2019	2018
Malpensa T1	1.411	859	1.079
Malpensa T2	0	492	516
Linate	757	751	691

Fonte: SEA

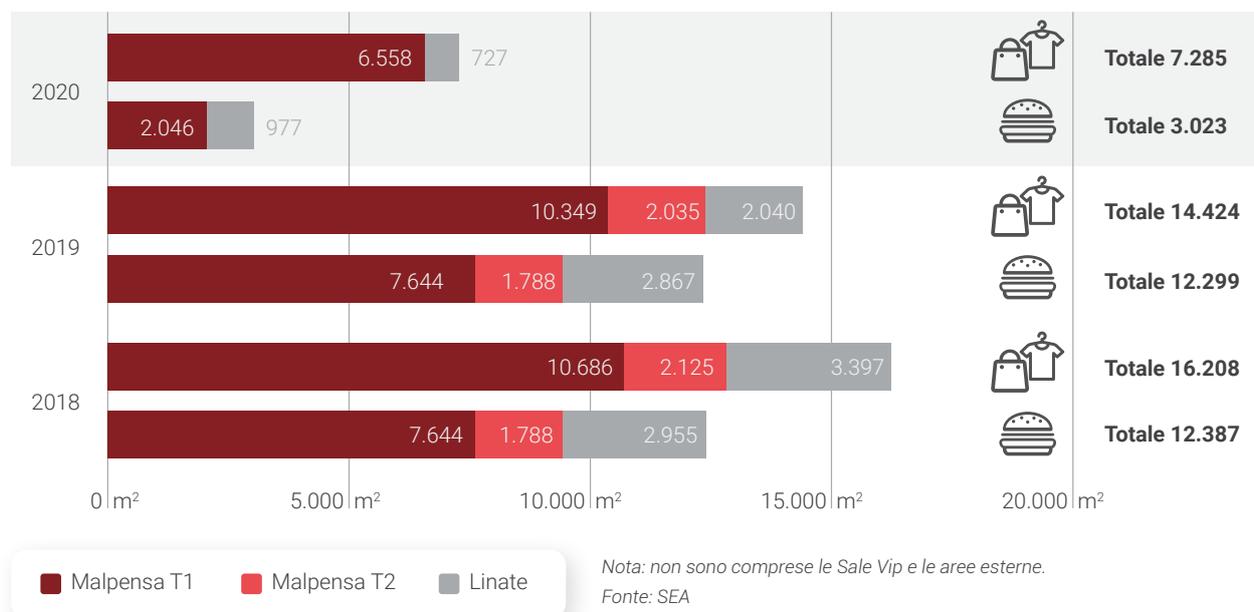
Nonostante gli effetti della pandemia, al Terminal 1 di Malpensa nella Piazza del Lusso sono proseguite una serie di operazioni di *asset management* volte a creare maggior valore nel periodo post pandemico con l'inaugurazione a luglio della nuova *boutique* Loro Piana in una *location* molto più ampia rispetto alla precedente e presso la quale si trasferirà Ermenegildo Zegna, l'avvio dei lavori a dicembre per la nuova *boutique* "Rolex - Damiani" e l'allestimento nel mese di ottobre di Gucci di un *temporary store* negli spazi rilasciati da Montblanc, Damiani e Hour Passion, mantenendo il presidio sullo scalo e riconfermando la volontà di investire sul Terminal 1. Anche Montblanc, in attesa della nuova definitiva *location*, ha allestito un *temporary shop* dando continuità al proprio *business* sullo scalo. Agli imbarchi, tra agosto e settembre si segnalano le nuove aperture di Hugo Boss e Furla.

Nel 2020 nei *terminal* gestiti da SEA - in conseguenza della ridotta attività dovuta alla pandemia - hanno operato 17 bar e ristoranti, per una superficie occupata di circa 3.023 m² (-9.276 m² rispetto al 2019), di cui 2.046 a Malpensa Terminal 1 e 977 m² a Linate.

Nell'ambito del *food & beverage* al Terminal 1, nel mese di febbraio Autogrill ha iniziato i lavori per il *restyling* di Motta al Satellite Nord, poi interrotti con l'insorgenza dell'emergenza sanitaria. Con la concentrazione dell'operatività al Satellite centrale anche tutti gli esercizi di *food & beverage* ubicati in area Schengen sono stati chiusi, ad eccezione di Cioccolati Italiani che è rimasto operativo seppur con orario ridotto.

Sullo scalo di Linate con la ripartenza del cantiere del nuovo corpo F dal mese di maggio e le intervenute misure e protocolli a supporto della sicurezza delle maestranze coinvolte, si è deciso di ampliare le aree di intervento includendo quella del Bar Motta, approfittando della chiusura del *terminal*. Nel mese di giugno pertanto, Autogrill ha riconsegnato anticipatamente la specifica *location*. Dal mese di luglio anche l'area con servizio al tavolo del Puro Gusto, in area arrivi, ha subito una forte penalizzazione in funzione dei lavori di realizzazione delle nuove scale mobili e dell'ascensore utili al potenziamento dei collegamenti verticali tra l'aerostazione e la M4.

Aree commerciali degli aeroporti di Milano - shops + food & beverage (m²)



PARCHEGGI

SEA gestisce direttamente i parcheggi dei propri scali e, dal 2014 anche di Orio al Serio. Il sistema *ViaMilano Parking* offre 10 tipologie di parcheggio per un totale di oltre 15.000 posti auto.

La tenuta rispetto all'evidente calo del traffico è il risultato di una politica commerciale coerente con le abitudini di consumo in divenire, con attenzione alla continuità della relazione con la base clienti.

In particolare, le attività di comunicazione hanno fatto leva sulla forza dell'infrastruttura all'interno del sedime aeroportuale, valorizzando la propensione all'utilizzo del mezzo privato: un'operazione di consolidamento verso i *competitors off-airport* di cui sono attesi i benefici, in termini di conquista di quote di mercato, anche al termine della emergenza sanitaria.

Tra le iniziative di *caring* verso il cliente finale citiamo:

- rimborso degli acquisti *on line* annullati per il *lockdown*;
- rielaborazione delle tariffe B2C con riduzione fino al 40%;
- posticipo a 90 giorni dell'addebito *Telepass* per clienti *business* e privati.

Numero di parcheggi (posti auto)

	2020	2019	2018
Malpensa T1	6.729	6.729	7.158
Malpensa T2	6.131	4.531	2.531
Linate	3.026	3.171	3.867
Totale	15.886	14.431	13.556

Nota: i dati si riferiscono solo al n. posti auto disponibili.

La crescita dei posti auto del Terminal 2 è dovuta alla disponibilità di 1.600 nuovi posti del Parcheggio Nidoli, attivi da marzo 2020.

Fonte: SEA

Il bisogno di rassicurazione è stato tradotto in benefici concreti quali l'implementazione nei parcheggi di Linate e Malpensa della modalità di ingresso e uscita *"touchless"* per chi acquista *on line*, con l'introduzione del sistema di lettura *barcode* in sostituzione della digitazione manuale del PIN su tastierino.

In aggiunta, soprattutto sui *canali digital/social*, sono state proposte nuove soluzioni all'insegna della flessibilità per attivare la conversione all'acquisto quali il cambio prenotazione gratuito per acquisti *on line* e il *"parking pass"* cioè un credito a scalare utilizzabile in un arco temporale ampio.

Malpensa T1 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2020	6.729	153.667	4,2
2019	6.729	756.890	3,5
2018	7.158	1.045.940	3,4

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

Malpensa T2 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2020	6.131	39.445	2,9
2019	4.531	274.261	2,5
2018	2.531	231.282	2,7

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

Linate - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2020	3.026	55.578	2,9
2019	3.171	116.688	1,2
2018	3.867	571.357	2,7

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno.

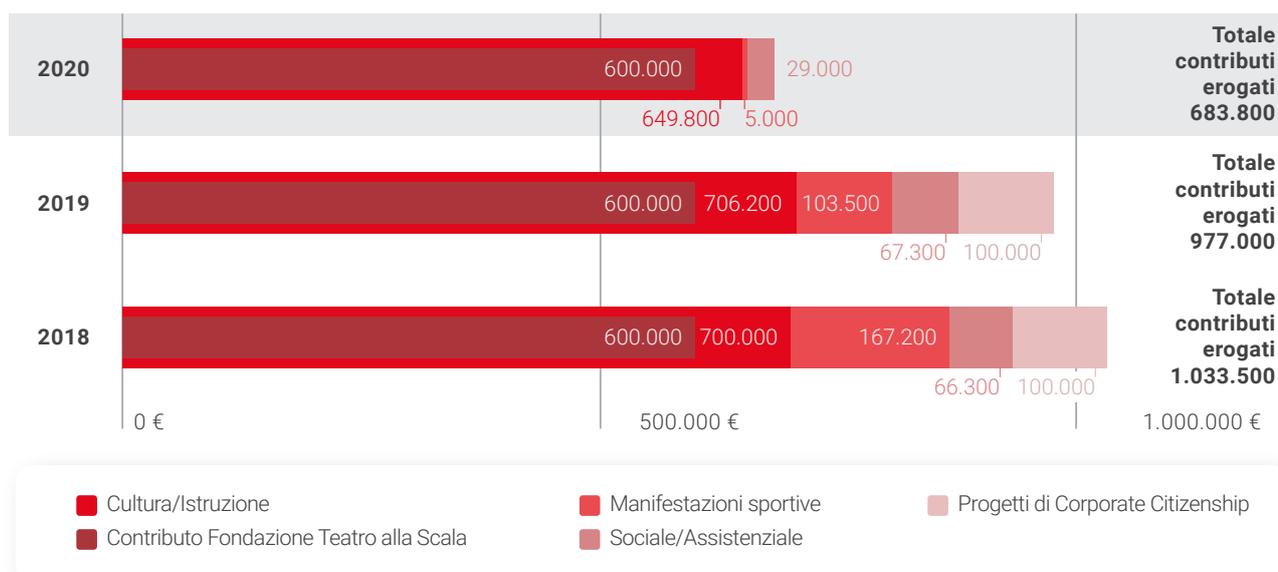
Fonte: SEA

Investimenti in Corporate Citizenship

La maggior parte dei contributi liberali complessivamente erogati da SEA nell'ultimo triennio (oltre 2,6 milioni di Euro) riguarda il sostegno a iniziative culturali, in particolare all'attività della Fondazione del Teatro alla Scala di Milano.

Quale socio fondatore, SEA partecipa attivamente al raggiungimento degli obiettivi di diffusione della cultura musicale nel mondo e supporta la valorizzazione del patrimonio artistico nazionale, contribuendo a mantenerne elevato il livello qualitativo. Nel corso dell'ultimo triennio SEA ha investito in attività di *corporate citizenship* 200 mila Euro.

Erogazioni effettuate nell'ultimo triennio (Euro)



OUTCOME

L'outcome di SEA corrisponde all'impatto sistemico generato a beneficio del contesto socio-economico di riferimento. Definisce e misura in che modo la gestione del sistema aeroportuale sia riuscita a fungere da fattore abilitante e da catalizzatore dello sviluppo economico e sociale, attraverso la generazione di una connettività aerea di qualità adeguata e congruente con il profilo competitivo del sistema territoriale servito.

Connettività

LE PERFORMANCE DI CONNETTIVITÀ PRE-PANDEMIA

Prima che la pandemia sconvolgesse profondamente il trasporto aereo a livello mondiale, il sistema aeroportuale milanese risultava tra i più performanti a livello continentale per quanto riguarda la qualità della connettività offerta al territorio. Di seguito i *key data* riferiti a fine 2019:

- Nel *ranking* dei 30 aeroporti globalmente meglio connessi (selezionati su una rete che comprende 3.908 aeroporti nel mondo) Malpensa occupava la 28° posizione, con un indice di connettività pari a 2,57. A livello di connettività europea (riferita a un campione di 480 aeroporti continentali) era salita di 11 posizioni, collocandosi al 17° posto con un indice di 1,87. Anche Linate aveva migliorato la propria classifica sull'accessibilità continentale, passando dalla 103° alla 98° posizione.
- Nella fase pre-pandemica l'area urbana di Milano si collocava al 9° posto europeo per livello complessivo di offerta di trasporto aereo, con 49,6 miliardi di ASK - *Available Seat Kilometer* - offerti annualmente (ASK è l'indicatore corrispondente al totale dei posti offerti per ogni volo moltiplicato per i chilometri volati).
- Malpensa risultava il miglior scalo italiano (14° nel *ranking* europeo) per quanto riguarda il livello di connettività parametrato ai tempi di viaggio, con 372 aeroporti collegati in giornata e tempi medi di connessione pari a 317 minuti. Lo scalo di Malpensa risultava inoltre il miglior aeroporto italiano per quanto riguarda l'insieme delle destinazioni per le quali è possibile effettuare un volo di andata e ritorno entro la giornata (*day trip*) rimanendo a destinazione almeno 4 ore, occupando la 10° posizione nel *ranking* europeo - con un *network* di 151 destinazioni e un tempo medio di 725 minuti.
- Malpensa era l'unico tra gli aeroporti italiani facente parte della *top 10* nel *ranking* continentale basato sulla quota di PIL europeo raggiungibile in tempi contenuti, collocandosi al 10° posto con l'82,5% del PIL europeo raggiungibile entro le 2 ore di viaggio e un ulteriore 16,7% raggiungibile in 2-4 ore.

Questi risultati erano stati conseguiti nonostante il sistema milanese - e in particolare lo scalo di Malpensa - fosse caratterizzato da un elevato livello di competizione, sia diretta che indiretta. In particolare:

- in termini di competizione diretta, Malpensa nel 2019 era lo scalo europeo con il più basso livello di dipendenza da un singolo vettore (la prima compagnia per quota di ASK era easyJet con l'11,4%). Lo scalo di Linate mostrava invece un livello di concentrazione del traffico maggiore rispetto a Malpensa, a causa della presenza significativa di Alitalia, che gestiva il 62,2% della quota di ASK complessivamente offerta;
- il livello di competizione indiretta - riferito a ciascuna rotta offerta da uno specifico aeroporto per la quale esistano rotte alternative offerte da altri aeroporti, vicini a quello considerato, per destinazioni vicine o coincidenti alla rotta in questione - risultava rilevante nell'area di Milano. Da Malpensa circa il 96,5% dell'offerta di rotte con destinazione europea era soggetta alla competizione di altri scali presenti nell'area come Linate e Orio al Serio.

(Fonte: ICCSAI, 2021)

L'IMPATTO DELLA PANDEMIA SULLA CONNETTIVITÀ

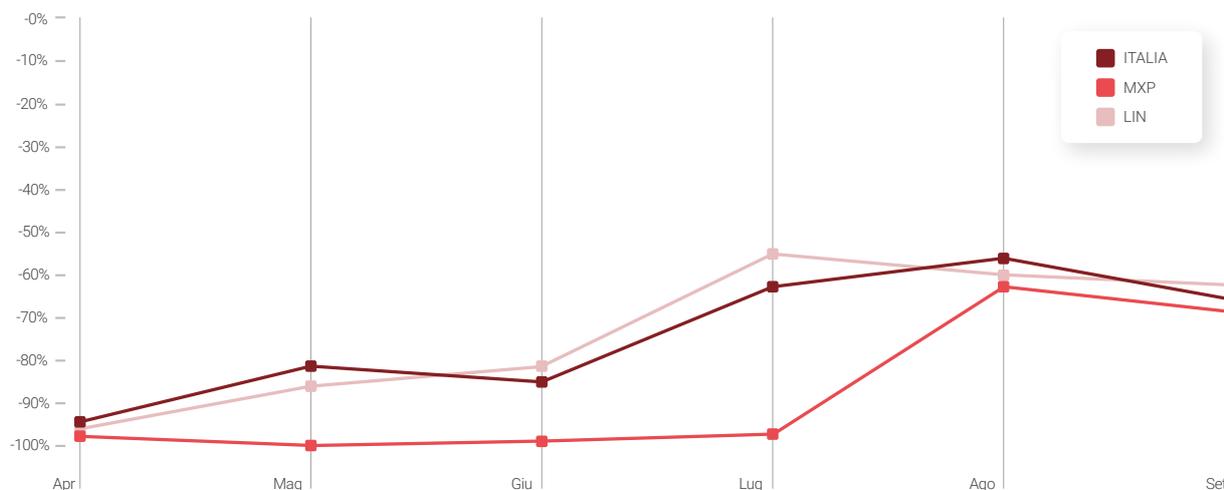
La pandemia Covid-19 ha inciso drammaticamente sull'offerta di connettività aerea del trasporto aereo, che ha registrato un collasso sistemico in tutte le regioni europee. L'entità di questa riduzione è stata direttamente collegata alle misure messe in atto dai governi nei loro sforzi per contenere la propagazione del virus.

Alcuni governi hanno disposto - in diversi momenti dell'anno - la chiusura del traffico aereo commerciale mentre altri hanno istituito periodi di quarantena obbligatori fino a 14 giorni per i passeggeri aerei in arrivo. La perdita di connettività aerea incide fortemente sulle dinamiche economiche e sociali dei territori. Ricostruire la connettività aerea sarà quindi fondamentale per riattivare il turismo, gli affari, gli investimenti e il commercio.

L'indice di connettività diretta è una misura migliore dell'*outcome* generato da un aeroporto rispetto al semplice numero di destinazioni servite poiché tiene conto anche del numero di frequenze disponibili per queste destinazioni e quindi della comodità nel raggiungerle. Nei primi 9 mesi del 2020 più di 6.000 rotte aeree servite dagli aeroporti europei nel 2019 sono state interrotte: una diminuzione del 50%.

Anche a settembre, a seguito di un tentativo di ripresa durante i mesi estivi di punta di luglio e agosto (poiché diversi governi avevano allentato le restrizioni di viaggio e allentato i blocchi durante l'implementazione di sistemi di test e tracciamento), la connettività diretta degli aeroporti era rimasta una frazione di quella del 2019. In estate la connettività degli aeroporti milanesi aveva recuperato dalla decimazione dei voli di aprile a circa il 55% delle normali operazioni di agosto. A settembre il *trend* si è nuovamente invertito poiché le compagnie aeree hanno rivisto le offerte di capacità, sulla base della mancanza di domanda e delle rinnovate restrizioni di viaggio conseguenti alla "seconda ondata".

Gap di connettività diretta 2020 vs.2019 - Italia e Aeroporti Milanesi



Fonte: ACI Europe, Airport Industry Connectivity Report 2020

Impatto socio-economico generato dagli aeroporti

Anche durante il periodo pandemico il sistema aeroportuale milanese ha continuato a svolgere - sebbene in forma parziale rispetto agli anni precedenti - a beneficio dell'intero territorio lombardo e dell'intero Nord-Ovest italiano - il ruolo di attrattore di capitali, generatore di opportunità lavorative e attivatore o catalizzatore di iniziative di investimento. La piattaforma di dati attraverso cui viene misurato periodicamente l'impatto socio-economico generato dagli scali milanesi sul territorio ha tenuto conto delle mutate condizioni operative degli scali che hanno caratterizzato il 2020.

LE TIPOLOGIE DI IMPATTO ANALIZZATE

Impatto diretto

È generato dall'insieme delle attività economiche che forniscono servizi ai passeggeri e alle merci operando all'interno del sedime aeroportuale (ad esempio: vettori, negozi, bar e ristoranti, autonoleggi, banche, spedizionieri, *handler*, enti di stato, società di *catering*, ecc.). È stato ricostruito partendo dall'elenco delle aziende che hanno richiesto l'emissione di *badge* per operare all'interno degli scali. L'occupazione media per settore e unità locale è stata ricavata incrociando banche dati Istat nazionali e regionali, letteratura dedicata ai sistemi aeroportuali e verifiche condotte direttamente presso gli aeroporti. Il valore della produzione è stato stimato applicando ai dati occupazionali gli indici di produttività media per addetto.

Impatto indiretto e indotto

L'impatto indiretto è quello generato dalle attività che forniscono servizi a passeggeri e merci operando all'esterno del sedime aeroportuale e dalle filiere di fornitura attivate dai gestori delle attività dirette. L'impatto indotto è invece rappresentato dall'incremento di domanda finale causata dalla spesa dei percettori di reddito coinvolti a vario titolo nelle attività innescate dalla presenza dell'aeroporto. Gli effetti indiretti e indotti sono stati stimati utilizzando moltiplicatori economici (rispettivamente leonteviano e keynesiano), come è prassi comune per gli studi di impatto economico. Questi moltiplicatori sono basati su modelli *input-output* dell'economia nazionale, opportunamente regionalizzati, così da essere calibrati al caso lombardo. Il modello cattura ciò che ogni azienda o settore devono acquistare da ogni altro settore, al fine di produrre un valore di 1 Euro di beni o servizi.

Impatto catalitico

Sotto la definizione di impatto catalitico si riassume l'insieme degli effetti statici e dinamici generati dalla presenza di un aeroporto a favore dell'attrattività e della competitività dell'area interessata dalla sua attività. Creando connettività, l'aeroporto innesca o amplifica meccanismi di sviluppo socio-economico che fanno da *booster* per la crescita economica del territorio.

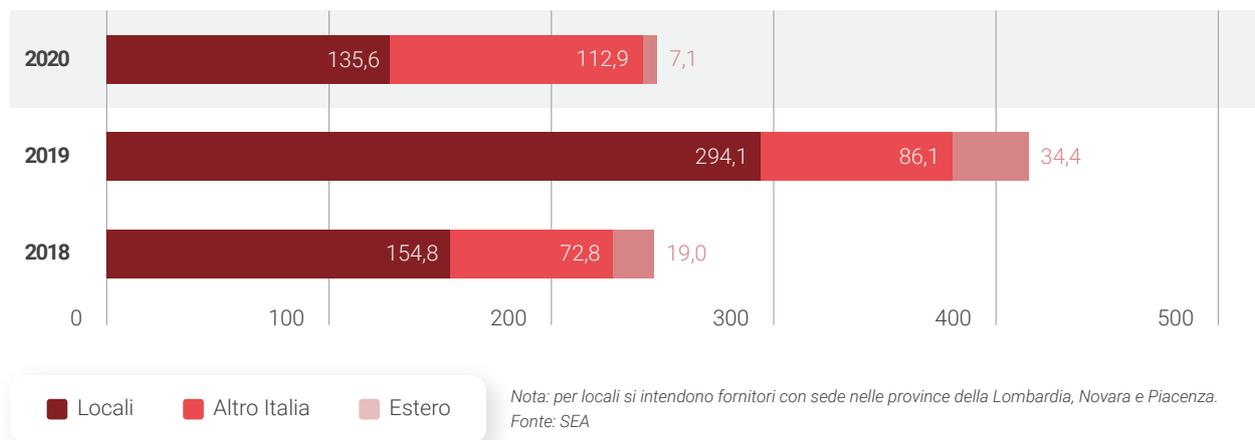
Sulla base dei dati relativi all'impronta socio-economica degli scali milanesi - contenuti in diversi studi commissionati al *Centro per lo Sviluppo dei Territori e dei Settori della LIUC Business School* e coordinati dal prof. Massimiliano Serati - il sistema aeroportuale SEA ha registrato nel 2020 - come era prevedibile in conseguenza della pandemia - una forte riduzione degli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico.

Le ricadute complessive sul territorio lombardo sono quantificabili in circa 24 miliardi di Euro, alle quali ha corrisposto l'attivazione di poco più di 194 mila posizioni lavorative.

Impatto di SEA sulla supply chain

Prima di analizzare l'impatto generato dagli aeroporti nel loro complesso, un primo dato riguarda l'impatto economico generato sul territorio circostante dalla sola attività del Gruppo SEA in termini di acquisto di forniture di beni e servizi, che nel 2020 è stato pari a 136 milioni di Euro, corrispondente al 53% degli acquisti in valore complessivamente effettuati dal Gruppo.

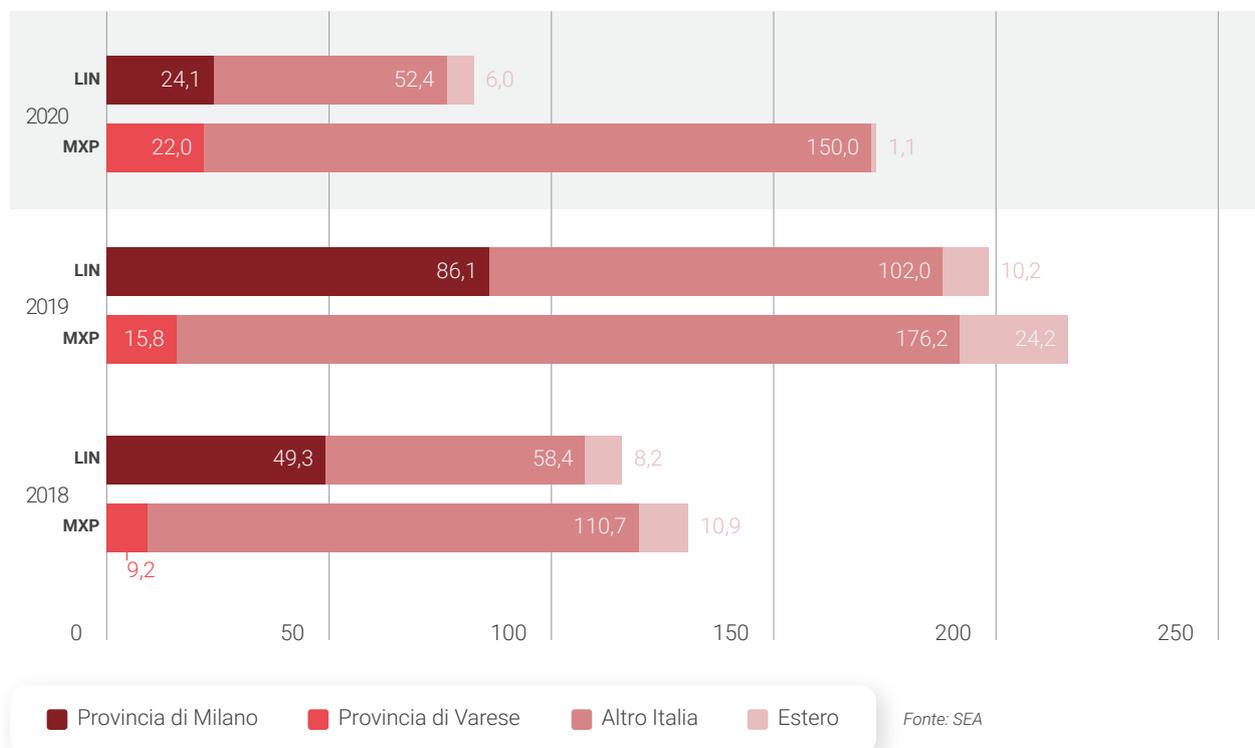
Valore ordini per provenienza geografica (milioni di Euro)



Tale risultato, che risente dalla contrazione dell'ordinato derivante dall'impatto della pandemia Covid-19, ha contribuito a mantenere in ogni caso la quota di acquisti effettuati presso imprese del territorio su un valore superiore al 60% nell'ultimo triennio, periodo che meglio rappresenta la durata media dei contratti in essere.

Questo nonostante SEA non svolga processi di selezione dei fornitori per provenienza geografica, sia per i vincoli derivanti dalle gare a evidenza pubblica sia per la precisa scelta del Gruppo di privilegiare gli aspetti qualitativi, economici e di sostenibilità della fornitura. Nello scalo di Linate il valore degli ordini effettuati presso fornitori localizzati nella provincia di Milano è stato pari al 29% (40% in media nel periodo 2018-2020), mentre nello scalo di Malpensa il valore degli ordini rivolti a fornitori presenti nella provincia di Varese è stato pari al 13% (9% in media nel periodo 2018-2020).

Linate e Malpensa - Valore ordini per appartenenza territoriale (milioni di Euro)



Impatto socio-economico diretto di Malpensa

Lo scalo di Malpensa nel 2020 ha registrato una sostanziale tenuta - rispetto all'anno precedente - sul fronte della presenza di unità produttive (553 vs. 563, -1,8%), attraverso le quali è stata attivata un'occupazione di circa 19,6 mila unità lavorative.

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Malpensa

	N° imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (Mio Euro)
2018	548	20.540	5.022
2019	563	20.977	5.109
2020	553	19.615	2.876

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

In significativa diminuzione il valore della produzione realizzato all'interno del sedime di Malpensa, che nel 2020 si è ridotto del 43,7%, attestandosi a 2.876 miliardi di Euro.

L'IMPATTO OCCUPAZIONALE DIRETTO DI MALPENSA SUI COMUNI CUV

Dall'analisi della distribuzione sul territorio delle ricadute occupazionali dirette generate dall'aeroporto di Malpensa, emerge come il 79,2% degli occupati risieda in Lombardia, il 6,7% nella vicina Provincia di Novara e il 14% circa sia invece residente fuori regione.

Impatto occupazionale di Malpensa sui comuni CUV

Anno	Occupazione diretta totale attivata da Malpensa	Occupazione diretta attivata presso i comuni CUV	% CUV sul totale
2018	20.540	4.082	19,9
2019	20.977	4.292	20,4
2020	19.615	4.079	20,7

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA

In Provincia di Varese, dove ha sede l'aeroporto di Malpensa, risulta occupata circa la metà degli addetti (48,4%), mentre i comuni del CUV raccolgono poco più del 20% dell'occupazione generata dallo scalo (il 37,0% circa dell'occupazione direttamente generata da Malpensa in Provincia di Varese).

Impatto socio-economico indiretto e indotto di Malpensa

L'impatto indiretto generato dallo scalo di Malpensa (riferibile alle filiere di fornitura esterne delle unità produttive operanti all'interno del sedime) nel 2019 è attestato su 12,0 mila posizioni di lavoro attivate a fronte di 1,0 miliardo di Euro di valore della produzione generata. L'impatto indotto (riconducibile all'incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all'interno del sedime aeroportuale) è invece pari a poco meno di 9,1 migliaia di posizioni lavorative attivate e 1,3 miliardi di valore della produzione.

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Malpensa

Anno	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (Mio Euro)	Occupazione	Valore della produzione (Mio Euro)
2018	12.639	1.786	9.566	2.356
2019	12.908	1.817	9.770	2.397
2020	12.070	1.023	9.136	1.349

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT

Impatto socio-economico catalitico di Malpensa

Il concetto di impatto catalitico si coniuga con l'idea che l'aeroporto contribuisca a generare (facendone parte) una sorta di "ecosistema", di cui l'aeroporto è inizialmente volano e poi *co-pivot*.

Le dinamiche catalitiche potrebbero quindi essere le forze che nel lungo periodo aggregano, sul territorio di riferimento dell'aeroporto, persone, attività produttive, competenze e tecnologie. Contestualizzando l'esistenza di impatti di tipo catalitico nella più generale idea di attrattività territoriale, risulta evidente che:

- l'attivazione catalitica tende a diventare significativa e trasversale solo oltre una certa soglia dimensionale dell'aeroporto ed è correlata in maniera non lineare con i flussi di traffico;
- non sempre è agevole identificare e separare le diverse declinazioni dell'impatto catalitico;
- esistono dei meccanismi di retroazione, anche se relativamente più deboli, attraverso i quali il contesto economico induce a sua volta lo sviluppo dell'aeroporto.

LE COMPONENTI DELL'IMPATTO CATALITICO DI MALPENSA ANALIZZATE

Una delle componenti principali dell'impatto catalitico è quella turistica. L'accessibilità aerea facilita l'arrivo di un numero maggiore di turisti per un Paese. La spesa di questi turisti è in grado di supportare una vasta gamma di attività: hotel, ristoranti, negozi, servizi di intrattenimento e divertimento, noleggio di auto ecc.

La stima dell'impatto catalitico del 2020 di Malpensa non considera questa componente, sia a causa dell'esiguo traffico (soprattutto internazionale) generato dallo scalo, sia per l'impossibilità di ricostruire il profilo di spe-

sa dei passeggeri attraverso le tradizionali *survey* svolte negli anni precedenti. L'impatto catalitico del 2020 considera quindi:

Commercio internazionale

Le imprese manifatturiere presenti sul territorio di riferimento che beneficiano dei collegamenti aerei verso i mercati di esportazione.

Attrazione e ritenzione di investimenti produttivi sul territorio

Un fattore chiave che le aziende tengono in conto quando prendono decisioni circa la localizzazione di uffici, impianti di produzione o magazzini è la presenza di un aeroporto internazionale.

IL RUOLO DI MALPENSA NEL COMMERCIO INTERNAZIONALE

È noto che i volumi di merci trasportate per via aerea da e verso l'Italia rappresentano una quota trascurabile (2% circa) dei flussi di commercio estero nazionale e che il vettore principale rimane quello marittimo.

Ciò potrebbe far supporre che l'impatto catalitico di tipo commerciale sia irrilevante. Il quadro tuttavia cambia se si prendono in considerazione i valori delle merci trasportate per via aerea che nel 2020, nonostante la crisi pandemica, hanno corrisposto al 9,7% del commercio estero italiano, in crescita rispetto all'anno precedente (9,3%). Tale incremento è stato generato anche dalla forte crescita delle importazioni via aerea di presidi sanitari legati al contrasto della pandemia.

Se invece ci si concentra sulle esportazioni si osserva come il 10,3% delle esportazioni italiane in valore si è mosso nel 2020 per via aerea (contro l'11,3% del 2019). Il 67,2% di questa quota è transitato attraverso gli aeroporti del Nord Italia (contro il 65,6% del 2019).

Evoluzione dei flussi *import-export* di merci trasportate per via aerea in Italia (mio Euro)

	Importazioni + Esportazioni			Esportazioni		
	Totale Italia	Italia via aerea	Nord Italia via aerea	Totale Italia	Italia via aerea	Nord Italia via aerea
2010	704.735	49.542	33.828	337.346	29.448	20.359
2019	901.938	84.119	52.812	473.753	53.435	35.036
2020	787.518	76.019	45.673	423.348	43.623	29.302
CAGR	1,9%	7,4%	5,1%	3,9%	6,8%	6,3%
Crescita 20/19	-12,7%	-9,6%	-13,5%	-10,6%	-18,4%	-16,4%
Quota 2010		7,0%*	68,3%**		8,7%*	69,1%**
Quota 2019		9,3%*	62,8%**		11,3%*	65,6%**
Quota 2020		9,7%*	60,1%**		10,3%*	67,2%**

*Italia via aerea/Italia tot

**Nord via aerea/Italia via aerea

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT

Ultimo trimestre 2019 e 2020 stimato

I flussi in valore di *import-export* (36,5 miliardi, -5,7 miliardi rispetto al 2019) che sono transitati da Malpensa corrispondono a circa il 4,6% del commercio estero italiano (che nel 2020 ha avuto un tracollo del -12,7%, attestandosi sui 787,5 miliardi di Euro).

Il ruolo di Malpensa su questo fronte ha continuato a rivelarsi di assoluto rilievo, non tanto sul versante dell'incidenza sul valore totale delle esportazioni italiane (attestatosi al 5,5%), quanto su quello dell'incidenza sulle esportazioni nazionali dirette al di fuori dell'UE (dove il ruolo del *cargo* aereo risente meno della competizione della logistica su ferro e gomma), che nel 2020 ha rappresentato l'11,5% (sebbene in discesa rispetto al 12,3% del 2019).

Incidenza del traffico *cargo* di Malpensa sul valore delle esportazioni italiane (mio Euro)

Anno	Export Italia	Export via Malpensa	Export via Malpensa/Export Italia	Export Italia Extra-UE	Export via Malpensa Extra-UE	Export via Malpensa Extra-UE/Export Italia Extra-UE
2010	337.346	20.359	6,0%	143.958	19.283	13,4%
2019	475.930	28.029	5,9%	209.841	25.837	12,3%
2020	423.348	23.441	5,5%	188.030	21.520	11,5%

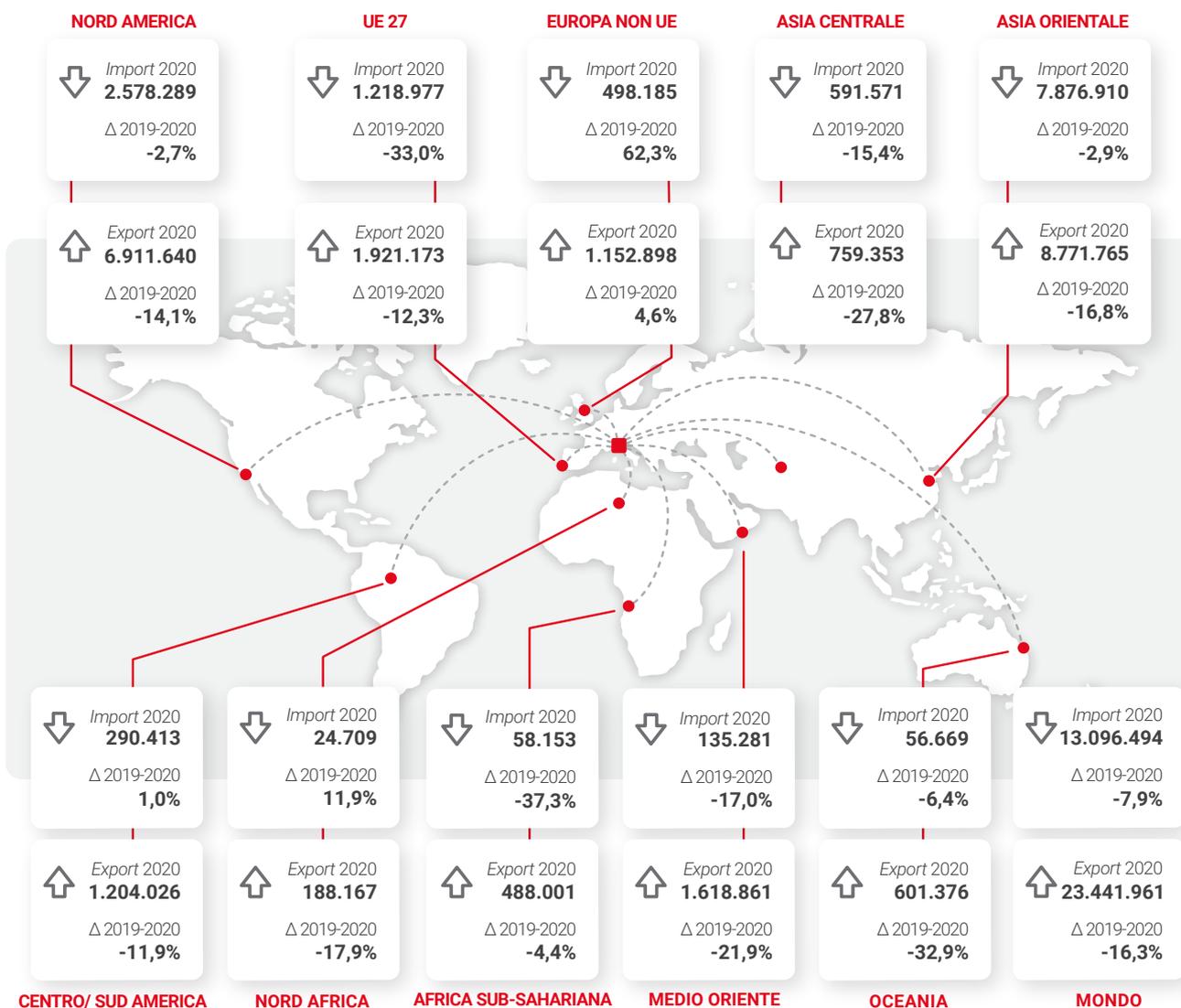
Fonte: elaborazione SEA e Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb (Ultimo trimestre 2019 e 2020 stimato)

Rispetto ai flussi di merce che transitano per la *Cargo City* di Malpensa, le importazioni sono state pari a poco più di 13 miliardi di Euro (contro i 14,2 miliardi del 2019), mentre le esportazioni sono scese a 23,4 miliardi (rispetto ai 28 miliardi dell'anno precedente).

I principali mercati di riferimento sono l'Asia Orientale, il Nord America e l'UE. A questi si aggiunge il Medio Oriente quando si considera il valore delle esportazioni. Il forte rallentamento del commercio internazionale dovuto alla pandemia ha determinato una riduzione del valore sia delle importazioni (-7,9% sul 2019) che, soprattutto, delle esportazioni (-16,3%).

I mercati primari che hanno registrato le flessioni più importanti per le merci gestite da Malpensa sono stati quelli dell'UE (-33,0% *import*, -12,3% *export*) e del Medio Oriente (-17,0% *import*, -21,9% *export*). Per i mercati del Nord America e dell'Asia Orientale invece si sono avute riduzioni piuttosto contenute per l'*import* (rispettivamente -2,7% e -2,9%) e più marcate per l'*export* (-14,1% e -27,8%).

Evoluzione flussi import-export in valore via Malpensa per aree geografiche (.000 Euro)



Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre 2019 e 2020 stimato

Per quanto riguarda l'analisi dei flussi di merce relativi ai principali comparti industriali (che insieme totalizzano il 91,6% delle importazioni e il 93,5% delle importazioni in valore gestite da Malpensa nel 2020) spicca il forte arretramento - per quanto riguarda le importazioni - di mezzi di trasporto (-38,7% sul 2019) e mobili/arredamento (-29,8%). In controtendenza invece, sempre per quanto riguarda l'import, i comparti della chimica-plastica (+11,3%) e la moda/abbigliamento (+8,8%). Forti flessioni anche per quanto riguarda i flussi delle esportazioni, in particolare per i comparti della moda/abbigliamento (-25,8%), mobili/arredamento (-22,5%) e mezzi di trasporto (-21,8%). Unico settore in controtendenza è stato quello della chimica/plastica, che ha fatto segnare un saldo positivo del 16,8% rispetto all'anno precedente.

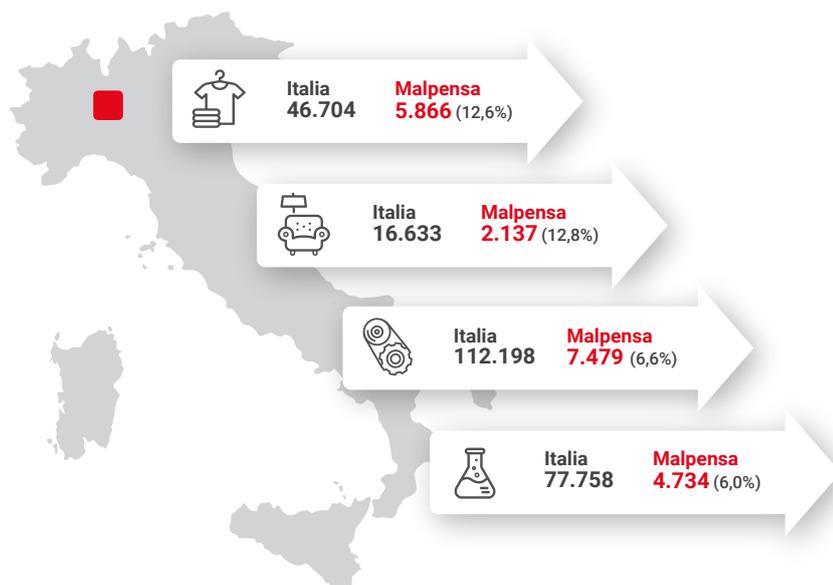
Evoluzione flussi import-export in valore via Malpensa per comparti industriali (.000 Euro)

	Import 2010	Import 2019	Import 2020	Δ 2019- 2020 (%)	Export 2010	Export 2019	Export 2020	Δ 2019- 2020 (%)
Meccanica	6.937.603	8.459.519	7.597.192	-10,2	7.808.372	9.115.982	7.479.011	-17,9
Moda/abbigliamento	1.965.067	1.506.978	1.639.642	8,8	4.473.242	7.910.733	5.866.633	-25,8
Chimica/plastica	2.397.392	1.698.791	1.891.258	11,3	2.592.617	4.052.918	4.734.950	16,8
Mobili/arredamento	524.325	999.800	702.003	-29,8	1.770.144	2.758.209	2.137.870	-22,5
Mezzi di trasporto	643.419	682.572	418.257	-38,7	2.256.094	1.615.489	1.262.756	-21,8
Totale	12.467.806	13.347.660	12.248.352	-8,2	18.900.469	25.453.331	21.481.220	-15,6

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT- Coeweb
Ultimo trimestre 2019 e 2020 stimato

Nonostante i dati in arretramento anche nel 2020 si può dire che sia stata confermata la centralità del ruolo di Malpensa per la bilancia commerciale del settore manifatturiero del Nord Italia. Guardando infatti ai dati relativi alle quote di *export* transitate da Malpensa sul totale nazionale, suddivisi per comparti industriali, emerge come per i comparti moda/abbigliamento, meccanica e chimica/plastica le esportazioni gestite dalla *Cargo City* di Malpensa, seppur in arretramento rispetto al 2019, abbiano conservato un'incidenza ancora significativa (rispettivamente pari al 12,6%, al 6,6% e al 6,0%), mentre è addirittura cresciuta di quasi tre punti percentuali la quota di *export* del comparto mobili/arredamento.

Quote di esportazioni di alcuni comparti industriali transitate da Malpensa (mio Euro)



Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre 2019 e 2020 stimato

Nel 2020 dalla *Cargo City* di Malpensa è transitato quasi la metà e oltre un terzo in valore di tutte le esportazioni italiane del settore moda/abbigliamento destinate ai ricchi e dinamici mercati del Far East e del Nord America. Cui va aggiunto circa un quarto delle esportazioni nazionali del settore chimico/plastico e dell'arredamento destinate a quegli stessi mercati.

Per quest'ultimo settore le quote di Malpensa sono cresciute rispetto all'anno precedente. Di inferiore entità, anche se di tutto rispetto, le quote di *export* del comparto meccanico.

Quote di esportazioni transitate da Malpensa e dirette nei principali mercati mondiali (mio Euro)

	2019		2020	
	Nord-America	Asia Orientale	Nord-America	Asia orientale
Moda/abbigliamento				
Totale export Italia	4.708	8.110	3.519	8.162
Totale export via Malpensa	1.752	4.961	1.190	3.754
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	37,2%	61,2%	33,8%	46,0%
Meccanica				
Totale export Italia	10.908	10.186	12.247	11.722
Totale export via Malpensa	2.491	2.998	2.064	2.546
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	22,8%	29,4%	16,8%	21,7%
Chimica/plastica				
Totale export Italia	7.145	4.253	8.779	5.855
Totale export via Malpensa	1.886	1.131	2.214	1.306
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	26,4%	26,6%	25,2%	22,3%
Mobili/arredamento				
Totale export Italia	4.192	2.546	2.201	1.718
Totale export via Malpensa	710	674	514	463
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	16,9%	26,5%	23,3%	26,9%

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre 2019 stimato

IL RUOLO DI MALPENSA NELL'ATTRATTIVITÀ DELLE IMPRESE LOCALI

Per definire il ruolo giocato dallo scalo di Malpensa nel determinare le decisioni di atterraggio (e/o di mantenimento) degli investimenti produttivi (impianti produttivi, sedi commerciali e/o logistiche) da parte degli attori del comparto industriale nel 2019 è stata realizzata una survey rivolta a 81 imprese manifatturiere nazionali ed estere localizzate nell'immediato hinterland dell'aeroporto.

Le imprese intervistate sono localizzate principalmente nell'area collocata a est di Malpensa (Asse del Sempione), sui territori dei comuni di Varese, Gallarate, Busto Arsizio, Legnano e Saronno ed esprimono un numero complessivo di occupati pari a circa di 8.400 unità.

Dalla survey emerge una spiccata vocazione al commercio internazionale: poco meno della metà del fatturato delle imprese intervistate è destinato all'esportazione.

Propensione all'export e ruolo di Malpensa



Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Malpensa rappresenta un asset di rilievo per il tessuto industriale del territorio, che veicola un terzo delle proprie esportazioni extra-UE per via aerea.

Rilevanza assegnata a Malpensa dal comparto industriale del territorio

Livello di rilevanza	1	2	3	4	5
Importanza per lo sviluppo del <i>business</i>	1,2%	19,8%	30,9%	30,9%	17,3%
Importanza per scelta/mantenimento della localizzazione	3,7%	16,0%	37,0%	27,2%	16,0%

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Come si evince dai risultati della *survey* relativi alla rilevanza del ruolo giocato da Malpensa, il 79,1% (sommatoria dei rispondenti che hanno assegnato i valori 3, 4 e 5) delle imprese del campione attribuisce alla vicinanza dell'aeroporto intercontinentale un'importanza mediamente elevata per lo sviluppo del proprio *business*. Inoltre, l'80,2% delle imprese intervistate definisce la presenza dell'aeroporto di Malpensa come un fattore condizionante la scelta di localizzazione/mantenimento della propria unità produttiva.

Fattori abilitanti dello sviluppo industriale territoriale generati dall'aeroporto

Livello di rilevanza	1-2	3	4-5
Logistica merci	37,0%	28,4%	34,6%
Logistica persone	9,9%	30,9%	59,3%
Disponibilità capitale umano	34,6%	32,1%	33,3%
Specializzazione produttiva	19,8%	32,1%	48,1%
Visibilità e comunicazione	23,5%	27,2%	49,4%
Capillarità della rete logistica	21,0%	35,8%	43,2%

Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Dalla valutazione relativa ai fattori abilitanti dello sviluppo del *business*, le imprese del campione hanno evidenziato un ruolo particolarmente significativo assolto dall'aeroporto in termini di: logistica delle persone, visibilità e alta riconoscibilità della localizzazione, livello complessivo di infrastrutturazione logistica e concentrazione di imprese operanti in una medesima filiera produttiva.

L'impatto socio-economico complessivo di Malpensa

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Malpensa nel 2020 abbia generato un impatto socio-economico complessivo - con livelli di intensità variabile all'interno di un bacino territoriale che, a seconda dei processi considerati, va dall'immediato *hinterland*, alla Lombardia, all'intero Nord Italia - corrispondente a 21 miliardi di valore della produzione generato e a oltre 170 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Malpensa

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio Euro)
Diretto	19.615	2.876
Indiretto	12.070	1.023
Indotto	9.136	1.349
Catalitico	130.083	15.795
di cui Commercio internazionale	77.753	13.469
di cui Turismo	44.101	2.030
di cui Localizzazione imprese	8.229	296
Totale	170.904	21.043

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Impatto socio-economico diretto di Linate

In termini di impatto diretto a Linate si contano 326 (-4,7% rispetto all'anno precedente) attività economiche presenti e si stima che, a fronte di queste, siano state attivate circa 11 mila posizioni occupazionali (-6,2% rispetto al 2019). Spicca il peso degli Enti di Stato, degli operatori di *handling* e dei vettori ma anche il ruolo di SEA, che incide per circa il 5,5% del dato complessivo.

Nel 2020 un contributo rilevante è venuto anche dal settore manutenzione, per effetto dei lavori di ristrutturazione dello scalo che hanno "movimentato" in pianta (sostanzialmente) stabile numerosi addetti.

Il valore della produzione è pari a 1.577 milioni di Euro (-36,3% sul 2019).

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Linate

	N° imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (Mio Euro)
2018	328	11.547	2.436
2019	342	11.956	2.475
2020	326	11.210	1.577

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Impatto socio-economico indiretto e indotto di Linate

L'impatto indiretto generato dallo scalo di Linate (riferibile alle filiere di fornitura esterne delle unità produttive operanti all'interno del sedime) nel 2020 è sceso al di sotto delle 7 mila posizioni di lavoro attivate, a fronte di 561 milioni di Euro di valore della produzione generata.

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Linate

Anno	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (Mio Euro)	Occupazione	Valore della produzione (Mio Euro)
2018	7.105	866	5.378	1.143
2019	7.357	880	5.568	1.162
2020	6.898	561	5.221	740

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT

L'impatto indotto (riconducibile all'incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all'interno del sedime aeroportuale) è invece pari ad oltre 5,2 mila posizioni lavorative attivate e 740 milioni circa di valore della produzione. Anche su questo fronte hanno inciso in misura significativa i lavori di ristrutturazione dell'aerostazione.

L'impatto socio-economico complessivo di Linate

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Linate nel 2020 abbia generato un impatto socio-economico complessivo - con livelli di intensità variabile all'interno di un bacino territoriale che, a seconda dei processi considerati, va dall'immediato *hinterland*, alla Lombardia - corrispondente a poco meno 2,9 miliardi di valore della produzione generato e oltre 23 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Linate nel 2020

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio Euro)
Diretto	11.210	1.577
Indiretto	6.898	561
Indotto	5.221	740
Totale	23.329	2.878

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

Il valore economico generato è posto all'ultimo stadio del processo di creazione del valore di SEA, a significare la sua derivazione e dipendenza da una equilibrata, efficace e lungimirante gestione dei capitali, che rende possibile un'offerta di servizi competitiva e la generazione di effetti positivi sistemici (outcome) in grado di sorreggere e consolidare nel tempo il successo economico-finanziario dell'organizzazione.

Performance economiche del Business Aviation

I ricavi gestionali relativi al *Business Aviation* (diritti aeroportuali e tariffe per la gestione delle infrastrutture centralizzate, servizi per la sicurezza e tariffe per l'utilizzo di aree regolamentate) registrati nel 2020 sono stati pari a 144,9 milioni di Euro (-66,0% rispetto all'anno precedente, in conseguenza della forte riduzione di traffico legata alle misure di contenimento della pandemia), pari al 56,4% dei ricavi totali del Gruppo.

La componente preponderante dei ricavi *Aviation* è rappresentata dai proventi da diritti e infrastrutture centralizzate, che nel 2020 hanno pesato per l'87,7% del totale, seguiti dai corrispettivi per i servizi di sicurezza (7,7%) e da quelli per l'utilizzo di spazi in regime regolamentato (4,6%).

Incidenza ricavi da attività *Aviation*

	2020	2019
Ricavi gestione <i>Aviation</i> (.000 Euro)	144.949	425.810
Ricavi <i>Aviation</i> (% su ricavi totali)	56,4	56,2
Altri ricavi (% su ricavi totali)	43,6	43,8

Fonte: SEA

Tipologia di ricavi da attività *Aviation* (migliaia di Euro)

	2020	2019	% su totale Ricavi <i>Aviation</i>
Diritti e infrastrutture centralizzate	127.108	367.358	87,7
Controlli di Sicurezza	11.217	44.637	7,7
Utilizzo spazi in regime regolamentato	6.624	13.515	4,6
Totale	144.949	425.810	100

Fonte: SEA

Performance economiche del business Non Aviation

Incidenza ricavi da attività *Non Aviation*

	2020	2019
Ricavi di gestione <i>Non Aviation</i> (migliaia di Euro)	91.308	253.634
Ricavi <i>Non Aviation</i> (% su ricavi totali)	35,5	33,5
Altri ricavi (% su ricavi totali)	64,5	66,5

Fonte: SEA

Tipologia di ricavi da attività *Non Aviation*

	2020 (migliaia di Euro)	2019 (migliaia di Euro)	% su totale Ricavi <i>Non Aviation</i>
<i>Retail</i>	26.975	103.587	29,6
Parcheggi	23.396	73.319	25,6
<i>Cargo</i>	16.644	18.357	18,2
Pubblicità	4.193	10.547	4,6
<i>Premium service</i>	4.816	22.721	5,3
<i>Real estate</i>	1.944	4.336	2,1
Servizi e altri ricavi	13.340	20.767	14,6
Totale	91.308	253.634	100

Fonte: SEA

I ricavi gestionali relativi al business *Non Aviation* registrati nel 2020 sono stati pari a 91,3 milioni di Euro (-64% rispetto all'anno precedente, a causa della riduzione di traffico legata alla pandemia) e hanno rappresentato il 35,5% dei ricavi totali del Gruppo.

La voce di ricavo più significativa del *business Non Aviation* è costituita dalle attività *retail* (29,6% del totale) seguita dai parcheggi (25,6%), con una riduzione rispetto al 2019 rispettivamente del 73,9% e del 68,1%.

Per i ricavi *retail*, la diminuzione è del 78,6% per i ricavi degli *shop* e del 69,8% per il *food & beverage* rispetto allo scorso esercizio.

RETAIL

La voce di ricavo più significativa del *retail* è rappresentata dalla voce *shop* (42,9% del totale), seguita dal *food & beverage* (25,8%), dal *car rental* (22,2%) e infine da servizi bancari (9,1%).

Tipologia di ricavi *Retail*

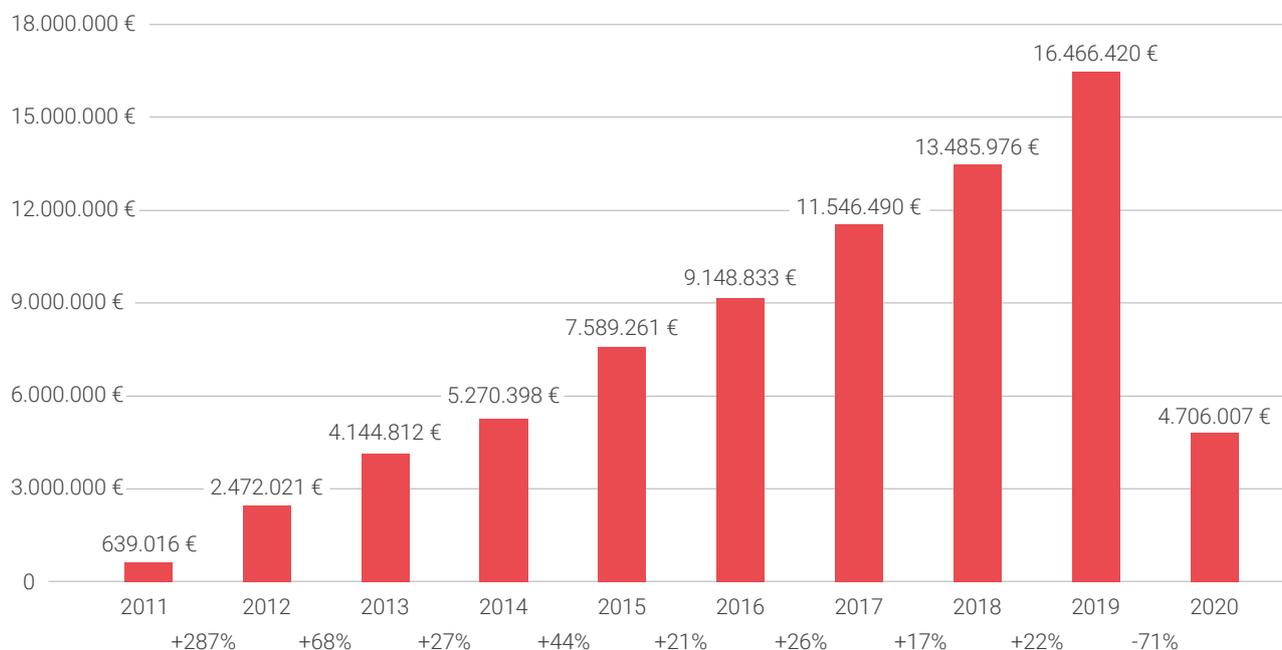
Fatturato servizi al dettaglio	2020 (migliaia di Euro)	2019 (migliaia di Euro)	% su totale <i>Retail</i> 2020
<i>Shop</i>	11.570	54.192	42,9
<i>Food & beverage</i>	6.952	23.014	25,8
<i>Car Rental</i>	5.997	17.456	22,2
Servizi bancari	2.456	8.925	9,1
Totale ricavi <i>Retail</i>	26.975	103.587	100

Fonte: SEA

E-COMMERCE

Le performance del sito e-commerce SEA hanno subito una battuta d'arresto del fatturato a causa dell'emergenza Covid-19. Nel 2020 il fatturato decremmenta del 71% allineandosi ai livelli di fatturato registrati 7 anni fa.

Trend annuale fatturato totale E-commerce: 2011-2020



Fonte: SEA

L'emergenza Covid-19 ha trasformato le abitudini di acquisto e la *customer experience* del mercato del turismo: in questo nuovo contesto, SEA ha comunque messo in campo nuovi prodotti e servizi dove le parole d'ordine rimangono flessibilità e tecnologia:

- Cambio prenotazione gratuito: con l'obiettivo di incentivare gli acquisti in un contesto di incertezza, SEA da maggio 2020 ha introdotto la nuova funzionalità del cambio prenotazione gratuito dei parcheggi.
- *Parking pass*: nel mese di luglio SEA ha lanciato *Parking Pass*, un credito a scalare per le soste parcheggi conveniente per l'utente: "Compri un credito da 50 euro che ha un valore di 60", che ha generato 43.000 Euro di fatturato in sei mesi.
- Accesso ai parcheggi con *barcode*: la nuova funzionalità introdotta a dicembre 2020 consente all'utente di accedere ai parcheggi molto velocemente con un'esperienza totalmente *touchless*.

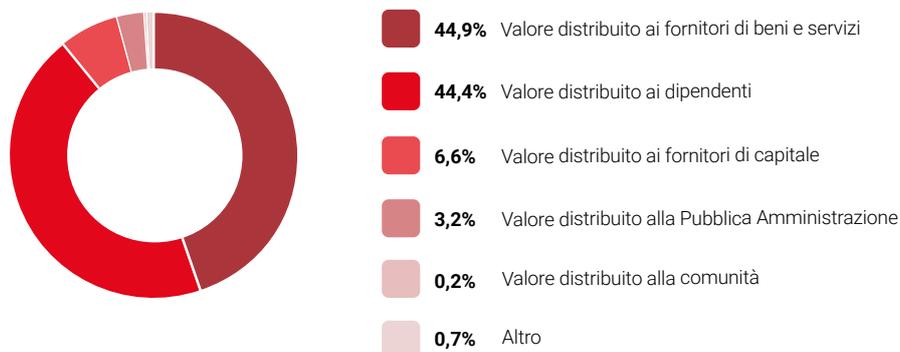
Il valore generato e distribuito agli stakeholder

Nel 2020 SEA ha generato valore economico - conseguentemente alla sensibile riduzione di attività operativa conseguente alla pandemia - per un importo pari a 257,0 milioni di Euro, in diminuzione del 63,6% rispetto all'anno precedente. Il 119,7% di questo valore (307,7 milioni di Euro) è stato distribuito agli *stakeholder* sotto forma di pagamenti e altre forme di trasferimento (-52,5% rispetto all'anno precedente), passando da 647,1 a 307,7 milioni. I principali percettori di questo valore sono stati i fornitori, ai quali sono stati distribuiti 138,2 milioni (228,2 milioni nell'anno precedente) pari al 44,9% del totale e le risorse umane, cui sono stati erogati 136,6 milioni (44,4% del valore complessivamente distribuito contro il 29,6% del 2019). La quota di valore erogata ai fornitori di capitale è stata di 20,3 milioni pari al 6,6% del valore distribuito, contro gli 155,8 milioni del 2019). La quota destinata alla pubblica amministrazione - sotto forma di imposte e tasse - è stata pari a 9,8 milioni (3,2% del valore distribuito). È stata infine pari allo 0,2% nel 2020 la parte di valore distribuito destinata alla società e al territorio, corrispondente alla somma delle liberalità erogate a enti e associazioni del terzo settore a titolo di supporto per progetti di carattere culturale, umanitario, scientifico e sportivo.

Prospetto del valore economico generato e distribuito dal Gruppo (.000 Euro)

		2020	2019	2018
Valore economico direttamente generato		257.010	706.867	683.956
a) Ricavi	Ricavi di gestione	257.010	706.867	683.956
Valore economico distribuito		307.659	647.083	547.565
b) Costi operativi riclassificati	Costi di materiali di consumo e altri costi operativi riclassificati	138.248	228.197	200.695
c) Costi commerciali	Costi commerciali	2.039	7.847	5.067
d) Retribuzioni e <i>benefit</i> delle risorse umane	Costi del lavoro	136.551	191.627	189.416
e) Pagamenti ai fornitori di capitali	Dividendi distribuiti nell'esercizio	6	138.650	70.300
	Oneri finanziari	20.326	17.120	17.662
f) Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	Imposte sul reddito correnti e oneri tributari	9.805	62.666	63.391
g) Investimenti nella comunità	Liberalità, sponsorizzazioni e collaborazioni	684	977	1.034
Valore economico trattenuto	<i>Calcolato come differenza tra il Valore economico generato e il Valore economico distribuito</i>	(50.649)	59.784	136.391

Valore economico distribuito nel 2020



Fonte: SEA

Nel corso del triennio, sia il valore generato che quello distribuito agli *stakeholder*, a seguito della crisi dovuta al Covid-19 ha subito una diminuzione significativa, rispettivamente del 62,4% e del 43,8% rispetto al 2018. Confrontando i dati relativi al 2020 con quelli relativi al 2018 lo *stakeholder* Pubblica Amministrazione è quello che ha registrato una maggiore diminuzione di valore incamerato in questo triennio (-84,5%), seguito da fornitori di capitale (-76,9%), dalla comunità (-33,8%), da fornitori di beni e servizi (-31,1%), da risorse umane (-27,9%).

Impegno

IMPEGNO

OBIETTIVI ESG INTEGRATI NELLA STRATEGIA

Gli obiettivi di sostenibilità che SEA persegue nel breve-medio periodo derivano generalmente da tre fonti principali:

- obiettivi di Sostenibilità elaborati nel corso del 2020;
- evoluzione dei processi di *governance* delle strategie di sostenibilità;
- Contratto di Programma - sottoperiodo 2016-2020 - sottoscritto con ENAC il 26 novembre 2015, per la parte riguardante gli obiettivi ambientali e di qualità dei servizi. In particolare, per l'anno 2020 ENAC ha dichiarato la non rappresentatività dei dati, come di seguito comunicato da ENAC:

"Con riferimento agli obiettivi di qualità e tutela ambientale da definirsi per il 2021, si propone la traslazione di una annualità degli obiettivi già assegnati per il 2020, che potranno essere adottati quale "target" anche per il 2021, opportunamente ricalibrati in ragione dei volumi di traffico attesi, ove ne ricorrano i presupposti, per il 2021. Parallelamente si propone la "sterilizzazione" degli effetti del monitoraggio degli obiettivi di qualità e tutela ambientale assegnati per il 2020 in quanto la misurazione degli stessi è da ritenersi non rappresen-

tativa per la corrente annualità, sia sotto il profilo della rilevazione statistica, sia in termini di percezione della qualità del servizio offerto all'utenza nonché dell'impatto dell'attività aeroportuale sull'ambiente circostante. Essendo direttamente correlata ai volumi di traffico registrati sugli scali di Linate e Malpensa significativamente impattati dall'emergenza Covid-19".

Pertanto, i *target* legati al Contratto di Programma non sono rappresentati.

Gli obiettivi dichiarati all'interno della DNF 2019 a causa della situazione provocata dalla crisi pandemica sono in parte in corso di riformulazione e in parte sono stati ridefiniti/posticipati i tempi di attuazione degli obiettivi in scadenza al 2021.

Gli obiettivi di seguito esposti sono stati classificati in relazione alla loro connessione con:

- i Capitali, così come definiti nelle precedenti sezioni
- le *Issues* della *Materiality Matrix*
- i *Sustainable Development Goals* come illustrato nella tabella seguente.

Allineamento tra Capitali, *Materiality Issues* e SDGs

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



Capitale infrastrutturale

Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni



Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile

Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
	Infrastrutture sostenibili		
Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate a circular economy	Costruzione del nuovo corpo F nel sedime di Linate. Edificio progettato in ottica di ottimizzazione delle strutture e di risparmio energetico grazie all'installazione di un impianto fotovoltaico con potenza installata di circa 66 kWe e all'implementazione di un sistema di regolazione automatica dei consumi.	2019-2021	In corso
Qualità della customer experience	Intervento di riqualificazione dei servizi igienici Attivati il progetto "Ambience" finalizzato ad una riqualifica generalizzata degli spazi dell'aerostazione direttamente interessati dai flussi di passeggeri	2019-2021	In corso

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili



Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze

Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
	Potenziamento dell'accessibilità ferroviaria di Malpensa		
Promozione della mobilità sostenibile	<ul style="list-style-type: none"> Attivazione di tavoli di lavoro con operatori ferroviari nazionali per l'attivazione di nuovi servizi di lunga percorrenza da/per Malpensa per incrementare la <i>catchment area</i> dello scalo e favorire l'accessibilità a basso impatto Gruppo di lavoro con operatori ferroviari regionali per favorire lo <i>shift</i> modale in favore del treno, attraverso la definizione di specifici accordi commerciali 	2021-2025	In corso



Capitale naturale

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili



Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
	Proteggere e salvaguardare il patrimonio naturale		
Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	In un'ottica di rafforzamento di rapporti costruttivi con il territorio e di conferma della sensibilità ambientale di SEA, è stato avviato il progetto sperimentale "Recupero, Riqualificazione e Conservazione della brughiera di Lonate", un intervento ricadente all'interno del Parco Lombardo della Valle del Ticino volto alla tutela della flora a rischio di estinzione. L'obiettivo è definire quale sia la migliore pratica gestionale da applicare per il recupero, riqualificazione e conservazione dell' <i>habitat</i> 4030 - Lande secche europee (brughiera). Il progetto, declinato in tre fasi principali (preliminare e preparatoria, attuativa e di monitoraggio), interesserà quattro differenti zone, definite in funzione del ruolo ricoperto nelle varie fasi progettuali: zona A (165,4 ettari), zona B (2,7 ettari), zona C (27,9 ettari), zona D (74,1 ettari)	2022	In corso

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili

Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze

Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Riduzione emissioni dirette di CO ₂ e di inquinanti	Carbon neutrality Mantenimento accreditalimento dell' <i>Airport Carbon Accreditation</i> livello 3+ (<i>Neutrality</i>), per entrambi gli scali di Linate e Malpensa	Annuale	In corso
	Sistemi di Gestione certificati Mantenimento della Certificazione ISO 14000 - Sistema di Gestione dell'Ambiente e rinnovo della Certificazione ISO 50001 - Sistema di Gestione dell'Energia	Annuale	In corso

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili

Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	Incrementare la raccolta differenziata e mantenere la quota di zero RSU conferiti in discarica Portare la quota di raccolta differenziata nello scalo di Malpensa almeno al 50% Portare la quota di raccolta differenziata nello scalo di Linate almeno al 70%	2025	In corso
Azioni di contenimento dell'impatto acustico	Adeguare il sistema di gestione dei dati del rumore aeronautico e l'acquisizione di strumenti di analisi, al fine di costruire le basi per una gestione integrata dei tracciati radar e dei dati di rumore per una puntuale valutazione dell'impatto degli aeromobili e del rispetto delle procedure di decollo e atterraggio definite	2021-2022	In corso

**Capitale umano****Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti**

Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del downsizing	Gestione sostenibile del downsizing Ridimensionamento dell'organico, pari a 550 unità, da attuare in uno scenario di medio periodo in un contesto ispirato alla volontà di assicurare le migliori modalità di tutela delle persone. Il conseguimento della sostenibilità del costo del lavoro avviene mediante tre leve d'azione: <ul style="list-style-type: none"> ■ ammortizzatori sociali ■ pensionamenti accelerati ■ uscite volontarie incentivate 	2021-2025	In corso



Capitale sociale e relazionale

Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile



Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
	<p>Offerta trasversale e multi target</p> <p>Oltre alla parte <i>shops</i>, massimizzare la capacità di innovare nell'ambito <i>food</i>, procedendo nel cammino intrapreso qualche anno fa di caratterizzare le <i>Food Court</i> con formule sempre più innovative e che sappiano soddisfare la domanda di tutti i <i>target</i> di riferimento (in particolare orientali e medio orientali)</p>	2020-2024	Progetto in corso. Aperto anche un nuovo tavolo di confronto con i <i>partner</i> per valutare attività di <i>pre order</i> dei pasti tramite piattaforme digitali (<i>web e app</i>) con servizio <i>delivery al gate</i>
	<p>Innovazione nei sistemi di pagamento</p> <p>L'innovazione nell'offerta di prodotti e servizi ai passeggeri è un aspetto fondamentale nella strategia di sviluppo commerciale dell'aeroporto che, dopo aver implementato sistemi di pagamento <i>contactless</i> e sensibilizzato tutti i <i>partner</i> commerciali ad adottarli, vuole integrare i sistemi di pagamento via <i>app</i> e <i>social</i> (<i>Alipay</i> e <i>wechat pay</i> in testa) per i propri servizi e garantirne l'utilizzo presso tutti gli operatori commerciali presenti in aeroporto</p>	2021	In corso
Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	<p>Innovazione nei servizi al passeggero</p> <p>L'innovazione nei servizi al passeggero è un aspetto cardine nei piani di azione intrapresi fino ad oggi. In particolare, con l'introduzione di servizi dedicati come <i>shopping helpers</i>, <i>shop & collect</i> e servizi <i>e-commerce</i>. Tramite questa piattaforma i clienti potranno conoscere in anticipo l'offerta dello scalo, ottenendo tutte le informazioni necessarie fino alla prenotazione dell'oggetto da poter ritirare direttamente in negozio all'aeroporto</p>	2021	Il progetto verrà rilasciato nei primi mesi del 2021
	<p>Innovazione nei servizi al passeggero</p> <p>Per fornire una <i>customer experience</i> di qualità, l'aeroporto vuole estendere l'esperienza digitale anche per i servizi al passeggero, offrendo servizi sempre più innovativi. In particolare, per quanto riguarda i parcheggi, l'idea è di un parcheggio la cui fruizione sia totalmente integrata con il <i>web</i> e le <i>app</i>: partendo dalla logica e modalità di acquisto fino alla fruizione tutto passerà attraverso l'utilizzo del proprio <i>smartphone</i>, senza la presenza di casse fisiche, compreso la gestione degli ingressi e uscite dal parcheggio stesso</p>	2021	In corso. Rilasciata nel 2020 la <i>feature</i> di ingresso nei parcheggi completamente <i>touchless</i> (con QR) per gli acquisti fatti tramite <i>e-commerce</i>
	<p>Indoor navigation</p> <p>Attraverso l'installazione di più di 2.000 <i>beacon</i> nel <i>Terminal 1</i> di Malpensa è stata realizzata una piattaforma capace di gestire in maniera centralizzata la sensoristica installata e di mettere a disposizione dell'azienda le informazioni raccolte per sviluppare applicazioni, come creazione di modelli predittivi in ambito <i>security e operation</i> e <i>indoor navigation</i>. Creazione di una <i>app</i> dedicata che sarà in grado di localizzare l'utente, offrirgli un'esperienza di navigazione <i>indoor</i> in <i>Augmented Reality</i> e accompagnarlo nel raggiungimento di <i>Pol</i> (<i>Point of Interest</i>) precedentemente selezionati</p>	2021	Realizzata e testata l'infrastruttura digitale ma non ancora integrata nei servizi disponibili (il lancio è previsto con la ripresa del traffico)

Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile



Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli stakeholder	<p>Progetto "JOBAGILE"</p> <p>Il progetto si propone di realizzare percorsi di <i>coaching</i> professionale e successivi tirocini remunerati (per un periodo 3-6 mesi) a beneficio di persone con situazione personale e familiare di fragilità ma con potenzialità occupazionali residenti nell'area di Malpensa. Il progetto - finanziato da SEA e Regione Lombardia e gestito dall'Ufficio di Piano del Comune di Somma Lombardo - si sarebbe dovuto realizzare nel 2020 (con una durata di circa 1 anno) attraverso uno stretto coordinamento tra i Servizi Sociali dei Comuni CUV, quattro realtà della cooperazione sociale selezionate tramite bando pubblico dall'Ufficio di Piano, il Centro per l'impiego di Gallarate e le aziende del sistema produttivo locale disponibili ad ospitare i tirocinanti. La pandemia ne ha congelato l'attuazione, che è stata rimandata al 2021</p>	2021	In corso



Governance della Sostenibilità

Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile



Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Definizione e aggiornamento di un piano strategico di sostenibilità	Definire un Piano di Sostenibilità allineato agli indirizzi strategici del Piano Industriale 2021-2025	2021	In corso

Appendice

APPENDICE

APPENDICE: ALTRE PERFORMANCE DI SOSTENIBILITÀ

LA GOVERNANCE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Posizioni e partecipazione sulla politica pubblica

SEA partecipa alle seguenti associazioni di categoria nazionali e/o internazionali:

Assaeroporti - Associazione Italiana Gestori Aeroporti con il compito di tutelare e rafforzare la posizione dei gestori degli aeroporti, valorizzando la loro funzione ed interagendo con le istituzioni di governo per assicurare lo sviluppo del trasporto aereo.

Assoclearance - Associazione Italiana Gestione *Clearance* e *Slots* composta da compagnie aeree e da gestori aeroportuali italiani con il compito di ottimizzare la distribuzione delle bande orarie e l'attribuzione degli *slot* ai vettori.

Assolombarda - Associazione nazionale di piccole, medie e grandi imprese con lo scopo di tutelare gli interessi degli associati nel rapporto con gli interlocutori esterni attivi in vari ambiti mettendo a disposizione un'ampia gamma di servizi specialistici che contribuiscono allo sviluppo delle imprese.

ATAG Air Transport Action Group - Associazione che rappresenta tutti gli attori partecipanti alla filiera che compone l'industria del trasporto aereo, con lo scopo di implementare la comunicazione tra i diversi soggetti e promuovere lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

UNIVA Varese - Associazione di imprese che fa parte del Sistema Confindustria, con lo scopo di favorire il progresso dell'industria provinciale promuovendo la collaborazione tra le imprese.

ACI Europe - Airport Council International - Associazione degli aeroporti europei, che garantisce una comunicazione efficace e di negoziazione su aspetti legislativi, commerciali, tecnici, ambientali, passeggeri e altri interessi.

IGI - Istituto Grandi Infrastrutture è un centro-studi con lo scopo di approfondire i temi degli appalti pubblici.

AIGI - Associazione Italiana Giuristi d'impresa con lo scopo di promozione, formazione e sviluppo del Giurista di Impresa e del suo ruolo in Italia.

LA GESTIONE ORGANIZZATIVA

Le nostre persone

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

	2020			2019			2018		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dipendenti subordinati	787	1.964	2.751	790	1.973	2.763	797	1.999	2.796
Dipendenti somministrati	7	30	37	13	77	90	8	43	51
Totale	794	1.994	2.788	803	2.050	2.853	805	2.042	2.847

Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA per tipologia contrattuale, genere e sede al 31 dicembre (n.)

	2020			2019			2018		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	781	1.958	2.739	786	1.969	2.755	794	1.996	2.790
Linate	344	803	1.147	344	781	1.125	351	793	1.144
Malpensa	437	1.155	1.592	442	1.188	1.630	443	1.203	1.646
Tempo determinato	6	6	12	4	4	8	3	3	6
Linate	2	3	5	1	2	3	3	1	4
Malpensa	4	3	7	3	2	5	-	2	2
Totale	787	1.964	2.751	790	1.973	2.763	797	1.999	2.796

Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA per tipologia d'impiego e genere al 31 dicembre (n.)

	2020			2019			2018		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
<i>Full time</i>	591	1.891	2.482	586	1.901	2.487	606	1.953	2.559
<i>Part time</i>	196	73	269	204	72	276	191	46	237
Totale	787	1.964	2.751	790	1.973	2.763	797	1.999	2.796

Fonte: SEA

La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31/12/2020 rappresentano l'0,4% del totale dipendenti, mentre i lavoratori *part time* rappresentano il 10%. Anche i dipendenti somministrati al 31/12/2020 rappresentano una quota marginale, pari all'1% del totale del personale del Gruppo, in quanto ha risentito della mancanza di operatività sugli scali dovuta al Covid-19. Lo scalo più popoloso risulta essere Malpensa, dove lavora il 58% della popolazione.

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA in uscita per sede, genere e fasce di età (n.)

	2020									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	1	1	1	9	10	6	38	44	55
Malpensa	1	-	1	-	1	1	5	39	44	46
Totale	1	1	2	1	10	11	11	77	88	101
Turnover	16,7%	7,7%	10,5%	0,3%	1,2%	0,9%	2,6%	6,8%	5,7%	3,7%
	2019									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	1	-	1	1	1	2	12	28	40	43
Malpensa	-	1	1	1	1	2	4	32	36	39
Totale	1	1	2	2	2	4	16	60	76	82
Turnover	20,0%	9,1%	12,5%	0,5%	0,2%	0,3%	4,3%	5,7%	5,4%	3,0%
	2018									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	-	-	3	8	11	1	11	12	23
Malpensa	-	-	-	1	4	5	-	12	12	17
Totale	-	-	-	4	12	16	1	23	24	40
Turnover	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	1,2%	1,1%	0,3%	2,3%	1,8%	1,4%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo.

Fonte: SEA

Per quanto riguarda le cessazioni, il 59% ha riguardato qualifiche impiegatizie, e per il 76% è stato conseguenza del piano di mobilità e di risoluzione incentivata. La popolazione in uscita è stata per circa l'88% di genere maschile e di età superiore ai 50 anni. Il 54% delle uscite ha interessato lo scalo di Linate.

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA in entrata per sede, genere e fasce di età (n.)

	2020									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	1	3	4	4	26	30	3	43	46	80
Malpensa	2	3	5	-	4	4	-	-	-	9
Totale	3	6	9	4	30	34	3	43	46	89
Turnover	50,0%	46,2%	47,4%	1,1%	3,6%	2,9%	0,7%	3,8%	3,0%	3,2%
	2019									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	1	5	6	9	12	21	-	3	3	30
Malpensa	1	3	4	1	11	12	-	3	3	19
Totale	2	8	10	10	23	33	-	6	6	49
Turnover	40,0%	72,7%	62,5%	2,4%	2,5%	2,5%	0,0%	0,6%	0,4%	1,8%
	2018									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	2	5	7	3	12	15	-	3	3	25
Malpensa	-	1	1	1	6	7	-	3	3	11
Totale	2	6	8	4	18	22	-	6	6	36
Turnover	33,3%	60,0%	50,0%	0,9%	1,8%	1,5%	0,0%	0,6%	0,5%	1,3%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo.

Fonte: SEA

Le 89 assunzioni, realizzate per il 57% nella qualifica impiegatizia e per circa l'89% di genere maschile, riguardano principalmente l'*insourcing*, a seguito di indicazione ENAC, dell'impianto di smistamento e riconsegna bagagli (*Baggage Handling System*) di Linate (81%). Il 52% dei nuovi assunti è di età superiore ai 50 anni. Le assunzioni sono state realizzate per il 90% sullo scalo di Linate.

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA per inquadramento, genere e fasce di età al 31 dicembre (n.)

	2020									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	1	12	13	5	32	37	50
Quadri	-	-	-	44	71	115	59	110	169	284
Impiegati	6	10	16	296	467	763	332	649	981	1.760
Operai	-	3	3	23	272	295	21	338	359	657
Totale	6	13	19	364	822	1.186	417	1.129	1.546	2.751

	2019									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	2	12	14	4	34	38	52
Quadri	-	1	1	51	74	125	52	113	165	291
Impiegati	5	6	11	339	531	870	292	613	905	1.786
Operai	-	4	4	25	297	322	20	288	308	634
Totale	5	11	16	417	914	1.331	368	1.048	1.416	2.763

	2018									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	2	13	15	5	35	40	55
Quadri	-	-	-	58	72	130	45	115	160	290
Impiegati	6	6	12	370	577	947	265	574	839	1.798
Operai	-	4	4	27	328	355	19	275	294	653
Totale	6	10	16	457	990	1.447	334	999	1.333	2.796

Fonte: SEA

Il 56% della popolazione ha un'età anagrafica superiore ai 50 anni, concentrato per lo più nelle qualifiche impiegate e operaie; anche le posizioni direttive si attestano su un'età anagrafica superiore ai 50 anni. Lo scalo con la popolazione mediamente più anziana risulta essere Linate.

Si segnala inoltre che, con riferimento ai dipendenti appartenenti a categorie protette, SEA gestisce la tematica delle assunzioni obbligatorie nel rispetto degli obblighi previsti dalla normativa di riferimento. Al 31/12/2020 risultano in forza 127 dipendenti disabili (124 al 31/12/2019). Inoltre, risultano in forza 5 dipendenti appartenenti alle categorie di cui all'articolo 18 della Legge 68/99 (5 nel 2019).

Relazioni Industriali

Il tasso di sindacalizzazione nel Gruppo è in linea con l'anno precedente.

Sindacalizzazione Gruppo SEA

	N° sigle sindacali	Sigle sindacali	% sindacalizzazione
31/12/2020	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	57%
31/12/2019	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	56%
31/12/2018	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	57%

Principali accordi 2020 con le Organizzazioni Sindacali

Nel 2020 sono stati sottoscritti i seguenti accordi:

- attivazione cassa integrazione guadagni straordinaria, dal 16 marzo 2020 al 15 marzo 2021, a causa del Covid-19;
- proroga della validità dei crediti *welfare*, a causa dell'impossibilità di utilizzo dovuto alle restrizioni del Covid-19.

	2020	2019	2018
Numero di accordi siglati con le OO.SS.	2	3	3

Fonte: SEA

In merito alla salute e sicurezza dei lavoratori in data 19 marzo 2020 è stato attivato il comitato Covid, composto da rappresentanti sindacali e aziendali, ex DPCM 11 marzo 2020 art. 1, c1, 9) - Protocollo condiviso 14 marzo 2020.

In merito al periodo minimo di preavviso in caso di modifiche operative, il tempo necessario per l'adozione delle stesse può sensibilmente variare, a seconda che la materia su cui interviene la modifica sia nella disponibilità delle Organizzazioni Sindacali - secondo quanto stabilito dalla normativa tempo per tempo vigente - o meno (e quindi occorra un accordo sindacale o sia sufficiente un percorso di informazione).

Nel primo caso il tempo medio di preavviso quantificabile è di un mese, nel secondo di due settimane. In merito alle variazioni delle turnazioni di lavoro, per prassi aziendale (coerente con l'interpretazione di Confindustria dell'art. 3 punto terzo comma primo dell'Accordo Interconfederale del 18 aprile 1996 tra Confindustria, Intersind, Asap e Cgil, Cisl, Uil e Cisl e Cisl e Confail) SEA dà un preavviso di 15 giorni tra la comunicazione alle Organizzazioni Sindacali e l'implementazione delle stesse.

Restano escluse dai casi già esposti le modifiche per la realizzazione delle quali (es. licenziamenti collettivi, cassa integrazione) la legge prevede specifiche procedure e detta altresì il numero di giorni di durata della procedura e la cadenza delle varie fasi da essa previste.

LA GESTIONE DELLE RISORSE AMBIENTALI

Materie prime

Essendo SEA un'azienda fornitrice di servizi, i principali consumi di materie prime sono riferibili, oltre che ai consumi energetici (compresi dei consumi di gasolio e benzina utilizzati per l'operatività degli scali) ai liquidi per le attività di *de-icing* degli aeromobili durante la stagione invernale, in presenza di condizioni meteo particolari.

Malpensa - Consumi materie prime

	2020	2019	2018
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	770.814	1.070.069	1.020.952
Antighiacciante solido (Kg)	7.725	7.825	10.950
Antighiacciante liquido (Kg)	427.620	270.507	414.800

Linate - Consumi materie prime

	2020	2019	2018
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	163.617	274.871	313.745
Antighiacciante solido (Kg)	-	-	-
Antighiacciante liquido (Kg)	163.460	180.466	256.161

Fonte: SEA

ANALISI DEL PERIMETRO DELLE TEMATICHE MATERIALI E RICONCILIAZIONE CON GLI STANDARD GRI

Tematiche D. Lgs. 254/2016	Tematiche materiali	Riconciliazione topic GRI	Perimetro	
			Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Ambientali	Promozione della mobilità sostenibile	Intermodalità	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	A cui il Gruppo contribuisce
	Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	Acqua e scarichi idrici	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i> ; A cui il Gruppo contribuisce
		Biodiversità		
		Scarichi idrici e rifiuti		
	Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO ₂	Emissioni	Gruppo, CNA, Fornitori, Operatori aeroportuali	A cui il Gruppo contribuisce
		Energia		
	Azioni di contenimento dell'impatto acustico	Rumore Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
Riduzione delle emissioni dirette di CO ₂ e di inquinanti	Emissioni Energia	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>	
Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate alla <i>circular economy</i>	Pratiche di approvvigionamento Valutazione ambientale dei fornitori Valutazione sociale dei fornitori	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>	
Attinenti al personale	Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del <i>downsizing</i>	Occupazione	Gruppo, Dipendenti	Causato dal Gruppo
		Relazioni industriali		
	Salute e sicurezza dei lavoratori			
Iniziative per la riduzione del <i>Gender Gap</i>	Diversità e pari opportunità	Dipendenti	Causato dal Gruppo	
<i>Talent Retention & Acquisition</i>	Occupazione Formazione e istruzione	Dipendenti	Causato dal Gruppo	
Sociale	Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della <i>customer experience</i>	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Salute e sicurezza dei consumatori		
	Innovazione tecnologica nella gestione di <i>safety e security</i>	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Salute e sicurezza dei consumatori		
	Ecosistema collaborativo aeroportuale per miglioramento qualità, efficienza, sicurezza	Qualità del servizio Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio	Presenza sul mercato	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	Impatti economici indiretti	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>	
	Comunità locali			

Tematiche D. Lgs. 254/2016	Tematiche materiali	Riconciliazione topic GRI	Perimetro	
			Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Lotta alla corruzione attiva e passiva	Visione strategica orientata al valore di lungo termine	<i>Performance economica</i> Impatti economici indiretti Anticorruzione	Gruppo	Causato dal Gruppo
Governance	Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità	N/A	Gruppo	Causato dal Gruppo
	Inserimento di <i>performance</i> ESG nel sistema MBO	N/A	Gruppo	Causato dal Gruppo

GRI CONTENT INDEX

GENERAL DISCLOSURES

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 101: Foundation (2016)		
GRI 102: General Disclosures (2016)		
Profilo dell'organizzazione (2016)		
102-1	Nome dell'organizzazione	6
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	8-9
102-3	Luogo della sede principale	6
102-4	Luogo delle attività	6
102-5	Proprietà e forma giuridica	7-8
102-6	Mercati serviti	95-96
102-7	Dimensione dell'organizzazione	6
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	78; 151-152
102-9	Catena di fornitura	99-102; 130-131
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	4
102-11	Principio di precauzione	18; 41-43
102-12	Iniziative esterne	121-123
102-13	Appartenenza ad associazioni	151
Strategia (2016)		
102-14	Lettera agli <i>stakeholder</i>	2-3
102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	18; 41-43
Etica e integrità (2016)		
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	6; 19; 33-35
Governance (2016)		
102-18	Struttura della <i>governance</i>	10; 14-16
102-19	Delega dell'autorità	16
102-20	Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali	14-16
102-22	Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati	14-16
102-23	Presidente del massimo organo di governo	14
Coinvolgimento degli stakeholder (2016)		
102-40	Elenco dei gruppi di <i>stakeholder</i>	30
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	154-155
102-42	Individuazione e selezione degli <i>stakeholder</i>	30-35
102-43	Modalità di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	30-41; 47-48
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	47-48
Specifiche di rendicontazione (2016)		
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	4
102-46	Definizione del contenuto del <i>report</i>	4; 35-41
102-47	Elenco dei temi materiali	38-40; 156-157
102-48	Revisione delle informazioni	4
102-49	Modifiche nella rendicontazione	4
102-50	Periodo di rendicontazione	4
102-51	Data del <i>report</i> più recente	4
102-52	Periodicità di rendicontazione	4
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il <i>report</i>	4
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai <i>GRI Standard</i>	4
102-55	Indice dei contenuti GRI	158-162
102-56	<i>Assurance</i> esterna	163-165

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 200: INDICATORI DI PERFORMANCE ECONOMICA		
Topic: Performance economica		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	8-9
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	8-9
GRI 201: Performance economica (2016)		
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	142-143
201-3	Piani pensionistici a benefici definiti	88
Topic: Presenza sul mercato		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	95-96; 114-119; 140-141
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	95-96; 114-119; 140-141
GRI 202: Presenza sul mercato (2016)		
A01	Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione e trasferimento, incluso i passeggeri in transito	115-117
A02	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	115-117
A03	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	118-119
Topic: Impatti economici indiretti		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	40-41; 127; 128-139
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	40-41; 127; 128-139
GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)		
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziari	127
203-2	Impatti economici indiretti significativi	128-139
Topic: Pratiche di approvvigionamento		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	99-102
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	99-102
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)		
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	130-131
Topic: Anti-corruzione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	19-21
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	19-21
GRI 205: Anti-corruzione (2016)		
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	21
GRI 300: INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALE		
Topic: Energia		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	32; 59; 71-72; 111
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	32; 59; 71-72; 111
GRI 302: Energia (2016)		
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	71
302-3	Intensità energetica	72
Topic: Acqua e scarichi idrici		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	32; 59; 68-69; 72; 111
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	32; 59; 68-69; 72; 111

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)		
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	72
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	68-69
303-3	Prelievo idrico	72
303-4	Scarico di acqua	68
A04	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	68-69
Topic: Biodiversità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	74-75
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	74-75
GRI 304: Biodiversità (2016)		
304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	74-75
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	74-75
Topic: Emissioni		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	32; 59-64; 111
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	32; 59-64; 111
GRI 305: Emissioni (2016)		
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scopo 1)	60-64
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scopo 2)	60-64
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scopo 3)	60-64
305-4	Intensità delle emissioni di GHG	60
305-7	Ossidi di azoto (NOx), Ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni significative	64-65
A05	Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo (µg/m3) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente	64-65
Topic: Scarichi e rifiuti		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	32; 59; 70; 73-74; 111
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	32; 59; 70; 73-74; 111
GRI 306: Scarichi e rifiuti (2016)		
306-3	Sversamenti significativi	70
A06	Quantità di liquido antigelo (<i>de-icing</i>) utilizzato e trattato (m ³ e/o ton) suddiviso per piste e aeromobili	69; 155
Topic: Valutazione ambientale dei fornitori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	99-102
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	99-102
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori (2016)		
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati secondo criteri ambientali	100-101
Topic: Rumore		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	65-67
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	65-67
A07: Rumore (2014)		
A07	Numero e percentuale di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	66

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 400: INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE		
Topic: Occupazione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	76-78
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	76-78
GRI 401: Occupazione (2016)		
401-1	Nuovi assunzioni e turnover	152-153
401-2	<i>Benefit</i> previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti <i>part-time</i> o con contratto a tempo determinato	87-88
Topic: Relazioni industriali		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	154-155
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	154-155
GRI 402: Relazioni industriali (2016)		
402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	155
Topic: Salute e sicurezza dei lavoratori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	32; 81-87; 111
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	32; 81-87; 111
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori (2018)		
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	82
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	86
403-3	Servizi di medicina del lavoro	85
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	82-83
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	84-85
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	83-84
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	85
403-9	Infortuni sul lavoro	86-87
403-10	Malattie professionali	86-87
Topic: Formazione e istruzione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	78-80
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	78-80
GRI 404: Formazione e istruzione (2016)		
404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente	79
404-2	Programmi per l'aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	79
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle <i>performance</i> e dello sviluppo professionale	79
Topic: Diversità e pari opportunità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	76-77; 81
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	76-77; 81
GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)		
405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	14; 154
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	81

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
Topic: Comunità locali		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	40-41
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	40-41
GRI 413: Comunità locali (2016)		
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazione d'impatto e programmi di sviluppo	127
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	128-139
A08	Numero di persone fisicamente o economicamente dislocate, sia volontariamente che involontariamente, dal gestore aeroportuale o per suo conto da un ente governativo o altro, e l'indennizzo previsto	Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi, volontari o involontari di dislocamento di persone.
Topic: Valutazione sociale dei fornitori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	99-102
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	99-102
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)		
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	100-101
Topic: Salute e sicurezza dei consumatori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	65-67; 120-121
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	65-67; 120-121
GRI 416: Salute e sicurezza dei consumatori (2016)		
416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sicurezza per categorie di prodotto e servizi	65-67; 120-121
416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di non conformità.
A09	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	121
Topic: Qualità del servizio		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	121-123
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	121-123
Topic: Intermodalità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	50-58
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	50-58
Topic: Definizione e aggiornamento di un piano strategico di sostenibilità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	39; 149
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	39; 149
Topic: Inserimento performance ESG nel sistema MBO		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	16-17
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	16-17

Deloitte.

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

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

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO AI SENSI DELL'ART. 3, C. 10, D.LGS. 254/2016 E DELL'ART. 5 REGOLAMENTO CONSOB ADOTTATO CON DELIBERA N. 20267 DEL GENNAIO 2018

Al Consiglio di Amministrazione di
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 25 marzo 2021 (di seguito "DNF").

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* (di seguito "GRI Standards"), da essi individuati come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 – 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 – R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

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

© Deloitte & Touche S.p.A.

Deloitte.

2

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised ("reasonable assurance engagement")* e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
2. Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
3. Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo.
4. Comprensione dei seguenti aspetti:
 - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Deloitte.

3

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).

5. Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. e con il personale di SEA Energia S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di capogruppo e società controllate:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le seguenti società, Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A., SEA Energia S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato riunioni da remoto nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai GRI Standards.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Marco Pessina
Socio

Milano, 30 aprile 2021

Gruppo SEA - Dichiarazione consolidata non finanziaria 2020

Publicazione a cura della Funzione Corporate Social Responsibility del Gruppo SEA, realizzato con la collaborazione delle Direzioni e Funzioni aziendali.

Si ringraziano tutti coloro che nelle diverse società del Gruppo SEA si sono dedicati al reperimento dei dati utili alla definizione del piano dei conti.

Copyright 2021 SEA S.p.A.

Per maggiori informazioni:

SEA S.p.A. - 20090 Aeroporto Milano Linate,
Sebastiano Renna - Head of Corporate Social Responsibility
e-mail: sebastiano.renna@seamilano.eu



MilanAirports