



Relazione e Bilancio

2011

Sommario

Informazioni generali	3	Gestione delle risorse umane	71
Mission	4	Le risorse umane	72
Profilo del Gruppo SEA	4	Processi gestionali ed operativi	72
Organi sociali	7	Sviluppo e formazione	73
Lettera agli azionisti	8	Welfare	73
I numeri del Gruppo SEA	10	Relazioni industriali	73
Relazione sulla gestione 2011	12	Sistema di Corporate Governance	74
Esercizio 2011: eventi di rilievo	13	Profilo	75
Focus sui risultati	16	Codice etico	76
Scenario di riferimento, mercati e normative: evoluzione	17	Relazione sul governo societario	76
Aviation	25	Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo SEA	77
Indicatori di performance	26	Andamento economico	78
Andamento economico	27	Andamento patrimoniale e finanziario	82
Andamento del traffico passeggeri e merci	27	Rendiconto finanziario consolidato	83
Politica commerciale Aviation	33	Fattori di rischio relativi al Gruppo SEA	86
Revisione degli accordi bilaterali nel 2011	34	Rischi strategici	87
Investimenti nell'area Aviation	35	Rischi operativi	88
Non Aviation	36	Rischi commodity	89
Indicatori di performance	37	Rischi finanziari	89
Andamento economico	38	Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	90
Andamento delle attività commerciali	39	Proposte all'Assemblea dei Soci	93
Andamento delle attività Real Estate	43	Proposte di approvazione del bilancio e di destinazione dell'utile dell'esercizio	94
Politica commerciale Non Aviation	44	Gruppo SEA - Bilancio consolidato	95
Handling	45	Prospetti contabili	96
Indicatori di performance	46	Nota integrativa al bilancio consolidato	100
Andamento economico	47	Relazione del Collegio Sindacale sul bilancio consolidato	140
Andamento delle attività di Handling	47	Relazione di certificazione al bilancio consolidato	142
Politica commerciale Handling	51	SEA - Bilancio d'esercizio	143
Energia	52	Prospetti contabili	144
Indicatori di performance	53	Nota integrativa al bilancio separato	148
Andamento economico	54	Relazione del Collegio Sindacale sul bilancio	192
Andamento delle attività di produzione e vendita di energia	54	Relazione di certificazione al bilancio	197
Politica commerciale Energia	56	Qualità dei servizi e Safety aeroportuale	66
Corporate Social Responsibility	57	Customer Care	67
La politica di sviluppo sostenibile del Gruppo SEA	58	Servizi al passeggero	68
La dimensione "sociale"	59	Carta dei servizi merci	69
La dimensione ambientale	60	Il Safety Management System	69
Qualità dei servizi e Safety aeroportuale	66	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	70

Informazioni generali

Mission

La missione del Gruppo SEA è la creazione di valore per tutti i soggetti direttamente coinvolti nelle attività del Gruppo: azionisti, clienti e dipendenti. 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, partner commerciali attivi negli scali di Malpensa e Linate. Le infrastrutture aeroportuali gestite da SEA garantiscono l'accessibilità aerea verso le principali destina-

zioni 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 dal Gruppo SEA sono garantiti dalla gestione e dallo sviluppo di infrastrutture sicure e all'avanguardia, attribuendo primaria importanza alla crescita sociale della comunità di riferimento e alla tutela dell'ambiente.

Profilo del Gruppo SEA

Profilo aziendale

Il Gruppo SEA, in base alla Convenzione di durata quarantennale sottoscritta tra SEA ed Enac nel 2001, gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate, attraverso un sistema bilanciato e diversificato della capacità aeroportuale:

- Milano Malpensa 1, terminal dedicato alla clientela business e leisure su rotte nazionali, internazionali e intercontinentali, con aree destinate a vettori di linea e charter;
- Milano Malpensa 2, terminal destinato al traffico low cost di alta fascia;
- Milano Malpensa Cargo, infrastruttura a supporto del trasporto cargo, che consente la gestione di oltre 500 mila tonnellate annue di merce;
- Milano Linate, aeroporto che serve una clientela frequent flyer su rotte nazionali ed internazionali intra UE di particolare appeal.

Il sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA si posiziona tra i primi dieci gestori in Europa per volume di traffico, sia nel segmento passeggeri che in quello merci, e in Italia è rispettivamente al secondo e al primo posto in tali aree di business. In particolare, Milano Malpensa Cargo movimentata più del 50% del traffico merci nazionale.

Gli scali gestiti dal Gruppo sono collegati ad un'ampia rete viaria e ferroviaria, in ulteriore espansione, che garantisce a circa 14 milioni di persone l'accessibilità in tempi di percorrenza contenuti e allineati a quelli dei principali scali internazionali europei, con la prospettiva, grazie agli interventi in atto sulle reti stradali e su ferro, di ampliare a oltre 20 milioni di persone il bacino di riferimento dei propri aeroporti.

Le società del Gruppo SEA garantiscono tutti i servizi legati alle attività di gestione aeroportuale, quali l'approdo e la partenza degli aeromobili, la gestione della sicurezza aeroportuale e le prestazioni di handling passeggeri e merci, nonché l'offerta di servizi commerciali agli utenti ed operatori degli scali.

Attraverso la società SEA Energia, il Gruppo produce anche energia elettrica e termica, destinata alla copertura del fabbisogno degli scali e alla vendita a terzi.

Aree di business

La strategia del Gruppo SEA viene attuata attraverso la suddivisione delle proprie attività in quattro business unit, ciascuna caratterizzata da competenze e processi operativi specifici, in maniera da massimizzare l'efficienza gestionale del Gruppo.

Aviation

Le attività Aviation sono costituite dalle attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci. Consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, e nell'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale.

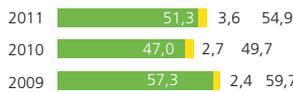
I ricavi generati dalle predette attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune, nonché dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di spazi da parte di vettori e handler.

Ricavi* in milioni di euro



■ Ricavi di gestione ■ Ricavi per lavori su beni in concessione (ex IFRIC)

EBITDA* in milioni di euro



■ EBITDA di gestione ■ Impatto derivante dall'applicazione IFRIC 12

(*) Dati comprensivi di elementi non recurring e, per la business unit Handling, del deconsolidamento di MLE dal 2010.

Non Aviation

Le attività Non Aviation includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti di Milano, nonché l'attività di real estate.

I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente da SEA ovvero, con riferimento alle predette attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle royalties espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito.

Ricavi* in milioni di euro



EBITDA* in milioni di euro



(*) Dati comprensivi di elementi non recurring e, per la business unit Handling, del deconsolidamento di MLE dal 2010.

Handling

Le attività di handling - gestite attraverso la società SEA Handling, controllata da SEA - consistono nella prestazione di servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta. I ricavi di tale segmento sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per lo svolgimento delle attività di handling "rampa" (ossia i servizi prestati in area airside, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento aeromobili, smistamento e riconcilio bagagli) e di handling "passeggeri" (ossia i servizi prestati in area landside, fra cui check-in e lost & found). Tali corrispettivi sono liberamente negoziati tra il Gruppo SEA, tramite SEA Handling, e ciascuna compagnia aerea.

Ricavi* in milioni di euro



EBITDA* in milioni di euro



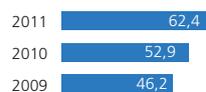
(*) Dati comprensivi di elementi non recurring e, per la business unit Handling, del deconsolidamento di MLE dal 2010.

Energia

Le attività del segmento - prestate attraverso la società SEA Energia, controllata da SEA - comprendono la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata sia alla copertura del fabbisogno dei propri aeroporti sia alla vendita al mercato esterno.

La produzione di energia viene effettuata attraverso gli impianti di cogenerazione situati negli scali gestiti dal Gruppo SEA. In particolare, la centrale di cogenerazione di Milano Malpensa ha una capacità di produzione annua massima di 613 GWh per l'energia elettrica e di 543 GWh per l'energia termica. L'impianto di Milano Linate ha capacità annua massima di 210 GWh per l'energia elettrica e di 157 GWh per l'energia termica. L'eccedenza di energia termica prodotta da quest'ultimo impianto rispetto ai fabbisogni dello scalo viene ceduta ad A2A per attività di termoriscaldamento. I relativi ricavi di tale area di business sono rappresentati da corrispettivi di mercato stabiliti per unità di misura venduta, da moltiplicare per il quantitativo di energia fornita.

Ricavi in milioni di euro



EBITDA in milioni di euro



Struttura del Gruppo SEA

SEA SpA

Gestione aeroportuale	Utilities	Attività commerciali	Altre attività	Handling	Utilities
SACBO Bergamo SpA 30,98 %	Disma SpA 18,75 %	Dufrital SpA 40 %	Consorzio Malpensa Construction 51 %	SEA Handling SpA 100 %	SEA Energia SpA 100 %
Aeropuertos Argentina 2000 SA* 10 %		SEA Services Srl 30 %	Consorzio Milano Sistema (in liquidazione) 10 %	Malpensa Logistica Europa SpA 25 %	
			Romairport Srl 0,23 %		
			SITA Società Cooperativa arl 1 quota		
SBU Aviation		SBU Non Aviation		SBU Handling	SBU Energia

Legenda:

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

(*) Con riferimento alla partecipazione di SEA in AA2000 si segnala che in data 30 giugno 2011 SEA SpA e Cedidor S.A., in attuazione di quanto pattuito con contratto in data 9 agosto 2006, hanno sottoscritto un contratto avente come oggetto la vendita da parte di SEA della suddetta partecipazione in AA2000 subordinatamente al rilascio da parte dell'Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos dell'autorizzazione alla stessa vendita.

Struttura del capitale sociale

Il capitale sociale di SEA è pari a 27.500.000,00 euro, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di 0,11 euro ciascuna, di cui 137.023.805 azioni di categoria A e 74.375.102 azioni di categoria B, in linea con quanto deliberato dall'Assemblea del 29 dicembre 2011.

Gli azionisti titolari di azioni di categoria A nell'ipote-

si di cessione della maggioranza del capitale della Società, sono tenuti a garantire ai soci titolari di azioni di categoria B un diritto di covendita. Gli azionisti titolari di azioni di categoria A godono di un diritto di prelazione in caso di cessione di azioni da parte dei soci titolari di azioni di categoria B.

Al 31 dicembre 2011 SEA non detiene azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

Azionisti pubblici		%
n. 14 enti/società	Comune di Milano	54,81
	ASAM	14,56
	Provincia di Varese	0,64
	Comune di Busto Arsizio	0,06
	Altri azionisti pubblici	0,14
Totale		70,21
Azionisti privati		
	F2i - Fondi Italiani per le infrastrutture	29,75
	Altri azionisti privati ^(*)	0,04
Totale		29,79

(*) n. 523 azionisti. In base alla comunicazione Consob n.DME 4059866, SEA è esclusa dall'elenco degli emittenti titoli diffusi.



Azionisti	%
● Comune di Milano	54,81
● F2i Sgr	29,75
● ASAM SpA	14,56
● Altri	0,88

Organi sociali

Consiglio di Amministrazione⁽¹⁾	Presidente e CEO	Giuseppe Bonomi
	Amministratori	Renato Ravasio ⁽²⁾⁽³⁾
		Raffaele Cattaneo ⁽⁴⁾
		Lino Girometta
		Mauro Maia ⁽⁴⁾
		Marco Lionello Pagnoncelli ⁽³⁾⁽⁴⁾
	Alberto Ribolla ⁽³⁾⁽⁵⁾	
Collegio Sindacale	Presidente	Giancarlo Giordano
	Sindaci effettivi	Aldo Londei
		Fabio Malcovati
		Maria Luisa Mosconi
	Raffaella Pagani	
	Sindaci supplenti	Antonella Chiametti
		Ambrogina Zanzi
Società di revisione	PricewaterhouseCoopers SpA	

(1) Il 29 dicembre 2011, a seguito di quanto deliberato dall'Assemblea degli azionisti tenutasi in tale data, il Consiglio di Amministrazione di SEA nominato dall'Assemblea del 28 aprile 2010 per un triennio, e in scadenza con l'approvazione del bilancio d'esercizio 2012, è stato portato da 5 a 7 membri, di cui due nominati da F2i - Fondi Italiani per le infrastrutture (dr. Ravasio e dr. Maia), il cui mandato scade nella stessa data precedentemente indicata (per maggiori informazioni cfr Sistema di Corporate Governance).

(2) Vice Presidente.

(3) Membro del Comitato di controllo interno del Gruppo SEA.

(4) Membro del Comitato per la remunerazione degli amministratori.

(5) Membro del Comitato etico.

Lettera agli azionisti

Il 2011 si è chiuso con un importante cambiamento nella compagine societaria di SEA che, dal 29 dicembre di quest'anno, registra F2i - Fondi Italiani per le infrastrutture - nell'elenco dei propri azionisti, con una quota del 29,75% del capitale acquisita dal Comune di Milano, che ha comunque mantenuto la posizione di azionista di maggioranza della Società.

Tale operazione è avvenuta dopo il deposito presso la Consob, in data 21 novembre 2011, del Documento di Registrazione di SEA, che a inizio novembre aveva ottenuto il relativo nulla osta da parte di Consob e l'ammissibilità alla quotazione da parte di Borsa, nell'ambito del processo di quotazione della Società, deliberato dall'Assemblea degli azionisti del 3 maggio 2011, e da attuarsi mediante un'Offerta Pubblica di Sottoscrizione di azioni rivenienti da un aumento di capitale dedicato.

La valorizzazione di una significativa quota della partecipazione del Comune di Milano in SEA conferma come il Gruppo rappresenti una realtà importante nel panorama del trasporto aereo italiano e internazionale, gestendo due aeroporti posizionati in una delle aree europee a maggiore crescita economica, in grado di attrarre nuovi vettori e ampliare continuamente l'offerta di destinazioni business e leisure, nonché di gestire una piattaforma per lo sviluppo del trasporto merci nella regione italiana a maggiore vocazione nelle esportazioni.

Tali condizioni hanno consentito al Gruppo SEA, nonostante uno scenario di riferimento fra i più complessi dell'ultimo decennio per le incertezze macroeconomiche internazionali, e italiane in particolare, in un contesto di difficoltà per le compagnie aeree, molto focalizzate sul controllo dei costi e la razionalizzazione dei rispettivi network, di superare a fine 2011 i 28 milioni di passeggeri serviti e le 456 mila tonnellate di merce trattata negli scali di Milano Malpensa e Milano Linate che, nel corso del 2011, hanno registrato andamenti in crescita, anche se su livelli differenziati.

In particolare, Linate ha registrato un incremento del 9,2% dei passeggeri, mantenendo il ruolo di primo scalo business italiano. Milano Malpensa 2 è cresciuto di oltre il 7%, confermandosi quale prima base continentale europea di easyJet, Milano Malpensa 1 ha segnato un aumento del 2% dei passeggeri, nonostante molti fattori abbiano impattato negativamente sul suo sviluppo, fra cui alcuni specifici quali il permanere della crisi nordafricana (importante area di destinazione dello scalo) e la cessazione delle attività di Lufthansa Italia, avvenuta nel novembre 2011, ma preceduta da una parziale riduzione dei movimenti del vettore già nei mesi successivi all'annuncio di tale strategia operativa (giugno 2011).

Nell'anno Milano Malpensa, con oltre il 4% di crescita del traffico cargo, si è posizionata fra i primi scali europei per la crescita di tale segmento di business, consolidando il ruolo di primo scalo merci italiano, che gestisce più del 50% di tutte le merci trasportate nel paese via aerea.

I risultati raggiunti nel 2011 dagli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA vanno inseriti in un contesto molto variegato di sviluppo del traffico aereo internazionale che a fine anno, a livello globale, ha registrato un aumento del 5,9% dei passeggeri e una contrazione dello 0,7% delle merci, risultati molto penalizzati da un significativo rallentamento della crescita avvenuto nella seconda metà del 2011, in cui gli effetti della crisi economica internazionale hanno fortemente impattato sul traffico aereo, significativamente correlato all'andamento del Prodotto Interno Lordo delle singole aree geografiche di riferimento.

Il 2011 è stato un anno particolarmente importante anche per la prosecuzione del processo di adeguamento dei livelli tariffari aeroportuali applicati sugli scali gestiti dal Gruppo SEA: il 23 settembre è avvenuta la sottoscrizione del Contratto di Programma fra SEA ed Enac e il nuovo piano tariffario entrerà in vigore successivamente all'approvazione dello stesso mediante Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (trascorsi sessanta giorni dalla sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale).

Il mantenimento del gap tariffario rispetto ai principali scali europei (con diritti aeroportuali in media inferiori anche del 40%) non ha limitato l'attività realizzativa del Gruppo SEA che, nel 2011, si è concentrata su alcune importanti infrastrutture di Milano Malpensa, destinate ad ampliare non solo l'offerta Airside dello scalo, ma a rafforzare le opportunità di crescita delle relative aree commerciali e di gestione del cargo.

In particolare, i lavori svolti nel 2011 per l'ampliamento del terminal e per la realizzazione del terzo satellite consentiranno l'apertura di nuove aree commerciali già ad inizio 2013, nel contesto di un layout fortemente innovativo anche per la presenza di ascensori panoramici che saranno operativi già nel 2012 e nell'ambito di un rafforzamento delle infrastrutture di servizio a passeggeri di alta fascia, destinati a transitare in tali nuove aree, dotate di approdi diretti per aeromobili di classe F, quali l'A380. Anche gli interventi effettuati nel 2011 nell'area di Milano Malpensa Cargo, finalizzati a dotarla di un adeguato sistema di accesso all'esistente rete di collegamenti stradali dell'aeroporto di Milano Malpensa, sono stati sviluppati nell'ottica dell'ulteriore crescita del traffico merci dello scalo, in considerazione delle richieste di servizi per l'import/export da parte delle imprese del territorio, in molti casi operanti da aeroporti europei al momento dotati di maggiore capacità di gestione delle merci.

Nonostante tale complesso scenario di mercato il Gruppo SEA, nel corso del 2011, ha registrato un'ulteriore crescita dei ricavi, che hanno superato i 644,4 milioni di euro (+4,9% rispetto al 2010), portando l'EBITDA a 150,7 milioni di euro, in linea con l'esercizio precedente che tuttavia beneficiava di operazioni non ricorrenti. Non considerando la componente IFRIC e le operazioni non ricorrenti l'incremento dell'EBITDA di Gruppo nel 2011 è pari al 14,1%.

A fine anno l'utile di Gruppo si è attestato a 53,9 milioni di euro (-14,6%); tuttavia, considerando il peso delle operazioni non ricorrenti che hanno caratterizzato entrambi gli esercizi, il confronto fra il risultato del 2011 e del 2010 su base normalizzata evidenzia una crescita dell'1%, con un utile di fine anno pari a 39,5 milioni di euro non considerando, in particolare, le operazioni di valorizzazione delle partecipazioni in GESAC e AA2000 realizzate nel 2011.

Nel 2011 è proseguita anche la riduzione dell'indebitamento finanziario netto di Gruppo che, a fine anno, ha toccato 320,3 milioni di euro, in miglioramento di oltre 24 milioni di euro rispetto all'anno precedente.

Tali risultati sono stati conseguiti con il supporto di tutte le business unit; in particolare il contributo maggiore, al netto delle componenti non ricorrenti e dei lavori su beni in concessione, è quello del segmento Non Aviation che, con 85,8 milioni di euro, rappresenta circa il 56,7% dell'EBITDA di Gruppo, su livelli superiori a quelli del 2010. L'area Aviation incide per il 36,1%, con il relativo EBITDA che registra un aumento del 16,2% rispetto al 2010. L'incidenza degli altri segmenti di attività è minore, con l'Energia che rappresenta l'8,7% del risultato consolidato (+6,3%) e

l'Handling con un EBITDA gestionale in netto miglioramento rispetto al 2010 (avendo registrato nel periodo una riduzione della perdita operativa del 71%).

Anche nel 2011 il Gruppo SEA ha continuato ad avvalersi degli ammortizzatori sociali (CIGS e procedure di mobilità) concessi a seguito dello stato di crisi determinato dal dehubbing di Alitalia, seppure su livelli inferiori a quelli dell'esercizio precedente. A seguito del permanere di complesse condizioni del mercato aeronautico SEA e SEA Handling, nel luglio 2011, hanno raggiunto un'intesa con le Organizzazioni Sindacali volta all'individuazione di un ulteriore recupero di efficienza per il Gruppo e di un definitivo risanamento di SEA Handling, condividendo alcune misure atte a fronteggiare il perdurare dello stato di crisi, quali la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria in deroga e la mobilità, cui fare ricorso anche per il biennio 2012-2013.

Si segnala infine la transizione ai principi contabili IAS/IFRS anche della Capogruppo SEA SpA, confermando l'attenzione del Gruppo SEA verso la trasparenza di informativa.

Alla luce dei risultati raggiunti nel 2011 e agli impegni cui il Gruppo SEA sarà chiamato a rispondere nei prossimi mesi, anche in considerazione del complesso scenario di riferimento, alla luce dell'incerto contesto macroeconomico internazionale, e italiano in particolare, si ringraziano dipendenti e partner commerciali per l'impegno e la collaborazione sinora dimostrati, sicuri di proseguire lungo tale modalità di rapporto.

I numeri del Gruppo SEA

Dati economici

Totale ricavi (milioni di euro)

Anno	Ricavi gestionali	Ricavi non recurring	Ricavi ex IFRIC 12	Totale
2011	579,3	65,1		644,4
2010	550,2	15,6	48,4	614,2
2009	541,6	29,1	31,1	601,9

Risultato netto di Gruppo (milioni di euro)

2011	53,9
2010	63,1
2009	53,7

Investimenti infrastrutturali (milioni di euro)^(*)

2011	100,6
2010	81,4
2009	63,6

(*) Comprensivi delle infrastrutture finanziate attraverso contributi dallo Stato ex L. 449/85.

Ricavi consolidati 2011^(*): 644,4 milioni di euro



Ricavi consolidati 2011 ^(*)	%
Aviation	42,5
Non Aviation	24,9
Handling	17,4
Energia	5,1
Ricavi da applicazione IFRIC 12	10,1

(*) Ricavi totali al netto delle elisioni infragruppo. I ricavi di SEA sono generati dalle attività delle business unit Aviation e Non Aviation.

Dati di traffico

Passeggeri (.000.000)

2011	19,1	9,1	28,2
2010	18,7	8,3	27,0
2009	17,3	8,3	25,6

Merci (.000 tons)

2011	440,3	15,9	456,2
2010	422,4	15,5	437,9
2009	333,7	13,7	347,4

■ Malpensa ■ Linate

EBITDA (milioni di euro)

Anno	EBITDA gestionale	EBITDA non recurring	EBITDA ex IFRIC 12	Totale
2011	-4,4	151,5	3,6	150,7
2010	132,8	15,6	2,7	151,0
2009	133,7	6,6	2,4	142,8

Capitale investito netto di Gruppo (milioni di euro)

2011	242,8	320,3	563,1
2010	393,8	344,7	738,5
2009	325,1	361,9	687,1

■ Patrimonio netto ■ Indebitamento finanziario netto

Ulteriori dati economico-finanziari del Gruppo SEA

Il bilancio del Gruppo SEA è stato redatto applicando i principi contabili internazionali adottati dall'Unione Europea (di seguito IAS/IFRS).

Al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economico-finanziaria del 2011, le tabelle che seguono riportano alcuni dati e indicatori riferiti al bilancio consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2011, confrontati con i due esercizi precedenti.

Al fine di rendere comparabili gli andamenti delle

voci di ricavi ed EBITDA del triennio, in cui vi sono stati alcuni significativi eventi non ricorrenti, sono stati effettuati degli aggiustamenti su tali voci.

In particolare, il 2010 è stato adeguato depurandolo dall'effetto del rimborso dal Ministero dei Trasporti di 14,9 milioni di euro (quota capitale del risarcimento dovuto per il mancato riconoscimento di tariffe di handling precedenti la liberalizzazione di tale attività); il 2009 non considera la contribuzione di Malpensa Logistica Europa (posseduta al 100% dal Gruppo SEA sino al novembre 2009) e alcuni contributi per lo sviluppo del traffico.

Milioni di euro	2011	2010	2009
Risultati economici			
Ricavi di gestione ⁽¹⁾	579,3	565,8	570,7
EBITDA ex IFRIC 12 ⁽²⁾	147,1	148,4	140,3
Ricavi gestionali ⁽³⁾	579,3	550,2	541,6
EBITDA gestionale ⁽⁴⁾	151,5	132,8	133,7
Risultato netto	53,9	63,1	55,0
Stato patrimoniale			
Immobilizzazioni materiali ⁽⁵⁾	248,3	246,3	238,1
Immobilizzazioni immateriali	755,8	712,3	686,6
Indici economico - finanziari			
EBITDA margine gestionale ⁽⁶⁾	26,1%	24,1%	24,7%
Leverage (indebitamento finanziario netto/EBITDA) ⁽⁷⁾	2,1	2,3	2,5
Coverage ratio (EBITDA/Oneri finanziari)	7,4	7,9	5,3
Personale			
Numero dipendenti a fine esercizio	5.090	5.178	5.313

(1) Non includono i ricavi per lavori su beni in concessione (IFRIC 12)

(2) Non include ricavi e costi per lavori su beni in concessione (IFRIC 12)

(3) I ricavi gestionali non includono poste non ricorrenti e ricavi per lavori su beni in concessione (IFRIC 12)

(4) L'EBITDA gestionale non include gli effetti di poste non ricorrenti e dell'adozione dell'interpretazione IFRIC 12

(5) Le immobilizzazioni materiali non esplicitano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a 500 milioni di euro, 499,5 milioni di euro, 499,4 milioni di euro rispettivamente al 31 dicembre 2011, 31 dicembre 2010 e 31 dicembre 2009. Tali beni sono infatti rappresentati al netto dei relativi contributi ricevuti, in accordo con lo IAS 20

(6) Considerando l'interpretazione IFRIC 12 e le componenti non ricorrenti l'EBITDA margin è: 23,4% nel 2011; 24,6% nel 2010, e 23,7% nel 2009

(7) Considerando quanto deliberato dall'Assemblea del 29 dicembre 2011, in merito alla distribuzione di riserve straordinarie di SEA per 147,4 milioni di euro a favore dei soci detentori di azioni SEA alla data del 28 dicembre 2011, l'indice di leverage a fine 2011 è pari a 3,1

Relazione
sulla gestione 2011

Esercizio 2011: eventi di rilievo

In primo piano

Cessione di una quota del 29,75% del capitale di SEA dal Comune a F2i - Fondi Italiani per le infrastrutture

Il 29 dicembre 2011 si è concluso il processo di acquisizione del 29,75% del capitale di SEA da parte di F2i - Fondi Italiani per le infrastrutture - quota ceduta dal Comune di Milano per un controvalore complessivo pari a 385 milioni di euro, di cui 340 milioni versati contestualmente all'atto del closing. I restanti 45 milioni di euro saranno pagati da F2i entro sessanta giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri con cui verrà approvato il Contratto di Programma sottoscritto fra SEA ed Enac il 23 settembre 2011 (gli adeguamenti statutari conseguenti a tale operazione sono descritti in Sistema di Corporate Governance). L'operazione di cessione è avvenuta dopo il deposito presso la Consob, in data 21 novembre 2011, del Documento di Registrazione di SEA dopo aver ottenuto, il 10 novembre 2011, il nulla osta da parte di Consob alla pubblicazione e il 7 novembre l'ammissibilità alla quotazione da parte di Borsa.

Contratto di Programma: sottoscrizione e vigenza

Relativamente all'atteso adeguamento dei diritti aeroportuali italiani, che anche a fine 2011 confermano il significativo divario con la media europea (circa 40% in meno), si segnala che il 23 settembre 2011 è avvenuta la sottoscrizione del Contratto di Programma fra SEA ed Enac dopo l'approvazione, nel maggio 2011, da parte del Consiglio di Amministrazione di Enac, del testo di Contratto di Programma presentato dal Gruppo SEA, su cui hanno espresso parere favorevole il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il nuovo piano tariffario entrerà in vigore successivamente all'approvazione mediante Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, entro sessanta giorni dalla sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Sviluppo del traffico

Milano Malpensa: nuove destinazioni e nuovi vettori

Nel corso del 2011 lo scalo di Milano Malpensa ha ulteriormente ampliato la propria connettività internazionale portando a 191 le destinazioni servite (rispetto alle 168 di fine 2010), grazie all'ingresso di nuovi vettori passeggeri ed all'arrivo di nuovi vettori cargo, favoriti anche dalla revisione di alcuni accordi bilaterali.

Nel segmento cargo si segnala l'attività di Jade Cargo e Silk Way, con rispettivamente 2 voli settimanali verso Shanghai e 1 frequenza a settimana su Baku.

Nel segmento passeggeri hanno iniziato ad operare,

fra gli altri, Ethiopian Airlines, che ha introdotto 5 voli settimanali con Addis Abeba, da cui i passeggeri potranno raggiungere 40 destinazioni in Africa; Biman Bangladesh, importante vettore dell'area indiana, che ha introdotto 2 voli settimanali su Dhaka; Air Europa, che con 2 frequenze giornaliere verso Madrid si è inserita nel segmento di attività precedentemente presidiato da Lufthansa Italia; Transavia che raggiunge Rotterdam con 4 frequenze settimanali.

easyJet: +9,2% di movimenti e +11,5% di passeggeri serviti

Nel corso del 2011 easyJet ha ulteriormente rafforzato la propria presenza su Milano Malpensa 2 introducendo 37 nuove frequenze settimanali (di cui 8 per la sola stagione estiva) verso importanti destinazioni internazionali fra cui Barcellona, Marrakech, Parigi e Amsterdam.

Nel 2011 i passeggeri serviti dal vettore a Milano Malpensa 2 sono stati pari a circa 5,5 milioni con oltre 42 mila movimenti, consolidando la posizione di easyJet quale primo cliente di SEA su Malpensa, con una quota di mercato del 29% dei passeggeri dello scalo.

La performance del 2011 conferma Malpensa quale principale base continentale delle attività di easyJet, rappresentando tale scalo il 10% del totale del traffico 2011 del vettore, e quasi il 78% del traffico della compagnia in Italia.

easyJet è presente anche a Milano Linate dove, nell'anno, ha servito oltre 253 mila passeggeri, con quasi 1.800 movimenti.

Proprio la rilevanza delle attività svolte sul sistema aeroportuale gestito da SEA ha condotto easyJet a rivedere i termini economici dei rapporti con il Gruppo SEA, con conseguenti positivi impatti sulle attività di gestione aeroportuale e di handling. In particolare, è in fase di finalizzazione il contratto che prevede l'erogazione di incentivi a easyJet per lo sviluppo del traffico di Milano Malpensa 2, a fronte di un effettivo impegno del vettore a garantire significativi tassi di crescita del traffico, e sta proseguendo la prestazione al vettore di servizi di handling differenziati e innovativi, con significativi ritorni economici per SEA Handling.

Strategia del Gruppo Lufthansa sugli scali di Milano

Nel mese di maggio 2011 il gruppo Lufthansa ha comunicato la decisione di non proseguire l'attività di Lufthansa Italia a partire dalla stagione invernale, per un riposizionamento delle proprie attività negli scali tedeschi. In tale ottica, e considerando la particolare rilevanza del bacino di utenza rappresentato dalla catchment area di Milano, il gruppo Lufthansa ha attuato strategie commerciali mirate allo sviluppo del traffico verso i principali scali della Germania, registrando significativi incrementi di passeggeri su tali rotte.

Tali fenomeni, pur non determinando alcuna contrazione nelle destinazioni servite da Milano (in quanto le rotte gestite da Lufthansa Italia erano già operate da altre compagnie aeree), a seguito di una costante diminuzione delle attività di tale vettore, iniziata già nel giugno 2011, hanno determinato una riduzione di quasi 3.000 movimenti e di circa 120 mila passeggeri su Malpensa, che corrispondono rispettivamente a una contrazione del 9,8% e del 5,5% di movimenti e passeggeri del gruppo Lufthansa rispetto al 2010. Tali dati confermano che la strategia del gruppo Lufthansa su Malpensa è quella di servire un traffico crescente verso i principali scali di riferimento tedeschi (con un incremento di attività su tali rotte superiore al 10%).

Considerando anche Linate, il gruppo Lufthansa, a seguito della nuova strategia adottata nel 2011, ha registrato una flessione complessiva di circa l'8% dei movimenti e del 2,6% dei passeggeri sull'intero sistema gestito dal Gruppo SEA.

A inizio 2012 il gruppo Lufthansa, scegliendo SEA Handling quale handler unico su Malpensa sino al 2017, e rinegoziando con SEA il contratto di gestione dell'hangar (attraverso Lufthansa Technik), conferma il ruolo di tale aeroporto quale uno dei principali snodi di traffico europei per il proprio sviluppo di network.

Malpensa si conferma il primo aeroporto cargo in Italia: 440,3 mila tonnellate di merce movimentata, in crescita del 4,2%

Nel 2011 Malpensa, con una crescita del 4,2% delle merci trasportate, si è confermata quale primo scalo cargo italiano che serve oltre il 50% dei volumi trattati via aerea nel paese da una delle aree a più alto potenziale in Europa, il cui livello di esportazioni è stato particolarmente sostenuto anche nel 2011, nonostante le complesse condizioni economiche di riferimento.

Il risultato di Malpensa, il migliore in Europa fra gli scali che gestiscono più di 400 mila tonnellate, è stato sostenuto dalla forte presenza di vettori del Medio Oriente e Asia, aree geografiche che hanno registrato performance economiche superiori alla media mondiale.

Sviluppo infrastrutturale

Prosecuzione dell'iter di approvazione del Masterplan di Malpensa

Nell'ambito del piano di sviluppo infrastrutturale che coinvolge il Gruppo SEA si segnala che nel maggio 2011 Enac ha attivato l'iter autorizzativo, relativo al nuovo Masterplan di Malpensa, nei confronti del Ministero dell'Ambiente, finalizzato allo svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale, in merito alla quale SEA ha redatto lo "Studio di impatto ambientale".

Milano Malpensa 2: nuovo hotel "low cost"

In giugno è stato sottoscritto l'accordo per la realizzazione di un budget hotel presso l'aeroporto di Milano Malpensa 2 mediante BOT. La nuova struttura sarà

destinata a soddisfare le esigenze della tipologia dei passeggeri dello scalo, e offrirà servizi complementari rispetto all'hotel Sheraton di Milano Malpensa 1.

Malpensa: continua l'espansione di Milano Malpensa Cargo

Il ruolo di Malpensa quale scalo merci di primario rilievo in Europa, la collocazione dello stesso in una delle aree continentali con maggiori opportunità di import/export e la necessità, in tale contesto, di dotare l'aeroporto di capacità aggiuntiva per la gestione di crescenti quantità di merci da trasportare per via aerea, rende necessario proseguire nel piano di sviluppo dell'area cargo di Malpensa, su cui nel 2011 sono proseguiti i relativi lavori di ampliamento. Questi ultimi consentiranno, da inizio 2014, di poter gestire merci via aerea per circa 1 milione di tonnellate (rispetto alle attuali 560 mila), anche con nuove aree di parcheggio aeromobili e magazzini dotati di spazi uffici.

Operazioni finanziarie

Valorizzazione partecipazioni societarie

Anche nel 2011 sono proseguite le attività di razionalizzazione delle partecipazioni detenute dal Gruppo SEA, tese alla creazione di valore per gli azionisti.

In particolare, sono state concluse due operazioni di cessione.

GESAC: cessione della quota detenuta dal Gruppo SEA

Il 3 marzo 2011 SEA ha ceduto a F2i, che a tale data possedeva già il 65% del capitale di Gesac, la partecipazione detenuta dal Gruppo SEA in Gesac, pari al 5% del capitale sociale della Società che gestisce lo scalo di Napoli Capodichino, per un controvalore pari a 8,2 milioni di euro.

AA2000: cessione della partecipazione residua

Il 30 giugno 2011, in attuazione del contratto stipulato in data 9 agosto 2006, SEA e Cedicor SA - la Società che controlla CASA, l'azionista di maggioranza di AA2000, che gestisce i 33 aeroporti del sistema aeroportuale argentino - hanno sottoscritto un contratto per la vendita della partecipazione residua del Gruppo SEA in AA2000, pari al 10% del capitale della stessa. Il corrispettivo per il trasferimento della quota, pari a 14 milioni di euro, è stato corrisposto in due tranches (8 milioni di euro alla sottoscrizione del contratto e i residui 6 milioni di euro a fine 2011). La cessione resta in ogni caso subordinata al benessere dell'ORSNA.

Operazioni sul debito finanziario del Gruppo SEA

Nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha effettuato alcune operazioni tese ad ampliare il controvalore delle linee di credito committed (passate da 170 milioni di euro di fine 2010 a 225 milioni di euro), garantendo in tal modo, fra gli altri, la copertura degli impegni finanziari del Gruppo per il 2012 (in particolare il pagamento di una prima tranche, pari a 85 milioni di euro, delle riserve straordinarie di 147,5 milioni di euro deliberate come distribuibili dall'Assemblea dei Soci

di SEA del 29 dicembre 2011).

Nell'ambito delle strategie di gestione del rischio finanziario si segnala che nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha anche stipulato contratti derivati di copertura dal rischio di fluttuazioni del tasso di interesse su un controvalore di oltre 100 milioni di euro di debito.

Altri fatti di rilievo

On line strategy

Nei primi mesi del 2011 il Gruppo SEA ha iniziato l'implementazione di un piano di comunicazione e marketing che si avvale anche di una strategia di comunicazione e vendita on line.

Lo sviluppo dell'e-commerce SEA è basato su una piattaforma commerciale inserita nel nuovo portale web degli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA. Tale strumento consente già la vendita diretta dei servizi offerti da SEA (fra cui accesso alle sale Vip, parcheggi, fast track) e renderà possibile anche la vendita di beni e servizi dei partner commerciali del Gruppo, pur se non operanti direttamente negli scali.

SEA Handling prosegue nel processo di risanamento: -71,0% di perdita operativa lorda

Nell'anno è proseguito il risanamento della Società, la cui perdita operativa si è ridotta del 71,0% rispetto al 2010, toccando 2,2 milioni di euro a fine 2011 rispetto a 7,7 milioni di euro dell'anno precedente (al netto delle componenti non ricorrenti pari a 14 milioni di euro).

Tale miglioramento è stato ottenuto nonostante l'effetto negativo della cessazione delle attività di Lufthansa Italia, servito da SEA Handling in area rampa, dell'incremento del costo del lavoro correlato agli aumenti salariali previsti dal rinnovo del CCNL

(avvenuto nel 2010) e la riduzione del ricorso alla CIGS. Il risultato è stato sostenuto dalla crescita del traffico degli altri vettori serviti (fra cui anche molti dei nuovi vettori operativi a Milano dal 2011) e dalla favorevole rinegoziazione di alcuni contratti, fra cui quello con easyJet, il cui rinnovo è intervenuto nell'ultimo trimestre del 2010 prevedendo clausole innovative che introducono l'adeguamento del corrispettivo del servizio ai volumi di alcune attività svolte.

Sottoscrizione di nuovi accordi sindacali efficaci nel biennio 2012-2013

A fine luglio 2011, nell'ambito del processo di recupero di produttività ed efficienza del Gruppo SEA, è stato sottoscritto un Accordo quadro con le principali sigle sindacali per il biennio 2012-2013. Tale accordo prevede il proseguimento in tale periodo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (precedentemente in scadenza il 31 dicembre 2011) su livelli inferiori a quelli degli anni precedenti, mediante un meccanismo di rotazione sulla totalità dei dipendenti.

Nel 2011 è stata concordata anche una nuova procedura di mobilità, su base volontaria, che potrà interessare fino a un massimo di 250 dipendenti del Gruppo SEA, di cui circa 100 di SEA Handling.

Sconti per le compagnie aeree che utilizzano biocarburanti

Nell'ambito della politica di gestione eco-compatibile delle attività aeroportuali che contraddistingue il Gruppo SEA, in settembre è stato predisposto un programma di incentivi per le compagnie aeree che intendano utilizzare biocarburanti nelle tratte in arrivo e partenza sugli scali gestiti dal Gruppo. In tal modo SEA intende sostenere l'impegno dei vettori nel sostituire i carburanti tradizionali con prodotti dall'impatto ambientale ridotto, riducendo le emissioni di CO₂ nell'ambiente.

Focus sui risultati

Nel 2011 il Gruppo SEA registra ricavi pari a 644,4 milioni di euro, in aumento del 4,9% rispetto all'esercizio precedente.

I ricavi di gestione, che non includono gli effetti dell'applicazione dell'interpretazione IFRIC 12, sono stati pari a 579,3 milioni di euro, registrando un incremento del 5,3% rispetto all'anno precedente non considerando le operazioni non ricorrenti che hanno impattato positivamente sui ricavi del 2010 (in particolare la quota capitale di un risarcimento danni da parte del Ministero dei Trasporti su tariffe di handling del periodo per gli anni 1987, 1989 e 1990, pari a 14,9 milioni di euro).

Le diverse aree di attività hanno influito in misura differenziata su tale andamento; in particolare, la crescita è stata sostenuta in misura più ampia dai segmenti di business Aviation e Handling, i cui ricavi gestionali verso terzi sono aumentati rispettivamente del 5,0% e dell'1,0%, dal significativo incremento delle attività di cessione di energia a terzi (+33,2%), nonché dai ricavi verso terzi delle attività Non Aviation (+4,0%).

L'EBITDA di Gruppo si attesta a 150,7 milioni di euro, sostanzialmente stabile rispetto all'esercizio precedente. Non considerando gli effetti dell'applicazione dell'interpretazione IFRIC 12 e gli elementi non ricorrenti, l'EBITDA di Gruppo si attesta a 151,5 milioni di euro (+14,1% rispetto all'EBITDA gestionale del 2010, in cui toccava 132,8 milioni di euro).

Su tale risultato il contributo maggiore è quello del segmento Non Aviation che, con 85,8 milioni di euro, rappresenta circa il 56,7% dell'EBITDA di Gruppo, attestandosi su livelli leggermente superiori a quelli del 2010. L'area Aviation incide per il 36,1%, registrando un aumento del 17,9% del proprio margine operativo lordo, mentre l'incidenza degli altri segmenti di attività è minore, con l'Energia che rappresenta l'8,7% del risultato consolidato (in crescita di circa il 6,3%) e l'Handling con un contributo in netto miglioramento rispetto al 2010 (-71,0% di riduzione della perdita operativa che tocca a fine 2011 2,2 milioni di euro rispetto ai 7,7 milioni del 2010, non considerando gli elementi non ricorrenti).

Si rimanda al commento delle singole aree di attività per un'analisi più approfondita dell'andamento del 2011.

Il risultato operativo del 2011 si attesta a 81,3 milioni di euro, in contrazione rispetto ai 97,9 milioni di euro del 2010 (-16,9%). Al netto degli effetti di natura straordinaria e non ricorrente nei due esercizi il risultato operativo del 2011 risulta in crescita del 3,9% rispetto al 2010.

Il risultato prima delle imposte ammonta a 88 milioni di euro rispetto ai 102,4 milioni del 2010. La riduzione

del risultato risente, oltre che degli effetti sopra descritti a livello di risultato operativo, anche di altre poste di natura non ricorrente fra cui, nel 2011, la valorizzazione delle partecipazioni in AA2000 e GESAC (18,7 milioni di euro) e nel 2010 i proventi finanziari straordinari, pari a 27,4 milioni di euro, relativi al risarcimento danni da parte del Ministero dei Trasporti su tariffe di handling per gli anni 1987, 1989 e 1990.

Il risultato netto di competenza del Gruppo si attesta a 53,9 milioni di euro, in riduzione del 14,6%, ma in assenza degli eventi non ricorrenti che hanno caratterizzato entrambi gli esercizi lo stesso registrerebbe una crescita dell'1% attestandosi a 39,5 milioni di euro.

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2011 si attesta a 320,3 milioni di euro, in diminuzione di 24,4 milioni di euro rispetto ai 344,7 milioni di fine 2010. Per un'analisi più dettagliata delle principali componenti la posizione finanziaria netta si rimanda al paragrafo "Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo SEA".

Si segnala infine che la capogruppo SEA ha effettuato la transizione volontaria ai Principi contabili internazionali (IAS/IFRS) a partire dal bilancio 2011, con First Time Adoption (FTA) dall'1 gennaio 2010.

Evoluzione prevedibile della gestione

Lo scenario macroeconomico di riferimento dei prossimi mesi sarà caratterizzato da fattori di incertezza legati alla crisi finanziaria internazionale in atto e alle azioni intraprese per individuare soluzioni della stessa, in particolare nell'Area Euro, con conseguenti effetti di possibile ulteriore rallentamento della crescita dei paesi delle economie più avanzate, seppure in misura differenziata fra gli stessi, in un contesto di riduzione della produzione anche nelle aree a maggiore sviluppo economico, in particolare del Sud Est asiatico, con conseguente possibile rallentamento negli scambi mondiali di merce nel corso del 2012. In tale scenario il consensus di mercato per il 2012 stima crescite del traffico aereo per Nord America ed Europa intorno al 2/3% nel segmento passeggeri e indica un lieve recupero in quello merci, quest'ultimo fortemente penalizzato dalle condizioni dei mercati e dalla propensione alla spesa dei consumatori, depressa in particolare nell'Area Euro, caratterizzata da uno sviluppo molto limitato (che, in alcuni casi, quali quelli di Spagna e Italia, è invece negativo).

In tale complesso e volatile scenario, nel quale le condizioni geopolitiche, in particolare dell'area del Nord Africa, non evidenziano segnali di significativo miglioramento rispetto agli ultimi 12 mesi, il Gruppo SEA conferma l'impegno nella crescita delle diverse aree di business gestite, nel processo di ulteriore recupero di efficienza e

nello sviluppo della capacità di gestione del traffico passeggeri e merci, ritenendo che le turbolenze in corso rappresentino una delle molte fasi di complessità in cui il sistema del trasporto aereo internazionale ha operato negli ultimi dieci anni, i cui effetti non hanno tuttavia interrotto il trend di crescita del settore nel medio/lungo termine, confermato per i prossimi anni dalle stime dei principali centri di ricerca internazionali di settore e dei grandi costruttori di

velivoli per il trasporto aereo.

In tale contesto il Gruppo SEA, anche in attesa dell'entrata in vigore del Contratto di Programma e del relativo incremento tariffario, ritiene possibile un'evoluzione positiva dei margini operativi lordi del 2012, ove il contesto di riferimento non subisca significative modifiche, pur permanendo le condizioni di instabilità dell'area del bacino del Mediterraneo e il difficile contesto macroeconomico, in particolare italiano.

Scenario di riferimento, mercati e normative: evoluzione

Il settore del trasporto aereo è fortemente correlato all'andamento economico, sia internazionale che di singole aree geografiche. Tale condizione rende particolarmente significativa l'analisi degli scenari macroeconomici, in particolare negli ultimi anni, caratterizzati da significative modifiche strutturali del contesto di riferimento in cui operano vettori e aeroporti, divenute ancora più complesse a partire dalla crisi finanziaria del 2008.

Tali cambiamenti stanno producendo effetti significativi in molti settori produttivi, soprattutto nelle economie più avanzate che, non di rado, devono affrontare varie criticità, fra cui riduzione dei volumi di produzione, ricerca di nuovi mercati di sbocco, crescente pressione competitiva dei paesi emergenti, modifiche della propensione alla spesa dei consumatori, in un contesto nel quale si assiste alla contrazione del potere d'acquisto e a un aumento dei costi di produzione, causato anche dall'incremento dei prezzi delle materie prime.

Le compagnie aeree, che tradizionalmente registrano bassi margini di redditività, in fasi di mercato complesse come le attuali risultano particolarmente esposte ai rischi del contesto di mercato: la difficile situazione economica può incidere negativamente sulla propensione al volo dei passeggeri, con correlato condizionamento dell'offerta e conseguente impatto sul fatturato dei vettori, i quali sono costretti anche a fronteggiare forti pressioni sul lato dei costi, soprattutto per l'aumento del prezzo dell'oil.

La complessità delle variabili che incidono sull'andamento del settore del trasporto aereo impone allo stesso di intraprendere una fase di profondo cambiamento, che si sta focalizzando in una strategia di integrazione tra vettori per il raggiungimento di economie di scala, finalizzate anche alla riduzione dei costi operativi. Nel corso di tale processo, i vettori finanziariamente più deboli rischiano l'esclusione dal mercato e/o l'acquisizione da parte di compagnie aeree più solide, solitamente caratterizzate da un ampio network internazionale e interessate a una crescita dimensionale tale da limitare l'impatto delle crescenti pressioni competitive, in particolare da parte dei vettori low cost.

I gestori aeroportuali, la cui attività è fortemente correlata alle strategie di sviluppo dei vettori, risentono della volatilità del contesto di riferimento e, soprattutto in Europa, oltre a subire gli effetti della crisi dell'area si muovono in un contesto molto competitivo, determinato dalla limitata offerta aggiuntiva di capacità aeroportuale che rende particolarmente importante la realizzazione di investimenti infrastrutturali destinati a coprire tale gap, al fine di assecondare l'atteso incremento della domanda nel medio periodo.

Si segnala che il settore del trasporto aereo è soggetto a una significativa attività di regolamentazione, le cui evoluzioni incidono anche sulle scelte strategiche di vettori e scali, definendone molto spesso i relativi percorsi di business.

Quadro economico di riferimento

2011: scenario macroeconomico

Il 2011 è stato caratterizzato da un peggioramento delle condizioni macroeconomiche internazionali, cui hanno contribuito una molteplicità di fattori, fra loro fortemente correlati: eventi naturali (quali il terremoto in Giappone); l'acuirsi della crisi finanziaria di alcune economie dell'Area Euro, che ha determinato forte instabilità sui mercati dei capitali internazionali; tensioni geopolitiche continue e persistenti nel Nord Africa e Medio Oriente che hanno contribuito al significativo aumento del prezzo dell'oil, con conseguente surriscaldamento dell'inflazione mondiale e ripercussioni negative su consumi e commercio internazionale.

A fine 2011 la crescita dell'economia mondiale, secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale contenute nel World Economic Outlook di gennaio 2012, si attesta al 3,8%, in peggioramento rispetto all'andamento registrato nel 2010 (+5,2%), in cui si era manifestato un significativo recupero, soprattutto nella seconda metà dell'anno, dai minimi toccati nel 2009 a seguito dell'acuirsi della crisi economica e finanziaria internazionale già manifestatasi nell'ulti-

ma parte del 2008.

Anche nel 2011 l'economia mondiale è stata caratterizzata da andamenti fortemente differenziati nel corso dell'anno, registrando significative crescite nel primo trimestre, cui sono seguiti continui deterioramenti degli indicatori economici nei successivi trimestri, in particolare nelle economie più avanzate: la crescita del PIL USA del 2,2% nel primo trimestre si è ridotta all'1,6% negli ultimi tre mesi; in Giappone si è passati da -0,1% a -1%; nell'Area Euro da +2,4% a +0,7%, con significative differenze fra i paesi dell'Unione (Germania da +4,6% a +2%; Francia da +2,2% a +1,4%; Spagna da +0,9% a +0,3%; Italia da +1% a -0,5%).

La continua erosione economica registrata in tali aree geografiche, che a fine 2011 ha determinato una crescita del PIL dell'1,8% per gli USA e dell'1,6% per l'Area Euro e una contrazione dello 0,9% per il Giappone, è avvenuta in un contesto in cui i paesi emergenti, pur evidenziando un trend positivo, hanno anch'essi manifestato un rallentamento rispetto allo scorso anno, anche se con andamenti differenziati. In particolare, l'India è cresciuta del 7,4% (rispetto al 9,9% del 2010), la Cina del 9,2% (10,4% nel 2010), l'area ASEAN-5 del 4,8% (6,9% nell'anno precedente), i paesi MENA del 3,1% (rispetto al 4,3%), il Brasile del 2,9% (su livelli sensibilmente inferiori al 7,5% del 2010).

Aree geografiche e relativo andamento economico

Agli eventi naturali e geopolitici di natura eccezionale che hanno caratterizzato il 2011, tra cui il terremoto avvenuto in Giappone a marzo e i disordini del Nord Africa e Medio Oriente da inizio anno, che hanno determinato una riduzione di offerta sul mercato petrolifero (con un conseguente incremento dei prezzi nell'anno di circa il 32%), si è aggiunto il deterioramento della situazione strutturale del debito dei paesi dell'Area Euro la cui crisi, a partire dal mese di agosto, si è particolarmente aggravata portando a forti incrementi del costo del debito pubblico dei paesi periferici, fra cui Spagna e Italia. L'impatto della crisi del debito pubblico europeo ha avuto importanti ripercussioni sul mercato bancario, i cui patrimoni hanno risentito negativamente della discesa dei valori di carico dei titoli pubblici in portafoglio, determinando una crisi di liquidità sul mercato interbancario con importanti effetti negativi sull'offerta di credito a imprese e consumatori.

Gli interventi adottati dalla BCE nel 2011, con acquisti di titoli di Stato e immissione di liquidità sul sistema bancario ad un costo di provvista molto basso e il varo di significative manovre di correzione finanziaria adottate in alcuni paesi europei, fra cui Italia e Spagna, hanno consentito nei primi mesi del 2012 una parziale riduzione dei differenziali di costo del debito dei titoli pubblici di tali paesi, i cui effetti sulla forte volatilità dei mercati dei capitali europei dovrebbero manifestarsi già nel corso della prima metà dell'anno.

Tuttavia, le misure di finanza pubblica adottate potrebbero indebolire ulteriormente i consumi e la situazione occupazionale di alcuni paesi europei, contribuendo a delineare un quadro recessivo per il 2012,

ricepito anche dal declassamento, da parte delle principali agenzie di rating, del debito pubblico di numerosi paesi europei tra cui Francia, Austria, Spagna, Portogallo e Italia, cui sono seguiti downgrading di titoli bancari e industriali delle rispettive aree.

Al difficile contesto dell'Area Euro, in cui nel corso del 2012 sono attesi ancora interventi di razionalizzazione della spesa pubblica e ridefinizione degli organismi sovranazionali di intervento strutturale sul debito pubblico, si è contrapposto l'andamento dell'economia statunitense e dei paesi emergenti.

Negli USA le problematiche del debito pubblico sono state affrontate con interventi di politica monetaria espansiva, non adottabili dalla BCE, con maggiore velocità di assorbimento dei correlati rischi sui mercati finanziari e conseguente sostegno alla ripresa economica del paese che, nell'ultimo trimestre dell'anno, ha evidenziato un miglioramento di alcuni indicatori macroeconomici, in particolare in termini di occupazione nel settore dei servizi e di produzione di manufatti.

In tale contesto di estrema volatilità delle economie più sviluppate, nonostante un significativo rallentamento delle esportazioni mondiali verso tali aree in crisi di domanda, i paesi emergenti nel 2011 hanno evidenziato sostenuti andamenti della crescita del PIL, anche se su livelli generalmente inferiori a quelli registrati negli ultimi anni, e su cui ha influito negativamente anche la riduzione del flusso di investimenti dai paesi occidentali (secondo la World Bank, circa 120 miliardi di dollari di minori inflow verso tali paesi nel solo 2011 rispetto all'anno precedente). Le economie di tali paesi nel 2011 sono state significativamente sostenute dalla citata crescita dei prezzi delle commodity, in particolare oil, ma un ulteriore rallentamento dell'economia globale nei prossimi mesi potrebbe deprimere il prezzo delle materie prime, con conseguenti effetti negativi sulla capacità delle economie emergenti di mantenere tali livelli di crescita.

Prospettive 2012

Nel complesso contesto macroeconomico che ha caratterizzato il 2011, in particolare l'ultimo trimestre, il Fondo Monetario Internazionale nel World Economic Outlook di gennaio 2012 ha rivisto ulteriormente al ribasso le stime di crescita dell'anno per l'economia globale, portandole al 3,3% (dal 4% individuato in settembre e dal 4,3% in giugno).

Anche nel 2012 si avrà una significativa differenziazione nella crescita economica fra le aree geografiche. In particolare le economie emergenti, nonostante i timori per possibili effetti negativi derivanti da fattori recessivi esogeni, evidenziano ritmi di crescita sostenuti, con incrementi particolarmente elevati per i paesi BRIC: Brasile (+3,0%), Russia (+3,3%), India (+7,0%) e Cina (+8,2%).

Relativamente alle economie avanzate, le stime evidenziano per gli USA una crescita dell'1,8% (in linea con il dato registrato nel 2011), per il Giappone un in-

cremento del PIL dell'1,7% (anche grazie al recupero dallo tsunami del 2011), mentre per l'Area Euro una situazione di recessione, con una discesa dello 0,5% del PIL dell'intera regione.

In linea con quanto avvenuto nel corso degli ultimi anni l'Area Euro registra notevoli differenze fra i paesi membri: mentre per Germania e Francia sono previste crescite, seppur marginali (rispettivamente +0,3% e +0,2%), le attese per Spagna e Italia sono di recessione, con riduzioni del PIL rispettivamente dell'1,7% e del 2,2%.

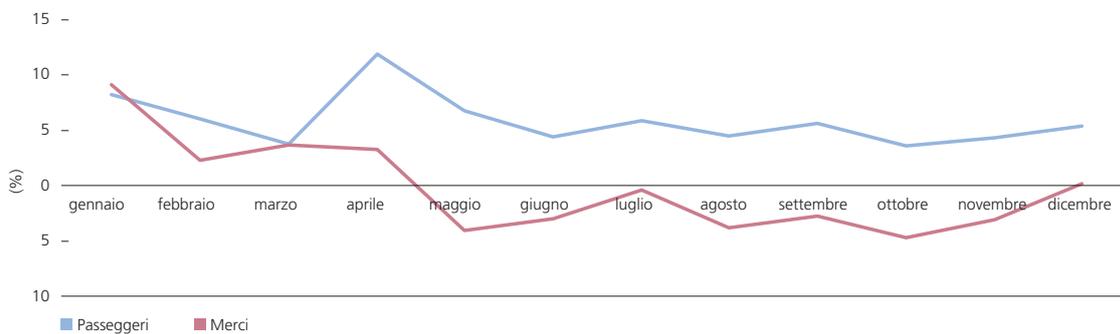
L'evoluzione di tali elementi è destinata a condizionare anche lo sviluppo del commercio mondiale: dopo la forte contrazione della crescita avvenuta nel 2011, in cui i volumi complessivi di merce scambiata sono cresciuti del 6,6% (rispetto al 12,4% del 2010), l'attesa è per un ulteriore rallentamento degli scambi nel 2012, che potrebbero registrare una crescita di poco superiore al 4,5% (World Bank Global Economics Prospect - January 2012).

Trasporto aereo e aeroporti

2011: andamento del trasporto aereo mondiale

Il trasporto aereo mondiale nel 2011, risentendo anche delle condizioni economiche di riferimento, è stato caratterizzato da andamenti significativamente differenziati fra i due semestri: nella prima metà del 2011 si è registrata una crescita significativa, prevalentemente nel settore passeggeri che a livello mondiale nel periodo ha segnato un incremento del 6,5% (proseguendo nel recupero di traffico che aveva caratterizzato il 2010 rispetto ai minimi del 2009); nel secondo semestre si è invece registrato un notevole e progressivo deterioramento dei ritmi di crescita del traffico passeggeri, che, a fine anno, ha registrato un incremento del 5,9%. In linea con i trend del traffico merci via aerea, che tendono ad anticipare temporalmente le inversioni del ciclo economico, a livello mondiale il settore cargo ha registrato andamenti in forte flessione già nella prima metà del 2011, in cui la crescita ha toccato solo l'1,2%, chiudendo l'anno con una contrazione dello 0,7%.

Andamento traffico - Variazione mensile YoY (fonte: IATA)



Il grafico evidenzia alcuni fenomeni, non correlati alla dinamica economica, che hanno tuttavia inciso sulla crescita del 2011; in particolare:

- il recupero di traffico, prevalentemente passeggeri, avvenuto nell'aprile 2011, che si confrontava con il corrispondente mese del 2010 in cui in gran parte del Centro e Nord Europa è stato interessato dalla diffusione delle nubi di cenere vulcanica islandese, con conseguente pressoché totale chiusura del relativo spazio aereo per periodi prolungati;
- un parziale recupero in dicembre, sia del traffico passeggeri che merci, su cui ha influito in gran parte la penalizzazione subita dal traffico nel dicembre 2010, caratterizzato da severe condizioni meteorologiche nel Nord e Centro Europa, che hanno determinato giornate di blocco totale del traffico aereo in molti cieli dell'area.

Strategie dei vettori aerei

In tale complesso scenario di mercato le compagnie

aeree tradizionali, al fine di limitare gli effetti della pressione competitiva dei vettori low cost e, nel perseguire i propri obiettivi di redditività anche attraverso il controllo dei costi ottenuto mediante economie di scala, hanno proseguito i processi di integrazione e partnership che contraddistinguono il settore da alcuni anni.

In particolare, si segnala l'acquisizione del vettore British Midland (BMI) del gruppo Lufthansa da parte di International Airlines Group (IAG, nata nel 2010 dall'unione tra British Airways e Iberia), attualmente al vaglio dei rispettivi organi antitrust, e l'aumento della partecipazione azionaria in Air Berlin da parte di Ethiad che, con il 29% del capitale, rappresenta il maggiore azionista di uno dei più dinamici vettori low cost europei, assicurando alla compagnia medio orientale una penetrazione diretta sul mercato europeo.

Anche i vettori italiani sono stati coinvolti in operazioni di consolidamento: Alitalia sta valutando l'integrazione con Blue Panorama e Wind Jet, con l'obiettivo di rafforzare il proprio network e di competere in maniera più incisiva nei mercati dei voli charter e low

cost; nell'ottobre 2011 vi è stata l'acquisizione di Air Italy da parte di Meridiana Fly, con l'obiettivo di costituire un gruppo in grado di sviluppare sinergie industriali e operative, operante su cinque basi aeronautiche di riferimento, tra cui gli scali del Gruppo SEA.

La forte pressione competitiva e la conseguente necessità di contenimento dei costi operativi da parte dei vettori ha anche determinato significativi adattamenti delle strategie di alcuni importanti vettori internazionali. Negli USA American Airlines ha fatto ricorso, a fine 2011, alla procedura Chapter 11 al fine di attuare una significativa ristrutturazione delle proprie attività. Anche in alcuni paesi emergenti le compagnie aeree, pur sostenute da significative crescite di traffico, hanno registrato situazioni di difficoltà economiche come in India dove, nonostante nel 2011 si sia registrata una crescita del 16% del mercato domestico dei passeggeri, i principali vettori del paese hanno consuntivato significative perdite di bilancio a causa di costi crescenti, correlati agli elevati prezzi dell'oil e ad una forte pressione fiscale, senza un corrispondente aumento delle tariffe, date le condizioni di intensa competizione del proprio mercato.

In Europa, il difficile scenario economico dell'area ha indotto alcuni vettori, fra cui Ryanair, a ridurre la capacità offerta dalla stagione invernale 2011, e ha reso necessari interventi su network e struttura dei costi da parte di importanti compagnie europee, quali Air France, che ha varato un piano per sostenere la propria redditività prevedendo per il prossimo triennio una riduzione di costi per 3 miliardi di euro; Iberia, che ha annunciato la creazione di un vettore low cost (Iberia Express), attivo sulle rotte di breve e medio raggio per recuperare quote di mercato operate da vettori low cost internazionali. Anche Lufthansa ha annunciato un piano di contenimento dei costi a partire dal 2014 (circa 1,5 miliardi di euro in meno nel successivo triennio), che prosegue la strategia del vettore di riposizionamento del proprio network sugli scali tedeschi attuata già nel 2011, nell'ambito della quale è stata decisa la cessione del 100% di BMI e la cessazione delle attività di Lufthansa Italia, l'utilizzo dei cui velivoli ha consentito al vettore di limitare la concorrenza, da parte di compagnie orientali, sugli scali tedeschi in cui opera Lufthansa.

Il difficile contesto del settore e l'acuirsi della crisi economica, nei primi mesi del 2012, hanno condotto

al fallimento di Spanair, vettore spagnolo con base a Barcellona, e di Malev, compagnia di bandiera ungherese (per maggiori informazioni cfr. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio).

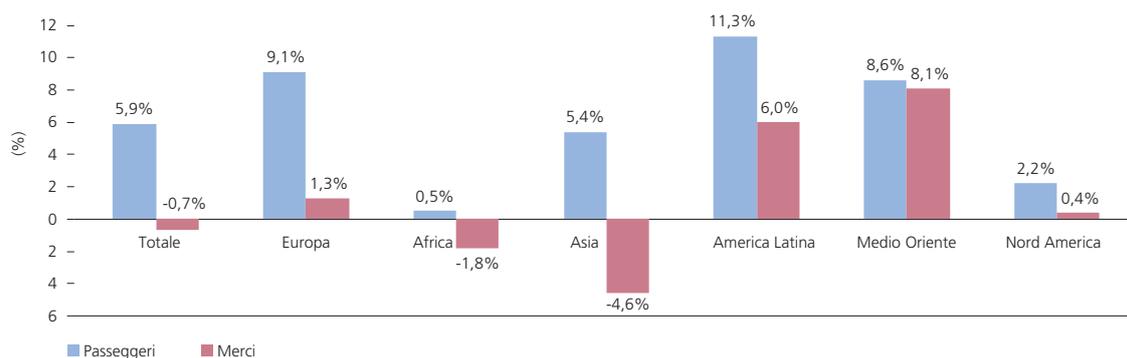
Andamento del traffico aereo per aree geografiche

Anche nel 2011 il traffico aereo internazionale ha registrato andamenti significativamente differenziati per area geografica, risentendo anche delle diverse prospettive di crescita delle rispettive economie e delle strategie intraprese dai vettori di ciascuna area.

Le crescite maggiori nel segmento passeggeri sono state registrate nelle aree dei paesi emergenti: l'Asia è cresciuta del 5,4% (nonostante il peso del Giappone su cui ha influito negativamente lo tsunami del marzo 2011), il Medio Oriente dell'8,6%, l'America Latina dell'11,3%. L'andamento dei paesi sviluppati è stato invece differenziato in quanto il Nord America ha segnato un incremento dei passeggeri del 2,2%, pressoché in linea con la crescita del PIL dell'area, mentre l'Europa ha registrato una crescita del 9,1% su cui hanno influito fattori non economici, precedentemente descritti, rappresentati dai recuperi di traffico avvenuti in alcuni mesi del 2011 rispetto al blocco totale delle attività registrato nei corrispondenti periodi del 2010. Occorre inoltre precisare che i dati IATA presi a riferimento per l'Europa includono non solo tutti i 27 paesi comunitari, ma molte aree limitrofe fra cui Turchia e Israele, in cui le crescite del traffico in gran parte degli stati non inclusi nell'Area Euro sono state particolarmente significative, anche in considerazione della forte presenza, sui relativi aeroporti, di vettori low cost ancora in fase di crescita da start up.

Il traffico merci ha risentito in maniera ancora più ampia delle differenti condizioni economiche delle aree di riferimento, con i paesi emergenti che hanno registrato crescite dell'8,1% per il Medio Oriente e del 6% per l'America Latina, mentre l'Asia, su cui hanno avuto un peso rilevante gli eventi giapponesi, ha registrato una decisa riduzione (-4,6%). I paesi delle economie avanzate invece hanno segnato una sostanziale stabilità, con l'Europa in crescita dell'1,3% e il Nord America dello 0,4%, su cui ha pesato negativamente l'inasprirsi delle condizioni economiche nel secondo semestre del 2011 (come evidenziato dal fatto che le stesse aree, a fine giugno, mostravano crescite rispettivamente del 4,8% e del 2,5%).

Crescita del traffico passeggeri e merci nel 2011 suddiviso per area geografica (fonte: IATA)



In Italia il traffico passeggeri nel 2011 ha segnato un incremento del 6,4% rispetto al precedente anno, con quasi 148,8 milioni di passeggeri trasportati negli scali italiani, e una più contenuta crescita dei movimenti (+0,9%), concentrata sugli scali di minore dimensione utilizzati da vettori low cost su tratte point to point. Il segmento merci, nel medesimo periodo, ha registrato un incremento del 2,3% dei volumi trasportati rispetto al 2010, su livelli superiori a quelli medi europei grazie al recupero delle esportazioni delle imprese italiane che, secondo i dati Istat, a fine 2011 crescevano dell'11,4% rispetto all'anno precedente, con un importante contributo da parte di produttori residenti in Lombardia.

2011: andamento del traffico sugli aeroporti europei e strategie dei gestori aeroportuali

Nel corso del 2011 il traffico gestito dagli aeroporti europei ha risentito positivamente del recupero rispetto a due fattori eccezionali che hanno caratterizzato l'anno precedente: il blocco delle attività registrato tra aprile e maggio 2010 per effetto delle ceneri vulcaniche islandesi, e le prolungate interruzioni del servizio aereo determinato dalle copiose nevicate del dicembre 2010, fenomeni che hanno interessato prevalentemente gli scali del Nord e Centro Europa con diversi impatti, riflessi nelle significative differenziazioni dei livelli di crescita registrati negli aeroporti europei a fine 2011.

A conferma di ciò si evidenziano le crescite a fine 2011 di alcuni fra i principali aeroporti intercontinentali europei: Londra Heathrow +5,5% dei passeggeri (rispetto a una contrazione dello 0,2% del 2010); Amsterdam + 10,0% (contro un +3,8%); Parigi Charles de Gaulle +4,8% (+0,4%); Francoforte +6,5% (+4,1%); Roma Fiumicino +3,7% (rispetto alla crescita del 7,5% del 2010 in cui aveva beneficiato anche del transito da parte di voli normalmente in sorvolo su alcune aree interessate dalle ceneri vulcaniche); Madrid -0,4% (+2,9% nel 2010).

In tale contesto gli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA hanno registrato nel 2011 una crescita del 4,2%, rispetto all'incremento del 5,3% del 2010, durante il quale il recupero di traffico era stato superiore a quello della media europea sia per un minore impatto delle ceneri vulcaniche su Milano rispetto ad altri paesi del Centro e Nord Europa sia per le significative azioni di recupero del traffico in corso.

Nel segmento del traffico merci gli impatti dei fenomeni precedentemente descritti non sono particolarmente rilevanti e la dinamica di sviluppo è stata fortemente connessa all'andamento economico e alle caratteristiche dei singoli scali che hanno registrato andamenti in ribasso o in sostanziale stabilità, come Vienna che ha registrato una diminuzione dell'8,9%, Fraport del 2,8%, Roma Fiumicino del 7,1% e Amsterdam, Zurigo e Londra Heathrow su livelli non discosti da quelli dell'anno precedente.

In tale contesto nel 2011 il Gruppo SEA evidenzia una

crescita significativa, pari al 4,1%, sostenuta dall'attrattiva di Malpensa quale primo scalo merci italiano, che serve oltre il 50% del trasporto cargo via aerea del paese, da una delle aree a più alto potenziale in Europa, il cui livello di esportazioni è stato particolarmente sostenuto anche nel 2011.

I principali scali europei, nel corso dell'anno, hanno proseguito importanti interventi infrastrutturali destinati all'adeguamento della capacità all'attesa crescita di domanda nel medio termine; tra questi si segnalano Fraport, che ha concluso i lavori di realizzazione della quarta pista a fine ottobre 2011 e Vienna, nella fase conclusiva della realizzazione del nuovo terminal. Anche altri gestori aeroportuali, quali Zurigo, Heathrow e Monaco hanno comunicato l'intenzione di valutare ulteriori sviluppi infrastrutturali.

Nel 2011 l'interesse degli investitori per il settore aeroportuale è proseguito, anche se ha subito gli effetti delle condizioni di mercato che, in alcuni casi, in particolare in Europa, non hanno consentito la chiusura delle operazioni di cessione, attuate generalmente da parte di soggetti pubblici come per la procedura di vendita degli scali di Barcellona e Madrid. In ottobre è proseguita l'azione di ridefinizione del perimetro aeroportuale di Ferrovial, mediante la cessione di una quota del 5,88% di BAA, società cui fa capo la gestione, tra gli altri, degli aeroporti di Londra Heathrow e Stansted.

Alcuni fra i principali gestori aeroportuali europei hanno manifestato interesse per le possibili privatizzazioni in atto nel settore in Sud America, dove in Brasile, a inizio 2012, vi è stata la cessione a un consorzio locale di tre importanti scali del paese (fra cui Brasilia e San Paolo), cui seguiranno ulteriori operazioni di cessione.

Prospettive del traffico aereo nel 2012

Le più recenti analisi di mercato indicano uno scenario molto complesso per l'andamento del traffico aereo nel 2012, nel quale il permanere delle incertezze economiche e finanziarie internazionali fa ritenere possibile un'ulteriore contrazione del segmento premium nel mercato passeggeri, con crescite in Nord America ed Europa intorno al 2/3%, e un lieve recupero del traffico cargo, quest'ultimo soggetto però alle incerte dinamiche delle condizioni dei mercati e alla capacità di spesa dei consumatori, in particolare dell'Area Euro.

In tale contesto ricerche di mercato prevedono una significativa contrazione della redditività del settore del trasporto aereo che, nel 2012, dovrebbe registrare risultati operativi di 8,7 miliardi di dollari rispetto ai 13,2 miliardi di dollari del 2011, con un forte rischio di revisione al ribasso in caso di ulteriore peggioramento delle condizioni macroeconomiche e di eventuali ulteriori shock sui prezzi dell'oil.

In tale contesto un fattore che potrebbe incidere significativamente, e negativamente, sui risultati economici dei vettori nel 2012 è l'applicazione dell'ETS, ovvero del programma di compravendita di permessi di emissione di CO₂ da parte delle compagnie aeree che effettuano voli in partenza e/o in arrivo nell'Unione Europea, cui la gran parte dei vettori non comunicati si sta opponendo, e che potrebbe avere effetti di riduzione e modifica del traffico gestito dagli scali europei in relazione alle eventuali variazioni di network decise da tali compagnie. A tal proposito si segnala che l'applicazione dell'ETS, e il permanere della difficile congiuntura macroeconomica in particolare in Europa, hanno condotto Air Asia X, importante vettore low cost malese operante anche sul lungo raggio, alla cancellazione dei voli verso l'Europa già a fine 2011.

Quadro normativo e regolamentare di riferimento

Diritti aeroportuali e corrispettivi regolamentati

Il differenziale negativo, che da sempre ha caratterizzato i livelli tariffari italiani rispetto a quelli riconosciuti nei principali scali europei, anche al termine del 2011 non ha registrato alcuna riduzione. A fine 2011 i diritti aeroportuali in Italia sono inferiori di circa il 40% rispetto ai principali scali internazionali europei, che negli ultimi anni hanno goduto di significativi incrementi tariffari per riuscire ad affrontare il calo di traffico e l'attuale crisi economica.

Tale gap tariffario costituisce un fattore che limita le capacità di sviluppo del sistema del trasporto aereo italiano, non consentendo di poter definire piani di investimento supportati da adeguati livelli di remunerazione. La sottoscrizione di Contratti di Programma contribuirà a rendere più definito lo scenario in cui le società di gestione aeroportuale operano, incentivando la crescita dell'intero sistema del trasporto aereo.

In relazione all'iter di definizione dei Contratti di Programma e nell'ambito delle deroghe concesse ai sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri (art. 17, comma 34-bis della Legge 102 del 3 agosto 2009 e successive modificazioni) si segnala che in data 23 settembre 2011 è avvenuta la sottoscrizione del Contratto di Programma fra SEA ed Enac. Il contratto sarà pienamente efficace con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del relativo Decreto approvativo del Presidente del Consiglio dei Ministri e il nuovo piano tariffario entrerà in vigore dopo sessanta giorni dalla sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Indagine della Commissione Europea su SEA Handling

In relazione all'esame in atto da parte della Commissione Europea sui provvedimenti adottati da SEA dal 2002 al 2005 volti a ripianare le perdite di esercizio

subite da SEA Handling, ritenuti incompatibili con le regole UE sugli aiuti di Stato, si segnala che nel gennaio 2011 la Commissione Europea ha pubblicato in GUUE la decisione di avviare un procedimento nei confronti dell'Italia per presunti aiuti di Stato a favore di SEA Handling.

Nel marzo 2011, SEA e SEA Handling, in qualità di parti interessate, hanno depositato le loro osservazioni al riguardo e si sono rese disponibili, nei confronti dei Servizi della Commissione, ad un incontro finalizzato all'illustrazione delle caratteristiche del modello di business prescelto e del mercato rilevante, che è avvenuto nel mese di maggio. Tale incontro ha permesso di illustrare ai referenti della Commissione Europea la situazione del mercato dell'handling, europeo e italiano, con particolare riferimento ai comparabili di SEA Handling.

Inoltre, a inizio giugno 2011, il Comune di Milano ha depositato la memoria di replica alle osservazioni di terzi interessati a tale procedimento per presunti aiuti di Stato. Tramite Italrap, SEA ha altresì depositato una presentazione sulla situazione del mercato dell'handling europeo ed italiano, nonché uno studio economico finalizzato a dimostrare come la condotta adottata da SEA nei confronti della propria controllata SEA Handling sia paragonabile e in linea con il comportamento di un qualsiasi imprenditore privato operante in un'economia di mercato.

Nel luglio 2011 la Commissione Europea ha inoltrato richiesta di informazioni ad integrazione della documentazione già prodotta dal Comune di Milano e da SEA Handling con riferimento, in particolare, ai dati economici di SEA Handling riferiti all'intero periodo 2002-2011 (dalla costituzione al periodo più recente). In settembre il Comune di Milano ha trasmesso tale documentazione, integrandola successivamente in ottobre, con osservazioni inerenti alla compatibilità degli interventi adottati da SEA nei confronti di SEA Handling con il mercato interno.

Secondo quanto riportato dai legali che assistono SEA nel procedimento in parola è verosimile prevedere una decisione da parte della Commissione Europea, sul caso in esame, nel 2012. Qualora tale decisione stabilisca l'obbligo dello Stato italiano (attraverso il Comune di Milano) di "recuperare ogni aiuto illegale presso il beneficiario" determinando l'obbligo, per SEA Handling, a seguito della richiesta del Comune di Milano, di restituire a SEA l'intero ammontare dei fondi utilizzati per la copertura delle perdite, la stessa decisione potrà essere impugnata davanti al Tribunale Generale dell'Unione Europea, determinando la sospensione del recupero fondi per l'intera durata del procedimento.

Capacità di Milano Linate

Il 5 dicembre 2011 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, in applicazione della Legge n. 166 del 27 ottobre 2008, ha avviato l'istruttoria per individuare gli effetti sul mercato della fusione Alitalia-Cai. L'istruttoria dovrà accertare la costituzione o il rafforzamento

zamento di posizioni dominanti a seguito di tale operazione, nonché la loro persistenza sulla rotta Milano Linate-Roma Fiumicino e su altri 17 collegamenti nazionali.

L'istruttoria, per la quale l'Autorità ha deliberato una proroga, dovrà concludersi entro il 26 aprile 2012.

L'Autorità ha infatti fissato al 28 ottobre 2012, in corrispondenza della stagione invernale IATA 2012/2013, il termine entro il quale l'operatore dovrà rimuovere le situazioni di monopolio o di dominanza che doversero essere accertate.

Il 23 dicembre 2011 l'Autorità ha accettato l'istanza di ammissione nel procedimento presentata da SEA.

Regolamento sulla certificazione degli handler

Nel febbraio 2011, Enac ha adottato un nuovo regolamento in materia di certificazione dei prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra, successivamente rivisto nel mese di marzo, a seguito di numerose osservazioni inoltrate anche da Assaeroporti sul nuovo atto.

Tale regolamento prevede nuovi adempimenti a carico del gestore aeroportuale per garantire il rispetto della procedura di certificazione degli handler, nonché nuove disposizioni rispetto ai requisiti richiesti per l'ottenimento della certificazione da parte delle società di handling.

In considerazione della vigenza di tali nuove disposizioni, tutte le certificazioni già esistenti, nonché quelle nuove, dovranno essere adeguate obbligatoriamente alle nuove previsioni entro fine 2011.

SEA, in qualità di gestore aeroportuale, dovrà pertanto porre in essere ed organizzare strutture e risorse finalizzate all'espletamento dei nuovi compiti.

Si segnala che, in considerazione dell'onerosità degli interventi correlati all'applicazione di tale nuovo regolamento, sono in corso approfondimenti sugli aspetti applicativi dello stesso. Tuttavia il Gruppo SEA si sta organizzando sia in qualità di gestore aeroportuale sia come handler per adempiere a quanto di propria competenza. A tale proposito si segnala che SEA Handling nel novembre 2011 ha provveduto ad inoltrare istanza all'Enac per il rinnovo della certificazione. SEA ha inoltrato istanza di rinnovo nel gennaio 2012.

Alcuni operatori di servizi di assistenza a terra hanno impugnato il regolamento in parola di fronte al TAR del Lazio che, l'1 dicembre 2011, si è pronunciato accogliendo le censure mosse all'articolo del regolamento che limitava la facoltà di subappalto solo ad alcune attività. Nel contempo prosegue l'attività di rinnovo delle certificazioni degli operatori presenti sugli scali di Linate e Malpensa.

Inclusione del settore aereo nell'ETS (Emission Trading Scheme) europeo

A partire dall'1 gennaio 2012 è prevista l'inclusione del settore aereo nel programma europeo ETS (Emission

Trading Scheme), volto alla riduzione delle emissioni di CO₂ del settore, mediante la compravendita di permessi di emissione da parte delle compagnie aeree che effettuino voli in partenza o in arrivo all'interno della UE. Tali permessi verranno in parte attribuiti alle compagnie in base alle emissioni storiche, in parte allocati mediante un meccanismo di asta competitiva. Si stima che l'implementazione di tale normativa porterà ad un aggravio di costi per le compagnie aeree superiore al miliardo di euro nel 2012, cifra destinata ad incrementare negli anni successivi. La decisione della UE sta suscitando forti proteste tra le compagnie aeree. Si segnala a questo proposito il ricorso alla Corte di Giustizia europea da parte di ATA (Air Transport Association), nonché le minacce di rappresaglia commerciale da parte di alcuni stati, tra cui la Cina.

Airport Package

L'1 dicembre 2011 la Commissione Europea ha adottato il "Pacchetto aeroporti", un insieme di misure volte a migliorare la capacità degli aeroporti europei e la qualità dei servizi offerti ai passeggeri.

Il pacchetto prevede tre proposte legislative in materia di: a) bande orarie di decollo e atterraggio; b) assistenza a terra; c) inquinamento acustico. In particolare:

a) bande orarie - la proposta prevede l'introduzione di meccanismi di mercato trasparenti per lo scambio di slot tra vettori aerei, nonché di misure atte a garantire l'effettivo utilizzo degli stessi da parte dei vettori, portando dall'80% all'85% la soglia della norma che prevede la perdita delle bande orarie in mancanza di un loro utilizzo. Tali provvedimenti consentirebbero di gestire 24 milioni di passeggeri in più all'anno entro il 2025, con un valore pari a 5 miliardi di euro per l'economia europea e la possibilità di creare fino a 62.000 posti di lavoro nel periodo 2012-2025.

La necessità di tali interventi di modifica della regolamentazione degli slot derivano dal fatto che, ad oggi, 5 aeroporti operano al limite delle proprie capacità (Düsseldorf, Francoforte, Londra Gatwick, Londra Heathrow e Milano Linate) e che in linea con le attese di crescita del traffico tale numero è destinato a salire a 19 nel 2030, includendo ad esempio anche Parigi Charles de Gaulle, con conseguenze estremamente pesanti sui ritardi e la congestione del traffico aereo.

b) Assistenza a terra: si propone un aumento del numero minimo di prestatori di servizi, attualmente oggetto di limitazione, negli aeroporti di grandi dimensioni, prevedendo tuttavia, per ogni categoria di servizio, degli standard minimi di qualità che devono essere rispettati da ogni operatore. Inoltre si intende consentire agli stati membri di adottare misure più incisive per la tutela dei diritti dei lavoratori, in modo da garantire loro il mantenimento delle stesse condizioni occupazionali in caso di tra-

sferimento del contratto a un nuovo prestatore di servizi, essenziale per garantire condizioni occupazionali stabili e mantenere un personale altamente qualificato in un settore ad alta intensità di manodopera.

- c) Inquinamento acustico: con la proposta si punta a migliorare la trasparenza del processo di fissazione di norme restrittive per il contenimento dell'inquinamento acustico provocato negli aeroporti e si as-

segna alla Commissione Europea un ruolo di supervisione (che non sostituisce quello degli stati membri, cui spetta la decisione ultima). Le proposte non riguardano tanto gli obiettivi, quanto il processo decisionale.

Le proposte della Commissione dovranno ora essere ratificate dal Parlamento Europeo e Consiglio mediante procedura di co-decisione. L'adozione avverrà probabilmente nel 2013.

Indicatori di performance

Puntualità in arrivo (voli con ritardi inferiori a 15 minuti)



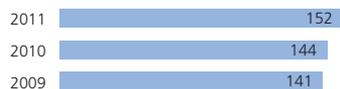
Puntualità in partenza (voli con ritardi inferiori a 15 minuti)



Numero destinazioni passeggeri (con almeno 1.000 passeggeri nell'anno)



Numero vettori (passeggeri e merci con almeno 10 movimenti effettuati nell'anno)



■ Malpensa ■ Linate

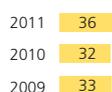
Puntualità in arrivo (voli con ritardi inferiori a 15 minuti)



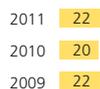
Puntualità in partenza (voli con ritardi inferiori a 15 minuti)



Numero destinazioni passeggeri (con almeno 1.000 passeggeri nell'anno)



Numero vettori (passeggeri e merci con almeno 10 movimenti effettuati nell'anno)



Traffico 2011

	Movimenti			Passeggeri ⁽¹⁾			Merci (tonn.) ⁽²⁾		
	31/12/2011	31/12/2010	% ⁽³⁾	31/12/2011	31/12/2010	% ⁽³⁾	31/12/2011	31/12/2010	% ⁽³⁾
Malpensa	186.780	189.580	-1,5	19.087.098	18.714.187	2,0	440.258	422.429	4,2
Linate	94.547	91.907	2,9	9.061.749	8.295.436	9,2	15.853	15.520	2,1
Sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	281.327	281.487	-0,1	28.148.847	27.009.623	4,2	456.111	437.949	4,1

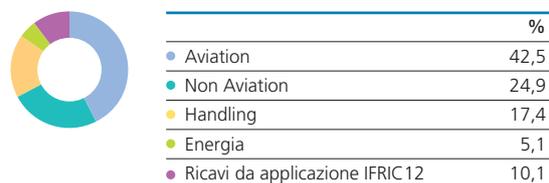
(1) Il numero dei passeggeri in transito è considerato una sola volta

(2) Le tonnellate di merce e posta in transito e l'avio camionato non sono considerati

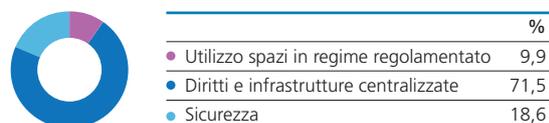
(3) Gli scostamenti percentuali sono relativi al corrispondente periodo dell'esercizio precedente

Dati di sintesi

Ricavi consolidati 2011^(*): 644,4 milioni di euro



Ricavi SBU Aviation 2011: 283,2 milioni di euro^(**)



(*) I ricavi consolidati del 2011 sono riportati al netto delle elisioni infragruppo

(**) I ricavi della SBU Aviation sono riportati al lordo dei ricavi infrasettore

Milioni di euro	2011	2010 ^(*)	Var. %	2009	Var. %
Ricavi di gestione Aviation ^(**)	283,2	270,6	4,7	280,0	(3,4)
Elisioni infragruppo	(9,5)	(9,8)	3,1	(11,0)	10,9
Ricavi per lavori su beni in concessione	65,1	48,4	34,5	31,1	55,6
Totale ricavi Aviation	348,3	319,0	9,2	300,2	3,0
EBITDA	54,9	49,7	10,6	59,7	(16,7)
EBITDA gestionale	54,6	47,0	16,2	52,2	(11,3)
EBITDA margin gestionale	19,2	17,4	10,3	19,0	(8,4)
Investimenti	65,1	48,4	34,7%	31,1	55,3%

(*) Si precisa che EBITDA, EBITDA gestionale ed EBITDA margin sono stati oggetto di riclassifiche rispetto al dato di bilancio 2010

(**) I ricavi gestionali (ricavi di gestione al netto delle componenti non ricorrenti) sono stati pari a 269,9 milioni di euro nel 2010, 274,9 milioni di euro nel 2009

Andamento economico

Nel corso del 2011, a fronte della crescita del 4,2% dei passeggeri e di una sostanziale stabilità dei movimenti, i ricavi del segmento di business "Aviation" si sono attestati a 348,3 milioni di euro, in crescita del 9,2% rispetto al 2010, in cui toccavano 319 milioni di euro. In particolare i ricavi gestionali sono stati pari a 283,2 milioni di euro, in aumento di 12,6 milioni di euro rispetto a fine 2010, in cui ammontavano a 270,6 milioni di euro.

Sui ricavi gestionali hanno influito gli andamenti dei proventi da diritti e infrastrutture centralizzate e da gestione dei controlli di sicurezza, che hanno registrato aumenti rispettivamente pari a 12,2 milioni di euro (+6,4%) e a 3,1 milioni di euro (+6,2%), sostenuti dall'andamento del traffico cui sono direttamente correlati e dall'adeguamento del corrispettivo unitario all'inflazione programmata, così come previsto dalla normativa. Nel periodo i corrispettivi per l'utilizzo di spazi in regime regolamentato hanno registrato una contrazione di circa 2,7 milioni di euro (-8,7%), prevalentemente per il mancato utilizzo di alcuni spazi.

A fine anno l'EBITDA gestionale delle attività Avia-

tion si è attestato a 54,6 milioni di euro, in aumento del 16,2% rispetto all'esercizio precedente, in cui era pari a 47,0 milioni di euro, con un EBITDA margin gestionale pari al 19,2%, in miglioramento rispetto al 2010, in cui era pari al 17,1%.

Su tale risultato, oltre che le dinamiche descritte per i ricavi, ha inciso l'andamento dei costi. In particolare, all'incremento del costo del lavoro derivante dall'applicazione del CCNL siglato nel 2010 e dal minore ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, si è contrapposta la significativa contrazione dei costi per materiali di consumo, su cui ha inciso positivamente la diminuzione degli acquisti di liquido per deicing, determinata dalle più favorevoli condizioni meteo di inizio 2011.

Relativamente all'EBITDA del segmento di business Aviation si segnala che lo stesso si attesta a 54,9 milioni di euro (+10,5% rispetto al 2010), risentendo di un effetto positivo di 3,6 milioni di euro derivante dall'applicazione dell'interpretazione IFRIC12 e compensato da voci di costo non ricorrenti correlate ai costi dell'operazione di IPO per 3,3 milioni di euro.

Andamento del traffico passeggeri e merci

Traffico passeggeri

Nel corso del 2011, nonostante le negative ripercussioni sul trasporto aereo internazionale delle tensioni geopolitiche nei paesi dell'Africa mediterranea, importante area di destinazione per Malpensa, degli eventi naturali in Giappone, che hanno penalizzato in particolare il traffico merci e dell'acuirsi, nella seconda metà dell'anno, della crisi economico finanziaria mondiale, gli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente, hanno evidenziato un aumento di oltre 1,1 milioni di passeggeri (+4,2%) mantenendo pressoché invariato il volume dei movimenti (-0,1%), registrando tuttavia andamenti significativamente differenziati fra lo scalo di Malpensa, i cui passeggeri sono cresciuti del 2% a fronte di una contrazione dell'1,5% dei movimenti, e lo scalo di Linate, che ha segnato un aumento del 9,2% dei passeggeri e del 2,9% dei movimenti.

Il traffico passeggeri sugli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA è stato sostenuto dalla crescita registrata verso le destinazioni nazionali (+3,2%) ed intraeuropee (+8,0%), che hanno più che compensato la contrazione del traffico intercontinentale (-3,9%) su cui hanno pesato i fattori di crisi precedentemente descritti, in particolare le tensioni nei paesi nordafricani, con una conseguente riduzione di circa 440 mila passeg-

geri rispetto al 2010 e la sospensione dell'attività di Livingston (-311 mila passeggeri).

Nel 2011 l'andamento del traffico sugli scali gestiti dal Gruppo SEA è stato penalizzato anche da un altro fattore, rappresentato dal mutamento di strategia del gruppo Lufthansa nella gestione del proprio network europeo che ha condotto, fra l'altro, alla cessazione dell'attività di Lufthansa Italia, definitiva da novembre 2011, ma che ha determinato una continua e crescente contrazione delle attività di tale vettore su Malpensa già da giugno, in cui è iniziata l'implementazione di tale politica.

In linea con quanto registrato dal traffico aereo mondiale, anche gli scali gestiti dal Gruppo SEA hanno evidenziato andamenti differenziati nelle due metà del 2011, con i primi sei mesi dell'anno che hanno evidenziato tassi di crescita più elevati (+7,7% dei passeggeri), trainati dagli effetti della parziale ripresa dell'economia europea manifestatisi da fine 2010, e dalle limitazioni al traffico per la nube di cenere vulcanica nella prima parte del 2010. Il secondo semestre invece è stato caratterizzato da un incremento significativamente più contenuto dei passeggeri (+1,2%) conseguente all'acuirsi, a partire dai mesi estivi, della crisi economico finanziaria internazionale, e italiana in particolare, nonché, per Malpensa, dall'implementa-

zione della strategia del gruppo Lufthansa.

A fine 2011 si conferma la limitata concentrazione di traffico dei vettori operanti negli aeroporti di Malpensa e Linate: nel corso dell'anno il primo vettore per passeggeri trasportati è il gruppo Alitalia, che rappresenta il 28,1% del traffico totale degli scali (pari a oltre 7,9 milioni di passeggeri, prevalentemente serviti a Linate), seguito da easyJet al 20,4% (con 5,8 milioni di passeggeri, di cui oltre il 95% gestiti a Malpensa).

Milano Malpensa

A fine 2011, a Malpensa, si è registrata una crescita del 2,0% del traffico passeggeri, pari a circa 373 mila passeggeri in più rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente. L'incremento di alcuni fra i principali vettori già operanti sullo scalo, con easyJet cresciuta di oltre 390 mila passeggeri, Neos di circa 99 mila, Windjet di quasi 90 mila e il gruppo Alitalia di 142 mila (prevalentemente attraverso il marchio Airone), ha consentito di limitare l'impatto negativo della scelta del gruppo Lufthansa di non proseguire l'attività di Lufthansa Italia, a partire dalla stagione invernale 2011, per un riposizionamento delle proprie attività negli scali tedeschi, verso cui ha invece potenziato l'attività in partenza dagli scali di Milano. Tale decisione, pur non determinando alcuna contrazione nelle destinazioni servite da Milano Malpensa (in quanto le rotte gestite da Lufthansa Italia erano già operate da altri vettori), a seguito di una costante diminuzione delle attività di tale vettore iniziata già nel giugno 2011, ha determinato una riduzione di quasi 3.000 movimenti e di circa 120 mila passeggeri su Milano Malpensa 1, che corrispondono rispettivamente a una contrazione del 9,8% e del 5,5% di movimenti e passeggeri del gruppo Lufthansa rispetto al 2010. Tali dati confermano che la strategia del gruppo Lufthansa su Malpensa è quella di servire un traffico crescente verso i principali scali di riferimento tedeschi (con un incremento di attività su tali rotte superiore al 10%).

Nel corso del 2011 Malpensa ha registrato un significativo aumento del traffico passeggeri da e verso i paesi BRIC, Brasile, Russia, India e Cina, che rappresentano oltre il 40% della popolazione mondiale e che sono collegati a Milano almeno con un volo giornaliero. Lungo tali direttrici di traffico i passeggeri serviti da Malpensa hanno registrato un incremento del 24,1%, nonostante le penalizzazioni derivanti dalla cancellazione del volo Alitalia per San Paolo (da marzo 2010) e dalla sospensione dell'attività di Livingston, vettore charter, con rotte anche verso il Brasile, non operativo dalla seconda metà del 2010, ma che da marzo 2012 riprenderà l'attività su rotte di breve e medio raggio (per maggiori informazioni cfr. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio). Nel corso del 2011 si è registrato un miglioramento della puntualità degli aeromobili in partenza da Malpensa, misurata come percentuale di voli di linea partiti in orario o con un ritardo massimo di 15 minuti. L'82,7% dei voli è partito in orario, segnando un aumento del 10,6%.

Alleanze di vettori

Nel periodo, a Malpensa si conferma la presenza di tutte

le principali alleanze internazionali di vettori: a fine 2011 Star Alliance rappresenta il 23,2% dei passeggeri, Skyteam il 16,5% e Oneworld il 5,2%. Lo scalo si conferma quindi importante snodo del traffico di Star Alliance che, nell'anno, ha registrato una crescita dell'1% dei passeggeri trasportati grazie soprattutto all'andamento di Singapore Airlines (+30,2%), Brussels Airlines (+27,1%), TAP Air Portugal (+21,3%), Turkish Airlines (+12,1%) e Swiss (+7,5%), che hanno più che compensato la cessazione di attività di Lufthansa Italia. Anche Skyteam ha evidenziato nell'anno una crescita del proprio traffico (+4,2%) grazie al buon andamento di Aeroflot (+12,5%) e di Alitalia (+8,0%), mentre Oneworld ha registrato una diminuzione dei passeggeri trasportati (-2,1%), su cui ha pesato la contrazione di attività di British Airways (-4,0%), Iberia (-4,8%) e Royal Jordanian Airlines (-24,3%).

ViaMilano

Al fine di favorire lo sviluppo del traffico, superando il concetto di creazione di passeggeri in transito attraverso la presenza di un hub carrier o di alleanze di vettori, il Gruppo SEA nel corso del 2011 ha introdotto il concept innovativo ViaMilano che, attraverso una piattaforma web e un sistema di assistenza in aeroporto dedicato, consente ai passeggeri di costruire connessioni fra voli anche se operati da vettori che non abbiano tra loro stipulato accordi commerciali. L'attività di SEA nel corso del 2011 si è focalizzata sulla definizione delle caratteristiche di tale prodotto, finalizzata alla piena operatività dello stesso sin dai primi mesi del 2012, in cui saranno implementate ulteriori azioni verso vettori, passeggeri e agenzie turistiche, target di campagne di marketing e accordi di sviluppo dell'attività (per maggiori informazioni cfr. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio).

Di seguito si riporta un'analisi dell'andamento del traffico nel 2011 suddivisa fra i due terminal dello scalo.

Milano Malpensa 1

Nel corso del 2011 Milano Malpensa 1 è stato maggiormente esposto ai fattori che hanno negativamente influito sull'andamento del traffico degli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA: le tensioni geopolitiche nei paesi dell'Africa mediterranea (-271 mila passeggeri per l'Egitto, -120 mila per la Tunisia e -12 mila per la Libia) e l'acuirsi, nella seconda metà dell'anno, della crisi economico finanziaria mondiale. In tale difficile contesto lo scalo si è attestato a circa 13,6 milioni di passeggeri, confermando i volumi di traffico dell'esercizio precedente; su tale performance, oltre ai fattori che hanno condizionato l'andamento del traffico mondiale, hanno influito anche:

- l'ingresso di nuovi vettori internazionali: Ethiopian Airlines (5 voli settimanali verso Addis Abeba), Transavia (operante su Amsterdam), Air Europa (2 voli giornalieri per Madrid), Biman Bangladesh (2 frequenze settimanali su Dhaka) e Gulf Air (4 voli settimanali sul Bahrein) divenuto operativo a seguito della positiva revisione del relativo accordo bilaterale nel 2010;

• l'incremento di attività delle compagnie aeree già presenti. In particolare fra i vettori che hanno aumentato le proprie frequenze si segnalano:

- Delta Airlines, da 5 a 7 voli settimanali per Atlanta;
- Thai Airways, 1 volo in più a settimana per Bangkok;
- China Airlines, 3 collegamenti settimanali con Pechino;
- Ethiad Airways, 2 frequenze settimanali in più verso Abu Dhabi;
- gruppo Alitalia, che ha introdotto 1 collegamento settimanale aggiuntivo con New York;
- Cathay Pacific, da 4 a 7 voli settimanali per Hong Kong;
- Gulf Air, 2 frequenze in più sul Bahrain;
- Vueling, LOT e TAP hanno introdotto rispettivamente 1 volo giornaliero in più verso Barcellona, 3 frequenze settimanali aggiuntive verso Varsavia e 4 collegamenti a settimana in più con Lisbona;
- Aer Lingus, Belle Air e Egypt Air hanno trasformato frequenze stagionali in annuali.

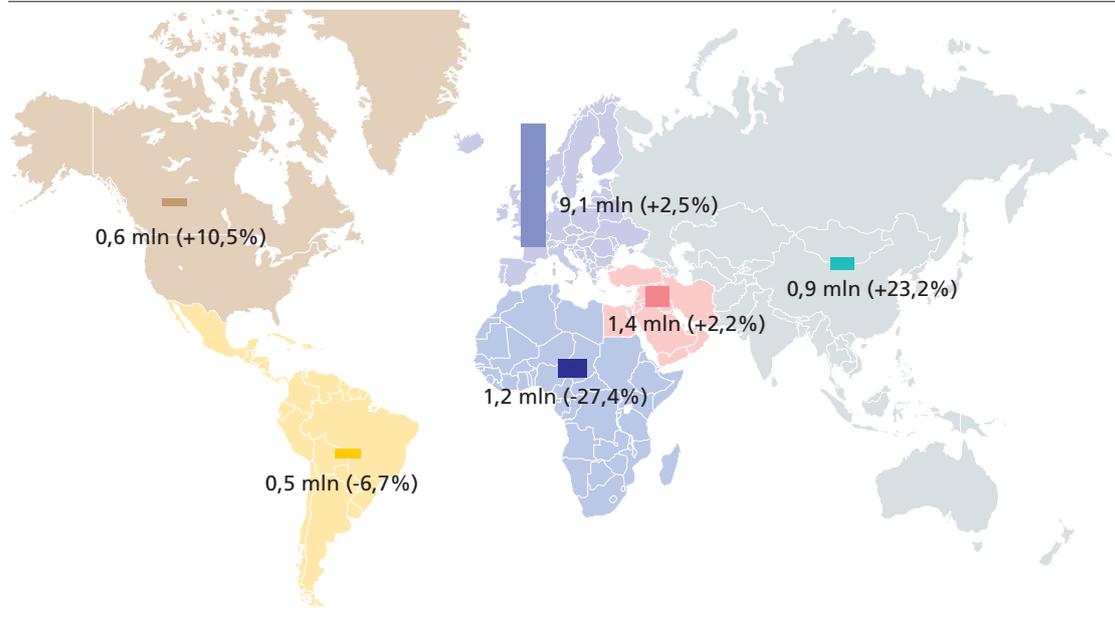
Gli effetti positivi della crescita delle attività di tali vettori sono stati ridotti dalla sospensione dell'attività di alcune compagnie aeree nella seconda metà del 2010 (Livingston -311 mila passeggeri e JAL -98,6 mila passeggeri), nonché dalla decisione del gruppo Lufthansa di non proseguire l'attività di Lufthansa Italia a partire dalla stagione invernale 2011. Tali fenomeni, nonché l'andamento dell'economia

mondiale, hanno avuto un diverso impatto sull'evoluzione del traffico passeggeri di Milano Malpensa I nel corso dell'anno. Alla crescita registrata nei primi sei mesi dell'anno (+3,3%), sostenuta dagli effetti della parziale ripresa dell'economia europea che hanno più che compensato le tensioni geopolitiche dell'area dell'Africa mediterranea verso cui lo scalo è particolarmente esposto, si è contrapposto un secondo semestre che ha registrato una diminuzione del 2,9% dei passeggeri conseguente all'acuirsi della crisi economica internazionale, ed italiana in particolare, e alla cessazione dell'attività di Lufthansa Italia in novembre.

Nel 2011 l'andamento del traffico su Milano Malpensa I è stato sostenuto dalla crescita dei passeggeri verso le destinazioni dell'area Schengen (+2,5%) che ha più che compensato la contrazione del traffico sulle direttrici extra Schengen (-3,2%), maggiormente penalizzate dalle vicende nord africane e giapponesi, e dalla riduzione del traffico verso l'America Latina (con l'eccezione del Brasile, cresciuto del 4,5%).

Le direttrici intercontinentali che, nel 2011, hanno registrato gli incrementi di traffico più significativi in termini di passeggeri che hanno per destinazione finale tale area geografica sono l'Estremo Oriente (+23,2%), trainato dall'andamento della propria economia e il Nord America (+10,5%), maggiormente penalizzato negli ultimi anni.

Traffico passeggeri per area geografica 2011 vs 2010



Milano Malpensa 1: 13,6 milioni di passeggeri



Milano Malpensa 2

Nel 2011 Milano Malpensa 2 ha servito oltre 5,5 milioni di passeggeri (+7,4% rispetto al 2010), sostenuto dalla significativa crescita del traffico verso le destinazioni Schengen (+9,0%) che ha più che compensato la mancanza di incremento sulle rotte extra Schengen (-0,4%) attraverso l'attività di easyJet, vettore di riferimento dello scalo che, nel periodo, ha registrato un incremento di passeggeri del 7,6% (+390 mila), anche grazie all'introduzione di 37 frequenze aggiuntive, alcune delle quali, ad esempio Parigi e Praga, con la finalità di beneficiare delle quote di traffico passeggeri non più servite da Lufthansa Italia su tali rotte.

Nonostante tale buon risultato anche Milano Malpensa 2 ha evidenziato tassi di crescita significativamente differenziati nelle due metà dell'anno, con i passeggeri dei primi sei mesi del 2011 in aumento del 12,0%, anche per i pesanti effetti della nube di cenere vulcanica islandese sul traffico di easyJet; ed il secondo semestre che risente delle ripercussioni della crisi economica sul traffico, attestandosi ad una crescita del 3,3%.

L'incremento di attività di easyJet, che rappresenta il 28,8% del traffico passeggeri di Malpensa, conferma il ruolo di Milano Malpensa 2 quale importante base del vettore per l'Europa continentale, rappresentando il 10% dei passeggeri del vettore nel corso del 2011 e il 77,6% di quelli trasportati da easyJet in Italia nello stesso periodo.

Malpensa: traffico passeggeri, primi 10 vettori



Linate

A Linate, sottoposto alle limitazioni di traffico previste dai D.M. 3/3/2000 e 5/1/2001, si è registrata, rispetto al 2010, una crescita del 9,2% dei passeggeri (+766 mila passeggeri) sostenuta dall'andamento del gruppo Alitalia (+339 mila passeggeri) e, soprattutto, da quello degli altri vettori (+427 mila passeggeri). In particolare: British Airways (+60 mila passeggeri), Lufthansa

(+55 mila passeggeri) ed easyJet (+54 mila passeggeri). Si segnala inoltre che il traffico del periodo è stato influenzato positivamente anche dall'inizio dell'operatività, nella seconda metà del 2010, di alcune nuove compagnie aeree quali Air Baltic, Air Malta e Carpatair, nonché dal rafforzamento delle frequenze operato nel 2011 da Air France e dall'inizio dell'operatività dal mese di novembre 2011 di Air Italy, a seguito dell'operazione di integrazione del vettore con Meridiana Fly.

Il traffico sullo scalo di Linate evidenzia, in linea con l'evoluzione dell'economia internazionale ed italiana in particolare, andamenti differenziati nelle due metà dell'anno:

- nei primi sei mesi del 2011 si è registrata una crescita del traffico passeggeri più significativa (+12,3% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente) grazie agli effetti della parziale ripresa dell'economia europea, della politica tariffaria applicata da alcuni vettori, anche per limitare gli effetti della concorrenza di forme di trasporto alternative, e delle limitazioni al traffico per la nube di cenere vulcanica nella prima parte del 2010;
- nel secondo semestre l'aumento del traffico passeggeri è stato più contenuto (+6,6%) risentendo degli effetti negativi sul traffico aereo derivanti dall'acuirsi della crisi economica.

A fine 2011, Alitalia con quasi 6,0 milioni di passeggeri, rappresenta il primo vettore dello scalo di Milano Linate (66,1% del traffico dello scalo).

Linate: traffico passeggeri, primi 10 vettori



Nel corso del 2011 l'aeroporto di Linate, con l'88,4% di voli puntuali (misurati come percentuale di voli di linea partiti in orario o con un ritardo massimo di 15 minuti), ha ulteriormente migliorato i già buoni risultati dell'esercizio precedente in cui si attestava all'83,9% (+5,4%).

Merci

Nel corso del 2011 il traffico merci gestito dagli aeroporti di Malpensa e Linate ha registrato una delle maggiori crescite fra gli scali internazionali europei (+4,1%), confermando l'importanza della forte presenza di vettori del Medio ed Estremo Oriente a Malpensa, che rappresentano oltre il 59% del traffico merci degli scali. La particolare composizione geografica dei vettori operanti a Malpensa ha consentito allo scalo anche di limitare gli effetti della contrazione del traffico cargo derivante, nella prima parte dell'anno, dagli eventi giapponesi che hanno impattato negativamente sui traffici merci mondiali, e nel secondo semestre dal significativo rallentamento dell'economia mondiale.

Tale buona performance (456,1 mila tonnellate a fine 2011) ha confermato il ruolo di SEA, e di Malpensa in particolare, quale punto focale per la gestione del traffico merci via aerea in Italia: nell'anno, negli scali di Malpensa e Linate, è stato gestito oltre il 55% della merce trasportata via aerea in Italia.

Milano Malpensa

La significativa crescita dei vettori operanti sullo scalo, che nel 2011 hanno trasportato quasi 18 mila tonnellate di merce in più rispetto al 2010, ha consentito a Malpensa di registrare un incremento del 4,2% del traffico cargo, registrando incrementi sia nel segmento all cargo (+2,3%), che rappresenta il 72% del traffico merci dello scalo, sia in quello dei voli misti (+9,3%). Anche il segmento del trasporto merci, ancor più che il comparto passeggeri, ha evidenziato andamenti fortemente differenziati nelle due metà dell'anno, segnando una significativa crescita nei primi sei mesi del 2011 (+11,4%), sostenuta dal buon andamento del traffico all cargo (+13,0%), e una inversione di tendenza nella seconda metà dell'anno (-2,3%) a seguito del peggioramento della performance dei vettori all cargo (-7,1%), maggiormente esposti alle conseguenze della crisi economica internazionale.

Il positivo risultato del comparto merci, che conferma l'interesse dei primari vettori all cargo internazionali per lo scalo, è stato sostenuto dalla crescita del comparto export (+10,4%) che ha più che compensato la contrazione di quello import (-2,6%), che ha risentito della diminuzione della domanda interna a seguito della crisi economica, particolarmente pesante in Italia.

Nel 2011 l'attrattività di Malpensa quale scalo merci, la politica di sviluppo di nuove rotte e frequenze attuata dal Gruppo SEA anche in tale segmento di attività, nonché la prosecuzione delle attività di revisione

degli accordi bilaterali, hanno portato:

- all'ingresso di due nuovi vettori all cargo: Jade Cargo e Silk Way, che hanno iniziato ad operare rispettivamente 2 collegamenti settimanali verso Shanghai (da inizio maggio) e 1 volo a settimana verso Baku (dalla fine dello stesso mese), raddoppiato da inizio novembre;
- al raddoppio dei voli settimanali da parte di Saudi Arabian sulla tratta Milano-Jeddah-Riad;
- all'introduzione di 1 frequenza all cargo settimanale aggiuntiva su Istanbul da parte di Turkish Airlines.

Si segnala che a fine 2011 vi è stata la cessazione dell'attività di Cargoitalia, derivante da una crisi finanziaria del vettore il quale, nell'anno, ha trasportato circa 38 mila tonnellate di merce, anche grazie all'incremento delle frequenze avviate nel precedente esercizio sulle direttrici Milano-New York-Atlanta (1 volo in più a settimana) e Milano-Shanghai (da 2 a 3 voli settimanali), nonché all'introduzione di 1 volo settimanale verso il Togo.

Nel corso del 2011, fra le compagnie aeree che hanno registrato le crescite più significative nell'area cargo, si segnalano: Ethiad Airways (+28,4%), China Cargo Airlines (+101,1%), Asiana Airlines (+37,9%) e Federal Express (+5,3%).

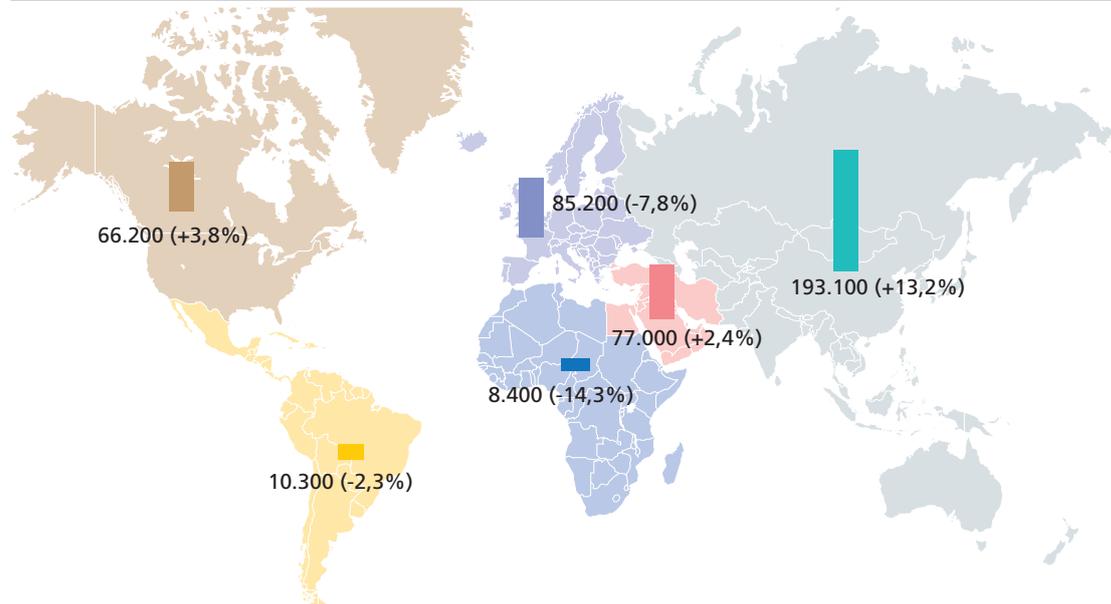
Traffico merci: primi 10 vettori di Malpensa nel 2011



Nel grafico seguente è riportato il traffico merci servito da Malpensa per aree di destinazione finale ed evidenzia andamenti in crescita sulle rotte verso l'Estremo Oriente (+13,2% pari a oltre 22 mila tonnellate aggiuntive), il Nord America (+3,8% pari a circa 2.400 tonnellate in più) e il Medio Oriente (+2,4% per circa 1.800 tonnellate aggiuntive).

In particolare fra le destinazioni che, nel 2011, hanno registrato i maggiori aumenti di traffico si segnalano: Shanghai (+46,3%), Seul (+10,7%), Memphis (+8,3%) e Abu Dhabi (+30,7%).

Milano Malpensa - Traffico merci per area geografica (tonn.)



Milano Malpensa: 440.300 tonnellate di merci



Area Geografica	%
Europa	19,3
Africa	1,9
Nord America	15,0
Centro/Sud America	2,3
Estremo Oriente	44,0
Medio Oriente	17,5

Linate

Nel corso del 2011 il traffico merci dello scalo di Linate (che è limitato alle sole merci trasportabili nelle stive dei voli passeggeri e ai voli courier) ha registrato un aumento di oltre 300 tonnellate (+2,1%), grazie all'incremento di TNT Airways, attivo nel trasporto courier, che ha registrato una crescita di pari ammontare della merce trattata.

Politica commerciale Aviation

Nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha continuato a promuovere lo sviluppo del traffico passeggeri e merci, in particolare sullo scalo di Malpensa, attraverso una politica di ampliamento di rotte e frequenze rivolta sia ai vettori già presenti che a nuove compagnie, in particolare sulle rotte da e verso i paesi a maggiore crescita economica, interessati ad operare su scali europei con una significativa offerta di capacità e in grado di svilupparla ulteriormente.

Tale strategia, attuata con l'obiettivo di creare su Malpensa le condizioni per lo sviluppo di un sistema di collegamenti interdipendenti, attraverso l'integrazione di reti, network e modelli industriali diversi, si inquadra in una nuova logica di gestione dell'aeroporto che svolge il ruolo di regista e promotore dell'attività dei vettori.

Il significativo numero di importanti destinazioni nazionali ed internazionali servite direttamente da Milano Malpensa e la presenza di numerosi vettori, anche low cost, hanno infatti portato il Gruppo SEA ad elaborare una nuova strategia commerciale per sostenere la crescita del traffico di Milano Malpensa: nel corso dell'anno, al termine di una fase pilota, è divenuto operativo sullo scalo il servizio ViaMilano.

Tale innovativo concept si articola in una piattaforma web che consente ai passeggeri di costruire connessioni fra voli anche se operati da vettori che non abbiano tra loro stipulato accordi commerciali in tale senso, e in un sistema di assistenza al passeggero presso l'aeroporto di Malpensa che lo agevoli nel transito tra i due voli in coincidenza. Attraverso ViaMilano, nel corso del 2011, è stato possibile raddoppiare il numero di potenziali connessioni fra voli offerte dallo scalo di Milano Malpensa, favorendo in tal modo l'ulteriore sviluppo dell'attività di self-hubbing sull'aeroporto.

A seguito dell'annuncio della cessazione dell'attività di Lufthansa Italia il Gruppo SEA, nonostante ciò non determinasse alcuna contrazione nelle destinazioni servite da Milano (in quanto le rotte gestite da Lufthansa Italia erano già operate da altre compagnie aeree), si è impegnato per individuare vettori che potessero sostituirla, con l'obiettivo di non diminuire la capacità offerta su tali tratte ai passeggeri in partenza dallo scalo di Milano Malpensa.

Si segnala inoltre che anche nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha proseguito nel sostegno alla politica di liberalizzazione dei diritti di traffico intrapresa dalle Autorità aeronautiche italiane e nel programma di incentivi finanziari per lo start-up di nuovi servizi di lungo raggio. Nell'ambito della politica di sviluppo del traffico si segnala la positiva conclusione della definizione degli aspetti economici della negoziazione del contratto con easyJet, in fase di finalizzazione, che prevede l'erogazione di incentivi per lo sviluppo del traffico di Milano Malpensa 2, a fronte di un effettivo impegno del vettore a garantire tassi di crescita annuale del traffico contrattualmente identificati, a partire da un aumento minimo garantito del 3%.

Nell'ambito delle attività volte a garantire ai vettori operanti sull'aeroporto di Milano Malpensa un'ampia gamma di servizi in linea con le loro esigenze, nel corso del 2011 è stata avviata con Lufthansa Technik la rinegoziazione del contratto per la gestione dell'hangar di Malpensa e delle correlate attività. Tale attività ha portato, nel gennaio 2012, alla sottoscrizione di nuovi accordi che, fra l'altro, confermano la presenza dell'operatore sino al 2013 (per maggiori informazioni cfr. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio).

Revisione degli accordi bilaterali nel 2011

Nel corso del 2011 il Gruppo SEA, nell'ambito delle proprie strategie per incrementare il traffico sugli scali di Malpensa e Linate, ha confermato l'impegno per favorire la definizione e revisione di alcuni accordi bilaterali che regolano l'accesso al mercato internazionale extra UE del trasporto aereo sulla base di specifiche intese fra gli stati.

Grazie all'impegno profuso dal Gruppo SEA, e all'interesse che lo scalo di Malpensa suscita in molteplici vettori, nel periodo sono stati sottoscritti accordi aeronautici fra Italia e Ucraina, Israele, India, Hong Kong, Cina ed Arabia Saudita. Tali nuove intese contemplano l'incremento della capacità operabile dei vettori su Milano, una maggiore flessibilità operativa e, in alcuni casi, sanciscono quanto previsto da autorizzazioni provvisorie extra bilaterali concesse da Enac, sulla base di quanto previsto nella Legge finanziaria 2009, per l'avvio dell'attività di nuove compagnie aeree.

Si segnala inoltre il nuovo accordo sottoscritto tra la Commissione Europea ed il Brasile che comporterà, gradualmente, un'ampia liberalizzazione delle rotte aeree fra i 27 stati membri dell'Unione Europea e uno dei principali mercati dell'America Latina.

Nel mese di settembre è anche stata raggiunta un'intesa tra l'Italia e l'ex Repubblica jugoslava di Macedonia (FYROM) sulla cui base i vettori nazionali potranno pertanto operare con diritti di terza e quarta libertà dall'Italia e da ogni stato membro dell'Unione Europea FYROM, le cui compagnie potranno parimenti operare, senza limitazioni, sugli scali italiani.

Nel corso del 2011 Singapore Airlines ha confermato la volontà di operare 1 volo diretto Milano Malpensa - New York, da attuarsi come prolungamento dell'attuale collegamento giornaliero fra Singapore e Milano, così come indicato nella richiesta già presentata al Ministero dei Trasporti.

Investimenti nell'area Aviation

Nel corso del 2011, nonostante il permanere del significativo divario fra le tariffe aeroportuali italiane e quelle europee e il difficile scenario economico internazionale, e italiano in particolare, il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale a supporto del piano strategico di sviluppo del Gruppo.

A tal proposito si segnala che nel maggio 2011 Enac ha attivato l'iter autorizzativo nei confronti del Ministero dell'Ambiente, finalizzato allo svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale relativa al nuovo Masterplan dell'aeroporto di Milano Malpensa; tale procedura dovrebbe concludersi entro la primavera del 2012.

Milano Malpensa

Milano Malpensa 1

Nel corso del 2011 sono proseguiti i lavori per l'ampliamento del terminal e per la realizzazione del terzo satellite, che saranno completamente ultimati per la fine del 2014; tuttavia si segnala che il terzo satellite, il cui progetto prevede anche la realizzazione di due gate che consentono di imbarcare direttamente i passeggeri su aerei cod. F (ad esempio l'Airbus A380), e alcune aree commerciali del terminal saranno già operative ad inizio 2013. A completamento di tutti i lavori (2014) Milano Malpensa 1 disporrà di circa 128 mila mq di spazi aggiuntivi, di cui circa 67 mila dedicati a passeggeri e attività commerciali e 20 mila al solo terzo satellite.

Nell'anno sono inoltre stati avviati i lavori per la sostituzione di uno dei pontili di imbarco del satellite B, destinato ai voli extra Schengen, al fine di poter offrire ai vettori, già dai primi mesi del 2012, la possibilità di imbarco diretto per gli aeromobili di classe F, ed in particolare per l'A380.

Al fine di migliorare ulteriormente la fruibilità del terminal di Milano Malpensa 1 da parte di passeggeri, accompagnatori e operatori aeroportuali, nell'anno sono stati avviati i lavori per la realizzazione di alcuni nuovi ascensori, che saranno operativi nel 2012.

Milano Malpensa 2

Anche l'aeroporto di Milano Malpensa 2 nel corso del 2011 è stato oggetto di alcuni interventi di riqualifica volti a migliorarne la fruibilità da parte dei passeggeri. È infatti stata realizzata una scala di collegamento

con la zona imbarchi, mentre sono in fase di ultimazione i lavori per la costruzione di una scala mobile, destinata a favorire il deflusso dei passeggeri in arrivo verso l'area arrivi.

Milano Malpensa Cargo

Nel 2011 sono proseguiti i lavori per la realizzazione delle opere propedeutiche alla costruzione del nuovo Polo logistico nell'area di Milano Malpensa Cargo, in particolare sono stati ultimati i lavori relativi alla copertura del raccordo ferroviario, e sono state avviate le opere necessarie all'urbanizzazione di tale nuova area, con l'obiettivo di dotarla di un adeguato sistema di accesso all'esistente rete di collegamenti stradali dell'aeroporto di Milano Malpensa.

Linate

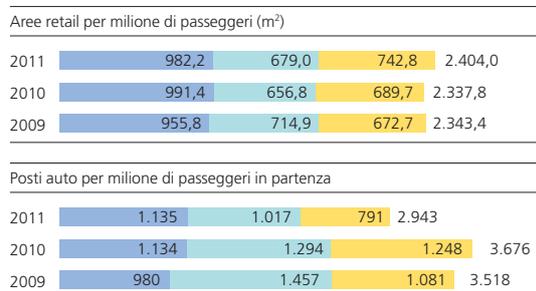
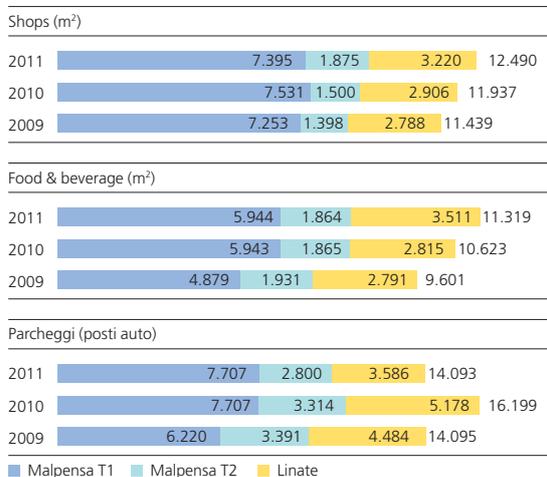
Nel corso del 2011 sono terminati i lavori per il restauro conservativo della facciata airside dell'aerostazione progettata da Aldo Rossi e visibile ai passeggeri in arrivo e partenza dallo scalo. Nel periodo sono state ultimate anche le opere di riqualifica dell'area imbarchi, che hanno portato alla realizzazione di nuovi spazi commerciali per circa 450 mq (per maggiori informazioni cfr. Non Aviation - Andamento delle attività commerciali).

Inoltre, sono iniziati i lavori di ammodernamento e riqualifica dell'area di riconsegna bagagli al fine di renderla più funzionale, creando anche spazi più fruibili per le attività di lost & found.

Infrastrutture di volo

Nel corso del 2011 sono terminate le attività di riqualifica del piazzale aeromobili di Milano Malpensa 2, che hanno riguardato principalmente l'impianto luminoso delle piste di rullaggio, la rete di distribuzione dell'energia elettrica e la realizzazione di un impianto centralizzato per la distribuzione del carburante. Inoltre sono in fase di ultimazione anche i lavori per l'ampliamento del piazzale aeromobili di Milano Malpensa Cargo che prevede la realizzazione di 122 mila mq aggiuntivi destinati ad accogliere 8 nuove piazzole di sosta idonee ad aeromobili utilizzati dai vettori all'cargo.

Indicatori di performance

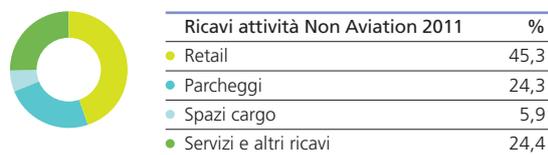


Dati di sintesi

Ricavi consolidati 2011^(*): 644,4 milioni di euro



Ricavi SBU Non Aviation 2011: 174,7 milioni di euro^(**)



(*) I ricavi consolidati del 2011 sono riportati al netto delle elisioni infragruppo

(**) I ricavi della SBU Non Aviation sono riportati al lordo dei ricavi infrasettore

Milioni di euro	2011	2010 ^(*)	Var. %	2009	Var. %
Ricavi di gestione Non Aviation	174,7	169,9	2,8	166,9	1,8
Elisioni infragruppo	(14,1)	(15,4)	8,4	(18,0)	14,4
Ricavi verso terzi Non Aviation	160,6	154,5	3,9	148,9	3,8
EBITDA	84,7	81,7	3,7	95,3	(8,6)
EBITDA gestionale	85,8	81,7	5,0	95,3	(8,6)
EBITDA margin gestionale	49,1%	48,1%	2,1	57,1%	(18,7)
Investimenti	25,5	30,2	(15,7)	17,4	73,6

(*) Si precisa che EBITDA, EBITDA gestionale ed EBITDA margin sono stati oggetto di riclassifiche rispetto al dato di bilancio 2010

Andamento economico

A fine 2011 i ricavi del segmento di business “Non Aviation” si sono attestati a 174,7 milioni di euro, in crescita del 2,8% rispetto al 2010, in cui erano pari a 169,9 milioni di euro.

Su tale risultato hanno inciso positivamente gli andamenti di tutte le principali aree di attività:

- i ricavi retail, pari a 79,2 milioni di euro, sono cresciuti di circa 1,8 milioni di euro (+2,4% rispetto al 2010), sostenuti da incrementi registrati nei proventi da shops (+3,8%) per la crescita del fatturato delle attività di vendita al pubblico in ciascuno dei terminal di Malpensa e Linate favorita dall’attuazione di strategie mirate all’adeguamento dell’offerta di ciascun aeroporto alle esigenze della propria clientela, dall’aumento dei ricavi da attività bancarie determinato dall’introduzione di nuove postazioni bancomat (in grado di soddisfare le crescenti esigenze di strumenti diversi dagli sportelli tradizionali) nonché dalla positiva revisione di alcuni contratti, dalla sostanziale tenuta dei ricavi pubblicitari (tale risultato in un settore in crisi rappresenta un segnale di un parziale recupero di tale segmento di business, anche per la capacità degli scali di Milano di offrire location particolarmente interessanti per specifiche campagne), e dell’aumento dei ricavi da autonoleggio, in particolare a Milano Malpensa 1 grazie alla richiesta degli operatori di posti auto nel parcheggio multipiano, soggetto a tariffe più elevate. I ricavi da food & beverage hanno invece registrato una riduzione di circa 750 mila euro (-4,7%) nonostante una crescita generalizzata del fatturato dei punti vendita in ciascuno degli scali gestiti da SEA, a seguito di una revisione dei minimi garantiti di alcuni nuovi contratti stipulati in ottobre 2010;
- i ricavi da parcheggi, pari a 42,5 milioni di euro, sono cresciuti del 5,0%, sostenuti dal buon andamento del traffico originante, dalla maggiore attenzione posta alla regolamentazione della “sosta breve” nonché dall’implementazione di alcuni

interventi fra cui una nuova politica tariffaria, la segmentazione dell’offerta e l’introduzione delle possibilità di prenotazione e pagamento on line e di utilizzo del servizio Telepass;

- i ricavi da spazi cargo, che ammontano a 10,4 milioni di euro si sono attestati sugli stessi livelli del 2010, in linea con le previsioni dei contratti in essere;
- i ricavi per servizi e altri ricavi, pari a 42,6 milioni di euro, hanno registrato un incremento del 2,2% a seguito dell’accordo con Alitalia per l’utilizzo delle sale Vip (seguito agli interventi di ristrutturazione cui le stesse sono state sottoposte negli ultimi esercizi), all’aumento dei corrispettivi per la fornitura di carburanti e lubrificanti, alla cessione di alcuni bus a Ferrovie Nord (nell’ambito del servizio di collegamento fra Milano Malpensa 1 e Milano Malpensa 2) e all’incremento dei proventi dalle attività dell’hotel Sheraton presso l’aeroporto di Milano Malpensa.

L’EBITDA delle attività Non Aviation si è attestato a 84,7 milioni di euro, in crescita del 3,7% rispetto al risultato del 2010, registrando un EBITDA margin del 48,5%. Su tale risultato incidono alcuni costi non ricorrenti inerenti al processo di IPO pari a 1,1 milioni di euro; considerando pertanto i dati gestionali, che non includono le voci non ricorrenti si rileva per il 2011 un EBITDA gestionale pari a 85,8 milioni di euro, in crescita del 5,0% rispetto al 2010, con un EBITDA margin gestionale del 49,1% (48,1% nel 2010). Su tale risultato, oltre che le dinamiche descritte per i ricavi, ha inciso l’andamento dei costi. In particolare, l’incremento del costo del lavoro derivante dall’applicazione del CCNL siglato nel 2010, il minore ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, i maggiori costi per utenze conseguenti l’apertura del nuovo parcheggio multipiano di Linate e i maggiori costi per il carburante a seguito dell’attribuzione alla SBU Non Aviation di alcune attività che prevedono l’utilizzo di mezzi, precedentemente di competenza della SBU Handling.

Andamento delle attività commerciali

Retail

Nell'ambito delle attività retail che il Gruppo SEA non svolge direttamente, ma attraverso contratti di sub concessione a operatori terzi, è stato intrapreso un processo che prevede una significativa caratterizzazione dell'offerta commerciale di ogni terminal, identificando:

- Milano Malpensa 1 come l'aeroporto dedicato allo shopping di lusso e del duty free;
- Milano Malpensa 2 come il terminal dedicato al low cost;
- Milano Linate come lo scalo delle proposte commerciali di alta fascia specializzato nella clientela business.

In linea con tale politica di segmentazione dell'offerta, nel corso del 2011 sono stati introdotti nuovi brand, e sono state studiate ed attuate nuove modalità di organizzazione, presentazione e fruizione delle aree retail.

Shops

Milano Malpensa 1

Con l'obiettivo di attuare la politica commerciale precedentemente descritta e al fine di trasformare, nei prossimi anni, Milano Malpensa 1 in una delle più prestigiose aree della moda e del lusso del panorama aeroportuale italiano ed internazionale, nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha ulteriormente rafforzato la presenza di fashion luxury brands presso l'aeroporto di Milano Malpensa 1 con l'introduzione nell'area imbarchi Schengen dei marchi Brooks Brothers, Tommy Hilfiger e Burberry. Inoltre, con l'obiettivo di favorire la propensione al consumo dei passeggeri ad alta capacità di spesa quali quelli provenienti dalle aree del Medio ed Estremo Oriente, nell'area imbarchi extra Schengen, oltre all'apertura di alcuni nuovi spazi di importanti marchi internazionali (fra cui Guess, Burberry, Ferragamo e Zegna) vi sono state le riqualifiche di alcuni importanti spazi commerciali (fra cui Bric's e Bruno Magli), che hanno anche ampliato la gamma dei prodotti offerti.

Nel corso del 2011 sono inoltre proseguiti i lavori di ampliamento del terminal che consentiranno di disporre, dalla fine del 2014, di una più ampia superficie commerciale, pari a circa 128 mila mq aggiuntivi, di cui 20 mila già da inizio 2013.

Nell'ambito della partnership del Gruppo SEA con il Gruppo Dufry, fra i più importanti operatori internazionali del retail aeroportuale, nel corso del 2011 è stata attuata la riconversione degli spazi duty free del terminal di Milano Malpensa 1, precedentemente dedicati alla moda, a favore di nuovi prodotti fra cui anche wine & food di etichette prestigiose.

La collaborazione con il Gruppo Dufry, che si estende anche alle attività di vendita di giornali e libri negli scali di Milano Malpensa e Milano Linate, ha portato nell'esercizio all'ulteriore diffusione del marchio Hudson News presso le edicole dell'aeroporto di Milano Malpensa, riqualificandole in misura pressoché totale. In tale ottica si collocano il restyling e il più favorevole posizionamento del punto vendita giornali e riviste presso l'area imbarchi extra Schengen, connotato ora da un'offerta maggiormente adatta alle esigenze della clientela internazionale, e l'inaugurazione di un nuovo spazio Hudson News nell'area check in.

Tale politica di ampliamento dell'offerta, in linea con le esigenze della clientela di Milano Malpensa 1, ha consentito di incrementare del 7,5% lo scontrino medio degli shops del terminal, nonché di ampliare il numero di fruitori di tali servizi. Tali fenomeni si sono riflessi anche in un incremento del fatturato relativo agli shops di Milano Malpensa 1 (+4,6%).

Milano Malpensa 1 - Scontrino medio (euro)

2011	31,50
2010	29,3

Milano Malpensa 2

Nel 2011, in linea con la politica commerciale precedentemente descritta e con l'obiettivo di forte caratterizzazione di Milano Malpensa 2 quale scalo low cost di alta fascia, è proseguito l'ampliamento dell'offerta commerciale con l'inaugurazione di un negozio di make-up a marchio Kiko in area imbarchi, uno di pelletteria a marchio Tosca Blu presso l'area partenze e uno di abbigliamento del marchio Tally Weijl in area partenze. Inoltre sono stati introdotti uno spazio Toys4you (Giochi Preziosi) dedicato al mondo dell'infanzia e alcune vending machine con prodotti di elettronica di consumo a marchio Mediaworld.

In area partenze, in linea con il progetto di re-branding e restyling dei punti vendita di giornali e libri, è stato ampliato lo spazio Hudson News.

Nel 2011 la scelta di modificare l'offerta commerciale, allineandola maggiormente alle esigenze della clientela low cost che caratterizza il terminal ed ampliando in tal modo il numero dei fruitori dei servizi ha portato ad un incremento del 2,5% dello scontrino medio, accompagnato da un aumento del 3,4% del fatturato degli shops di Milano Malpensa 2.

Milano Malpensa 2 - Scontrino medio (euro)

2011	10,63
2010	10,37

Linate

In linea con la politica del Gruppo SEA di ampliamento e riqualifica delle aree commerciali con l'obiettivo di rendere l'offerta più moderna, coerente e vicina alle esigenze e ai gusti della clientela dello scalo, nel corso del 2011 sono stati ultimati i lavori di ampliamento e restyling dell'offerta retail dello scalo che hanno portato alla realizzazione di spazi commerciali aggiuntivi per circa 450 mq nell'area imbarchi. In tale nuova area, nel corso dell'anno, sono stati aperti punti vendita di alcuni importanti marchi anche internazionali: BM39, Kiko, Tosca Blu e Dixons Travel, quest'ultimo primario operatore nella vendita di elettronica di consumo, categoria merceologica prima non presente sullo scalo. Si segnala inoltre l'inaugurazione di un negozio Brooks Brothers e del negozio Swarovski situati nella principale galleria commerciale dello scalo, posizionata immediatamente dopo l'area dei filtri di sicurezza, l'apertura di un negozio a marchio Guess e di uno TIM in area check in, nonché la ristrutturazione e l'ampliamento dello spazio Lottomatica in area arrivi.

La politica di forte riqualifica dell'offerta commerciale dello scalo, favorendo l'inserimento di prodotti che soddisfano le esigenze della clientela business, cui lo scalo è dedicato, ha consentito di incrementare dell'11,9% lo scontrino medio degli shops presenti a Linate, che si è tradotto in un incremento del fatturato relativo agli shops dell'aeroporto (+16,9%).

Linate - Scontrino medio (euro)

2011	19,01
2010	16,99

Food & beverage

Milano Malpensa 1

Nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha proseguito nella politica di ampliamento dell'offerta Food & beverage, attraverso l'attività di restyling degli spazi di ristorazione e l'introduzione di nuovi concept, fortemente caratterizzati per l'italianità dell'offerta. In particolare nel periodo si è ulteriormente rafforzata la partnership con i primari operatori di settore già presenti sul terminal, che ha condotto all'apertura, in area arrivi, di punti Mokà, Mr Panino e Saporé, e all'ampliamento dello spazio dedicato a Panino Giusto nell'ambito della ristrutturazione della food court in area check in. Inoltre, a conferma della forte caratteristica dell'italianità dell'offerta Food & beverage dello scalo, sono stati realizzati una caffetteria Lavazza e un wine bar a marchio "Pane Vino e San Daniele" in area imbarchi Schengen.

Tale politica di ampliamento dell'offerta in linea con le esigenze della clientela di Milano Malpensa 1 ha consentito di incrementare la propensione dei passeggeri al consumo, determinando un aumento del 3,8% dello scontrino medio del Food & beverage del terminal. L'aumento dello scontrino medio si è tradotto in un incremento del fatturato relativo alla ristorazione di Milano Malpensa 1 (+0,9%).

Milano Malpensa 1 - Scontrino medio (euro)

2011	6,22
2010	5,99

Milano Malpensa 2

La centralità dell'attività di ristorazione in uno scalo dedicato alla clientela low cost è stato il motivo che ha contraddistinto gli interventi del Gruppo SEA anche nel corso del 2011. In particolare, dopo l'ingresso in area imbarchi del format Briciole bar a fine 2010, in luglio è stato inaugurato un corner dedicato alla pizza da asporto (Rosso Sapore) in area check in, e in dicembre è stato aperto uno spazio Burger King nell'area free flow del primo piano dell'area check in.

L'introduzione di tali nuovi format, maggiormente allineati alle esigenze della clientela dello scalo, ha contribuito all'aumento del 6,1% dello scontrino medio del Food & beverage di Milano Malpensa 2 nonché all'ampliamento del numero dei fruitori dei servizi di ristorazione. Tali fattori, sostenuti anche dalla crescita del traffico dell'aeroporto, si sono riflessi in un incremento dello 0,9% della ristorazione di Milano Malpensa 2.

Milano Malpensa 2 - Scontrino medio (euro)

2011	5,02
2010	4,73

Linate

Nel 2011 la vocazione dello scalo quale vetrina di Milano si è manifestata anche nelle scelte del Gruppo SEA per il Food & beverage. In tale ottica, nell'anno si è proceduto al restyling del chiosco Gran Cafè in area imbarchi con l'introduzione di un format più accattivante, nonché alla ristrutturazione dell'area Spizzico presso gli arrivi e dell'introduzione del marchio innovativo "Tentazioni" in area check in.

Tali interventi e la favorevole dinamica economica che ha caratterizzato la prima parte del 2011 hanno consentito di incrementare dell'8,0% lo scontrino medio dei punti di ristorazione presenti a Linate. L'aumento dello scontrino medio e il buon andamento del traffico sullo scalo si sono tradotti in un incremento del fatturato relativo alle attività di ristorazione dell'aeroporto (+7,7%).

Linate - Scontrino medio (euro)

2011	5,41
2010	5,01

Parcheggi

Nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha ulteriormente migliorato l'offerta commerciale correlata alle attività di parcheggio, meglio adattandola alle esigenze delle diverse tipologie di passeggeri che caratterizzano gli

aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate. A tal fine sono state intraprese una serie di iniziative, fra cui:

- politiche tariffarie fortemente differenziate, finalizzate a mantenere la già elevata quota di mercato della clientela business e ad ampliare ulteriormente il bacino dei passeggeri originanti, in parte attratti anche da parcheggi limitrofi agli scali. In tale ottica su Linate sono state introdotte tariffe variabili in funzione dei giorni della settimana, mentre a Malpensa sono stati sviluppati in particolare pacchetti espressamente dedicati alle esigenze della lunga sosta;
- possibilità di effettuare il pagamento della sosta mediante la tecnologia Telepass, rendendo più rapide le operazioni di ingresso/uscita dal parcheggio;
- vendita on line di posti auto per la sosta nei parcheggi di Milano Malpensa 1, Milano Malpensa 2 e Milano Linate, attraverso il sito www.viamilanoparking.eu, nel quale sono evidenziate le molteplici offerte commerciali e promozionali;
- attenzione alle attività di marketing, in particolare a supporto comunicativo delle innovazioni e delle promozioni offerte, sia attraverso la stampa specializzata sia con la partecipazione a fiere di settore.

Milano Malpensa 1

Nel 2011 il Gruppo SEA ha potuto disporre per l'intero anno di tutti i posti auto dedicati alla sosta presso Milano Malpensa 1, dopo le penalizzazioni del 2009 e di parte del 2010 derivanti dalle attività realizzative in atto sullo scalo. Nonostante tale opportunità, le politiche commerciali implementate dal Gruppo SEA nei parcheggi degli altri terminal non sono riuscite a manifestarsi pienamente a Milano Malpensa 1, a seguito del mancato controllo delle leve di sviluppo del business da parte del Gruppo SEA, derivante dal fatto che in tale terminal, a differenza di Milano Malpensa 2 e Linate, la gestione dei posti auto è effettuata in sub concessione. Le difficoltà riscontrate nella gestione di tale modello di business hanno indotto il Gruppo SEA a rivedere tale strategia, iniziando nel 2011 le trattative con il sub concessionario per passare dalla gestione in "lease" a quella in "management contract", che diverranno operative da aprile 2012 (per maggiori informazioni cfr. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio).

Questa particolare condizione si è riflessa anche in una riduzione della spesa media per passeggero originante.

Parcheggi auto Milano Malpensa 1 - spesa media per passeggero originante (euro)

2011	6,57
2010	7,32

Milano Malpensa 2

Nel corso del 2011 l'offerta di parcheggi presso Milano Malpensa 2 è stata penalizzata dall'indisponibilità di una quota dei posti auto (oltre il 30% della capacità), in particolare del parcheggio P5, per lavori di ristrutturazione finalizzati a una riqualifica dell'infrastrut-

tura. Al fine di promuovere l'utilizzo di tale parcheggio, nonostante i disagi derivanti dai lavori in corso, è stata attuata una specifica politica tariffaria in grado di attrarre la clientela di riferimento, in linea con la politica di flessibilità e opportunismo nella gestione dell'offerta dei parcheggi. Il rinnovamento dell'offerta e la risposta positiva da parte dei clienti delle aree di parcheggio è dimostrata dalla crescita della spesa media per passeggero originante di Milano Malpensa 2, su livelli percentualmente superiori (+14%) all'incremento di traffico corrispondente (+7,2%).

Parcheggi auto Milano Malpensa 2 - spesa media per passeggero originante (euro)

2011	1,16
2010	1,01

La necessità di recuperare fughe di clienti verso aree di parcheggio in concorrenza e di razionalizzare l'offerta, ha determinato nel 2011 l'avvio di una più attenta regolamentazione della "sosta breve", i cui effetti si sono riflessi in una crescita degli incassi e in una migliore fruizione degli spazi antistanti i terminal di Malpensa.

Linate

Nel corso del 2011, sono stati ultimati i lavori di re-styling del parcheggio P1, che consente l'accesso diretto all'area check in dello scalo e, a seguito del completamento del parcheggio P2, si sono resi disponibili circa 3.000 posti auto di pregio in più rispetto al corrispondente periodo del precedente esercizio. Tuttavia la piena disponibilità di tutti i posti auto di Linate è stata limitata dal fatto che, da maggio del 2011, i 1.225 posti auto del parcheggio P3 non sono stati utilizzabili per l'inizio dei lavori per la realizzazione della metropolitana M4, che dovrebbero terminare entro il 2015, obbligando il Gruppo SEA a gestire una minore offerta di posti auto sui quali operare con politiche tariffarie mirate e concorrenziali, nonostante coefficienti di riempimento che, in alcuni casi, si posizionano intorno all'80% dei posti disponibili.

Anche a Linate, al pari di Milano Malpensa 2, la politica di marketing, le proposte tariffarie e il riscontro del pubblico, hanno consentito di ottenere un incremento della spesa media per passeggero originante.

Parcheggi auto Linate - spesa media per passeggero originante (euro)

2011	3,46
2010	3,29

Spazi cargo

Nel corso del 2011 nell'ottica di partnership con gli operatori presenti sugli scali gestiti dal Gruppo SEA e con la finalità dell'ottimale utilizzo delle aree sono stati rivisti i contratti con ALHA e Malpensa Logistica Europa, a fronte di una diversa allocazione degli spazi cargo loro destinati.

E-commerce

In linea con la politica di revisione della propria immagine adottata dal Gruppo SEA ad inizio 2011, anche il sito istituzionale è stato oggetto nell'anno di significative innovazioni, diventando anche portale per l'accesso alla piattaforma commerciale, attraverso la quale, dai primi mesi dell'anno, il Gruppo SEA ha sviluppato una vendita multicanale, web e mobile, per la distribuzione ai propri clienti di alcuni dei propri prodotti e servizi (in particolare sale Vip, fast track e parcheggi). A supporto di tale strategia saranno elaborate delle specifiche campagne pubblicitarie, attuate anche attraverso i principali motori di ricerca internet.

ViaMilano Program

Nel 2011 è proseguito il programma di fidelizzazione della clientela degli aeroporti di Malpensa e Linate attraverso la carta loyalty, lanciata nel secondo semestre del 2009 anche attraverso una strategia di comunicazione mirata ad indirizzare i comportamenti di passeggeri ed utenti, attuata di concerto con i negozi presenti negli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate e con i partner esterni.

Il successo dell'iniziativa è confermato anche dall'incremento dell'utilizzo della card, in particolare nel settore retail (+10%); si segnala anche che nel 2011 si è registrato un aumento di oltre il 30% dell'importo medio degli acquisti effettuati con la stessa.

Pubblicità

Il 2011 ha evidenziato alcuni segnali di ripresa del mercato pubblicitario, dopo un periodo caratterizzato da una significativa difficoltà su cui hanno influito negativamente alcuni fattori concomitanti quali la negativa congiuntura economica internazionale, la diminuzione della propensione al consumo finale, nonché il prevalere del mezzo televisivo quale veicolo pubblicitario preferito dagli inserzionisti.

In tale contesto si segnala che Milano Linate è stato individuato quale supporto pubblicitario di rilievo alle campagne di alcuni operatori finanziari; in particolare nell'anno è stata avviata l'operazione "ambient media" realizzata da American Express nell'area dei controlli di sicurezza.

Si segnala inoltre che in settembre, in occasione del Gran Premio di Formula 1 a Monza, il Gruppo Pirelli ha organizzato un evento presso le sale di riconsegna bagagli dell'aeroporto di Milano Malpensa 1, dove per la prima volta è stato realizzato un augmented reality experience (partecipazione in realtà virtuale tridimensionale) che ha riscontrato particolare interesse fra i passeggeri.

In controtendenza rispetto all'andamento del mercato pubblicitario, che negli ultimi mesi del 2011 ha registrato una contrazione, gli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate nello stesso periodo hanno continuato a mostrare segni di miglioramento, consentendo di incrementare il fatturato da tali attività.

Andamento delle attività Real Estate

Nell'ambito della trasformazione degli aeroporti di Milano in Airport City, il Gruppo SEA sta sviluppando e potenziando le attività Real Estate volte a supportare lo sviluppo degli scali in tal senso. In particolare tale politica si focalizza sui seguenti fattori:

- uno sviluppo armonico degli aeroporti, al contempo allineato alle specifiche caratteristiche di ciascuno di essi;
- una segmentazione dell'offerta non solo in termini di tipologie di servizi offerti (hotel, attività industriali e di logistica, attività del terziario e commerciali), ma anche di marketing e di prezzi;
- un'offerta di servizi a valore aggiunto per le imprese che scelgono di utilizzare gli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA quali piattaforme per lo sviluppo della propria attività.

Attività alberghiere a Milano Malpensa

Nel mese di giugno 2011 è stato sottoscritto un contratto per la realizzazione di un budget hotel presso Milano Malpensa 2, in linea con le esigenze della tipologia di passeggeri che caratterizza il terminal.

La nuova struttura, con oltre 150 camere, sarà facilmente raggiungibile a piedi dall'aerostazione e renderà possibile l'utilizzo sinergico dei servizi ricettivi offerti dall'hotel e di quelli di ristorazione presenti nell'aeroporto.

Attività di supporto alle imprese

In linea con le opportunità offerte dallo sviluppo dell'aeroporto quale "Città aeroportuale", nel 2011 è proseguita l'attività di scouting del mercato che ha evidenziato l'interesse, da parte di diversi operatori di settore, per l'utilizzo degli spazi cargo in fase di realizzazione, di cui sono proseguiti i lavori per l'urbanizzazione.

Inoltre, nell'ambito dell'ulteriore sviluppo delle attività cargo presso Milano Malpensa Cargo sono proseguite le analisi e le verifiche per la realizzazione di un polo logistico.

Riqualifica di aree di Linate

Relativamente al progetto di riqualifica di alcune aree dell'aeroporto di Milano Linate, nel periodo sono stati avviati contatti per verificare le potenzialità di tali aree (circa 8.000 mq) anche nello sviluppo di attività alberghiere, con la finalità di ampliare l'offerta di servizi sullo scalo e di soddisfare maggiormente le esigenze dei passeggeri e utenti dell'aeroporto di Milano Linate.

Nell'anno sono stati condotti anche approfonditi studi per la riqualifica di una prima porzione delle aree prospicienti l'Idroscalo (circa 30.000 mq), oggi solo parzialmente utilizzate. A tale prima fase di sviluppo potrebbe seguire un successivo intervento relativo all'area attualmente destinata a depositi carburanti (circa 45.000 mq), in parte già in fase di bonifica.

Politica commerciale Non Aviation

In linea con il percorso intrapreso dal Gruppo SEA volto a divenire protagonista dello sviluppo commerciale degli aeroporti di Milano, mediante la valorizzazione, l'ampliamento e l'innovazione dell'offerta di beni e servizi per i molteplici clienti ed utenti dei propri scali, lo sviluppo delle attività Non Aviation prevede la realizzazione di strategie differenziate sui diversi terminal degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, con l'obiettivo di soddisfare le esigenze delle diverse tipologie di passeggeri ed utenti che caratterizzano tali terminal.

Tale strategia, la cui implementazione proseguirà anche nei prossimi esercizi, è stata sviluppata e declinata in un'ottica di collaborazione e partnership con i principali operatori del settore e ha portato non solo all'introduzione di modelli di vendita innovativi e all'ampliamento del portafoglio di brand operanti negli aeroporti di Milano, ma anche all'utilizzo di strumenti di analisi (fra cui la profilazione dei clienti, appositi piani di marketing e sistemi di controllo della qualità) che consentono di identificare e meglio soddisfare le esigenze dei clienti.

In linea con il processo di rinnovamento aziendale e di revisione di immagine che ha coinvolto il Gruppo SEA già nello scorso esercizio con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente l'identità del Gruppo, rendendola al contempo facilmente identificabile, anche il segmento delle attività Non Aviation ha rinnovato l'immagine dei propri servizi. Il nuovo brand del Gruppo è infatti

stato declinato in ragione di tutti i prodotti e servizi offerti direttamente da SEA nell'ambito delle attività Non Aviation.

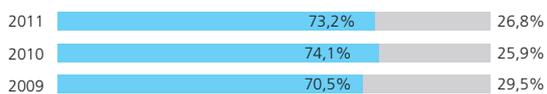
Tale politica ha portato nel corso del 2011 anche all'implementazione di una nuova strategia di e-commerce che ha arricchito il portale degli aeroporti di Malpensa e Linate con una sezione dedicata alle vendite on line dei parcheggi e di accessi alle sale Vip, nonché alla ridefinizione della strategia di sviluppo delle attività dei parcheggi, anche attraverso l'offerta di canali innovativi di vendita (prima i canali innovativi fra cui l'e-commerce). Un ulteriore sviluppo di tale strategia prevede l'implementazione di azioni volte a incoraggiare il cross-selling dei prodotti offerti dal Gruppo SEA, mediante bundling degli stessi, in maniera da incoraggiarne la fruizione da parte del cliente. Tale politica commerciale risulta facilitata dalla nuova on line strategy attuata dal Gruppo SEA dai primi mesi del 2011: attraverso il nuovo portale web è possibile acquistare da un'unica piattaforma tutti i servizi rivolti al passeggero.

Nel corso dell'anno si è confermato l'interesse del Gruppo SEA per lo sviluppo delle attività di Real Estate, focalizzandosi sullo sviluppo di infrastrutture di servizio esterne ai terminal aeroportuali, con l'obiettivo di trasformare gli aeroporti di Milano in Airport City, favorito anche dal loro collocamento geografico e dal ruolo degli stessi nello sviluppo economico della propria area di riferimento.

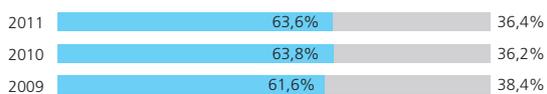
Indicatori di performance

Traffico 2011

Malpensa: quote di mercato area rampa



Malpensa: quote di mercato area passeggeri



Malpensa: quote di mercato area merci

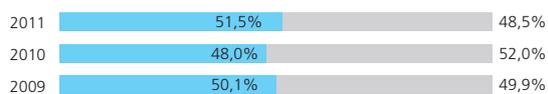


■ SEA Handling ■ Altri handler

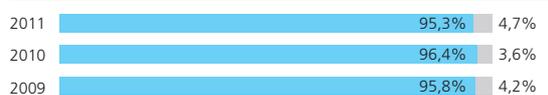
Linate: quote di mercato area rampa



Linate: quote di mercato area passeggeri



Linate: quote di mercato area merci



	Sistema aeroportuale			Milano Malpensa			Milano Linate		
	31/12/2011	31/12/2010	%	31/12/2011	31/12/2010	%	31/12/2011	31/12/2010	%
Passeggeri serviti	16.817.003	15.927.939	5,6	12.148.359	11.942.048	1,7	4.668.644	3.985.891	17,1
Area passeggeri quota di mercato	59,7%	59,0%		63,6%	63,8%		51,5%	48,0%	
Movimenti serviti	211.417	212.335	-0,4	136.708	140.561	-2,7	74.709	71.774	4,1
Area rampa quota di mercato	75,1%	75,4%		73,2%	74,1%		79,0%	78,1%	
Merci servite (tons)	397.772	377.052	5,5	382.667	362.097	5,7	15.105	14.956	1,0
Area merci quota di mercato	87,2%	86,1%		86,9%	85,7%		95,3%	96,4%	
Passeggeri aeroporti	28.148.847	27.009.623	4,2	19.087.098	18.714.187	2,0	9.061.749	8.295.436	9,2
Movimenti aeroporti	281.327	281.487	-0,1	186.780	189.580	-1,5	94.547	91.907	2,9
Merce aeroporti (tons)	456.111	437.949	4,1	440.258	422.429	4,2	15.853	15.520	2,1

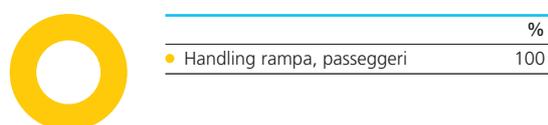
Dati di sintesi

Ricavi consolidati 2011^(*): 644,4 milioni di euro



(*) I ricavi consolidati del 2011 sono riportati al netto delle elisioni infragruppo

Ricavi SBU Handling 2011: 129,1 milioni di euro^(**)



(**) I ricavi della SBU Handling sono riportati al lordo dei ricavi infrasettore

Milioni di euro	2011	2010	Var. %	2009	Var. %
Ricavi di gestione Handling ^(*)	129,1	139,5	(7,5)	147,1	(5,2)
Elisioni infragruppo	(16,8)	(13,4)	(25,4)	(12,8)	(4,7)
Ricavi di Handling verso terzi	112,3	126,1	(10,9)	134,3	(6,1)
EBITDA	(2,2)	7,2	(130,6)	(21,1)	134,1
EBITDA gestionale	(2,2)	(7,7)	71,0	(22,6)	65,9
EBITDA margin gestionale	(1,7)	(6,9)	75,3	(20,5)	66,3
Investimenti	1,0	1,1	(15,8)	1,1	-

(*) I ricavi gestionali (ricavi di gestione al netto delle componenti non ricorrenti) sono stati pari a 124,6 milioni di euro nel 2010, 123,1 milioni di euro nel 2009. In particolare i ricavi non includono componenti non ricorrenti e, per l'esercizio 2009, i ricavi di Malpensa Logistica Europa, deconsolidata dalla fine di tale esercizio (a fine 2009 tali ricavi erano pari a 28,1 milioni di euro). Nel 2010 le componenti non ricorrenti erano rappresentate dalla quota capitale del risarcimento dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di 14,9 milioni di euro, per i danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione delle tariffe per l'attività di handling per gli anni 1987/1989 e 1990.

Andamento economico

Nel 2011 i ricavi gestionali del segmento di business "Handling" hanno raggiunto 129,1 milioni di euro, segnando rispetto all'anno precedente una crescita di 4,5 milioni di euro (+3,6%), nonostante una sostanziale stabilità dei movimenti serviti (-0,4%) su cui, in particolare da giugno 2011, ha impattato negativamente la scelta di Lufthansa Italia di cessare le proprie attività, cui si è tuttavia contrapposta una crescita di circa il 5,5% dei passeggeri e delle merci.

L'andamento dei ricavi, pur avendo risentito del livello dei movimenti serviti (principale driver del fatturato dell'handling), è stato sostenuto da una serie di fattori:

- la rinegoziazione di alcuni contratti a condizioni più favorevoli, fra cui quello con easyJet il cui rinnovo è intervenuto nella seconda metà del 2010, prevedendo anche alcune clausole innovative che introducono l'adeguamento del corrispettivo del servizio reso ai volumi di attività svolta;
- l'acquisizione di nuovi clienti tra i vettori operanti su entrambi gli scali gestiti dal Gruppo SEA;

- la crescita dei ricavi intercompany conseguente all'adeguamento tariffario di alcune prestazioni, quali il servizio di gestione centralizzata dei bagagli a Linate, e lo svolgimento di alcuni servizi nell'ambito del progetto ViaMilano relativi alla gestione dei passeggeri e dei bagagli.

Nell'esercizio si è registrato un incremento del costo del lavoro derivante dall'applicazione del CCNL siglato nel 2010 e dalla riduzione di oltre 72 mila ore di ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, cui si sono contrapposti una riduzione dell'organico (-42 HDE rispetto al 2010) e un minor ricorso agli straordinari (-30%). Inoltre, si è verificata una riduzione degli altri costi operativi a seguito della rinegoziazione di alcuni contratti relativi alle attività in outsourcing, quali ad esempio le pulizie di cabina.

Tali fattori hanno consentito di portare la perdita operativa gestionale del 2011 a 2,2 milioni di euro, in riduzione del 71,0% rispetto alla perdita del 2010 (7,7 milioni di euro al netto delle componenti non ricorrenti, pari a 14 milioni di euro).

Andamento delle attività di Handling

Nel 2011 il Gruppo SEA, attraverso la controllata SEA Handling, ha gestito le attività di handling rampa, passeggeri e merci in uno scenario di mercato complesso, che ha mantenuto caratteristiche di forte competitività, accresciute da richieste dei vettori sempre più sfidanti. Nel corso dell'anno SEA Handling ha registrato un aumento di attività di circa 890 mila passeggeri (+5,6%) e di quasi 21 mila tonnellate di merce (+5,5%), mantenendo pressoché invariato il volume dei movimenti serviti (-0,4%). Tale risultato è stato favorito dalla capacità di SEA Handling di mantenere il

proprio portafoglio clienti, usufruendo per l'intero anno della revisione di alcuni rilevanti contratti effettuata a fine 2010, e di acquisire nuovi importanti clienti fra i vettori che hanno iniziato ad operare a Malpensa nell'anno. In tal modo la Società ha compensato l'effetto della riduzione di movimenti conseguente alla cessazione dell'attività di Lufthansa Italia, compiutasi nel novembre 2011 ma con riduzioni di voli già da giugno (in assenza di tale evento i movimenti serviti da SEA Handling avrebbero registrato nell'anno un incremento dell'1,3%).

Handling rampa: movimenti serviti (migliaia di movimenti)

2011	136,7	74,7	211,4
2010	140,6	71,7	212,3

Handling passeggeri: passeggeri serviti (milioni di passeggeri)

2011	12,1	4,7	16,8
2010	11,9	4,0	15,9

Handling merci: tonnellate di merce servita (migliaia di tonnellate)

2011	382,7	15,1	397,8
2010	362,1	14,9	377,0

■ Malpensa ■ Linate

Handling rampa e passeggeri

Milano Malpensa

Nel corso del 2011 le attività di handling gestite dal Gruppo SEA sullo scalo hanno registrato un andamento differenziato nelle due aree di attività: in area passeggeri si è avuto un incremento di oltre 206 mila unità (+1,7%), attestandosi su un livello di crescita pressoché in linea con quello registrato dallo scalo (+2,0%); in area rampa si è registrata una contrazione di circa 3.900 movimenti (-2,7%), determinata prevalentemente dalla cessazione dell'attività di Lufthansa Italia da novembre 2011, che aveva determinato una continua riduzione dei voli del vettore già dall'estate 2011, con una perdita di quasi 3.400 movimenti, nonché dal passaggio di Malev, Continental e Pakistan International Airlines ad altro handler e dal trasferimento di Air Malta a Milano Linate.

Tra i vettori che hanno sostenuto l'attività di SEA Handling sullo scalo si segnalano alcune compagnie già clienti, fra cui easyJet, il gruppo Alitalia, Neos, Turkish Airlines, Swiss Airlines, Delta Airlines, nonché alcuni fra i vettori che nell'anno hanno iniziato ad operare sullo scalo (fra cui Ethiopian Airlines, Biman Bangladesh Airlines).

Di seguito si riporta un'analisi dell'andamento delle attività di handling rampa e passeggeri sui due terminal dello scalo.

Milano Malpensa 1

Nel corso del 2011 SEA Handling, attestandosi a Milano Malpensa 1 a circa 94,5 mila movimenti serviti e a quasi 6,7 milioni di passeggeri, ha evidenziato, rispetto al 2010, una contrazione delle attività sia in area rampa che in area passeggeri, rispettivamente del 6,1% e del 2,7%. Su tale risultato, nonostante l'incremento del traffico gestito da alcuni vettori clienti di SEA Handling, fra cui il gruppo Alitalia (+8,0%), Delta Airlines (+11,7%), Neos (+24,7%) Swiss Airlines (+8,5%) e Turkish Airlines (+12,1%) e l'acquisizione di nuovi clienti (fra cui Ethiopian Airlines, Biman Bangladesh Airlines, Air Europa, Albastar e Air Explore), hanno influito negativamente alcuni fattori, fra cui:

- la cessazione, dal mese di novembre, dell'attività di Lufthansa Italia (cliente di SEA Handling solo in area rampa), preceduta da una riduzione dei voli della stessa a partire dalla stagione estiva 2011;
- la sospensione dei voli di Livingston nella seconda metà del 2010, anno in cui aveva trasportato oltre 311 mila passeggeri, effettuando quasi 1.900 movimenti;
- il passaggio ad altro handler di Malev, che nel 2010 aveva trasportato circa 89 mila passeggeri con oltre 1.200 movimenti;
- le tensioni geopolitiche nell'area dell'Africa mediterranea che hanno penalizzato significativamente l'attività di alcuni clienti di SEA Handling, fra cui EgyptAir e Tunis Air che hanno registrato rispettivamente una contrazione del 16,2% e del 31,3% dei propri passeggeri e del 12,7% e del 36,2% dei movimenti.

Quote di mercato di SEA Handling su Milano Malpensa 1



Area rampa	%
• SEA Handling	65,4
• Altri handler	34,6



Area passeggeri	%
• SEA Handling	48,9
• Altri handler	51,1

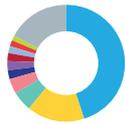
Milano Malpensa 2

L'incremento di traffico servito da SEA Handling sullo scalo di Milano Malpensa 2 è per lo più riconducibile alla significativa crescita conseguita da easyJet, cliente dell'handler in area rampa e passeggeri, che nell'anno si è attestato a più di 42 mila movimenti e a

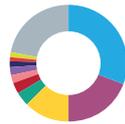
quasi 5,5 milioni di passeggeri, registrando crescita rispettivamente del 5,7% e del 7,6%.

A fine 2011 easyJet si conferma il principale cliente di SEA Handling a Malpensa, rappresentando il 30,9% del traffico in area rampa e il 45,2% di quello in area passeggeri.

Malpensa: primi 10 clienti



In area passeggeri	%
easyJet	45,2
Gruppo Alitalia	15,8
Gruppo Air Italy-Meridiana	5,5
Neos	4,1
Blue Panorama	2,6
Turkish Airlines	2,4
Swiss Airlines	2,2
Delta Airlines	1,9
SAS	1,7
Wind Jet	1,5
Altri	17,0



In area rampa	%
easyJet	30,9
Gruppo Lufthansa	19,3
Gruppo Alitalia	12,5
Gruppo Air Italy-Meridiana	3,7
Swiss Airlines	3,1
Neos	2,4
Turkish Airlines	2,2
Blue Panorama	1,5
SAS	1,3
Germanwings	1,2
Altri	21,9

Linate

A Linate, nel corso del 2011, l'area handling rampa e passeggeri gestita da SEA Handling ha registrato un incremento di attività più significativo di quello registrato dallo scalo: oltre 2.900 movimenti e quasi 683 mila passeggeri in più rispetto al 2010.

Su tale andamento hanno influito in modo positivo alcuni fattori, fra cui:

- l'acquisizione di alcuni nuovi clienti, fra cui Blue Panorama e Meridiana, precedentemente servito da altro handler (a seguito dell'accordo di tale vettore con Air Italy, già cliente di SEA Handling a Malpensa e

operativo a Linate dal novembre 2011). Inoltre nel 2011 si è manifestato il pieno effetto dell'acquisizione di importanti clienti in area rampa e passeggeri, quali easyJet, avvenuta nell'ottobre 2010;

- l'aumento di traffico passeggeri registrato dal gruppo Alitalia sulle rotte servite da SEA Handling (che non comprendono i voli per Roma e Napoli serviti in area passeggeri da EAS, società di handling del gruppo Alitalia), pari a più di 331 mila passeggeri (+9,5%).

A fine 2011, il gruppo Alitalia rappresenta l'83,2% del mercato di Linate servito da SEA Handling in area passeggeri e l'85,0% in area rampa.

Linate: primi 5 clienti



In area passeggeri	%
Gruppo Alitalia	83,2
Windjet	6,2
easyJet	5,4
Gruppo Air Italy-Meridiana	2,4
SAS	2,1
Altri	0,8



In area rampa	%
Gruppo Alitalia	85,0
Lufthansa	4,7
Wind Jet	2,9
easyJet	2,4
Gruppo Air Italy-Meridiana	1,5
Altri	3,5

Handling merci

Le attività di handling merci di SEA Handling sono concentrate sull'aeroporto di Malpensa, dove la società offre i servizi di handling merci alla quasi totalità dei vettori all cargo presenti sullo scalo.

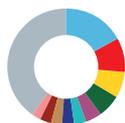
Nel corso del 2011 le attività di handling merci gestite a Malpensa dalla società hanno registrato un incremento di oltre 20 mila tonnellate (+5,7%), attestandosi su livelli di crescita superiori a quelli registrati dallo scalo. Su tale risultato ha influito il buon andamento di alcuni vettori fra cui Ethiad Airways (+28,4%), Saudi Arabian Airways (+47,5%), Air Bridge Cargo (+19,4%), Asiana Airlines (+37,9%), European Air Transport (+3,6%) e China Cargo Airlines (+101,1%), nonché l'acquisizione, quali nuovi clienti, dei vettori all cargo che

hanno iniziato ad operare a Malpensa nel corso del 2011, Jade Cargo e Silk Way.

La quota di mercato gestita da SEA Handling nell'area cargo di Malpensa a fine 2011 è pari all'86,9% (in crescita dell'1,4% rispetto al 2010, in cui era pari all'85,7%). Il positivo andamento registrato nelle attività di handling merci è stato sostenuto dall'elevata expertise di SEA Handling in tale tipologia di operazioni, che richiedono una specifica formazione del personale anche per l'utilizzo di attrezzature particolarmente complesse.

Si segnala che a fine 2011 vi è stata la cessazione dell'attività di Cargoitalia, che con 37.600 tonnellate di merce trasportata ha rappresentato nell'anno il secondo cliente di SEA Handling nel comparto merci, e che quindi l'andamento delle quote di mercato nel corso del 2012 potrà risentire di tale fenomeno.

Handling merci: primi 10 clienti all cargo



Merce gestita da SEA Handling sugli scali di Malpensa e Linate	
	%
Gruppo Cargolux	17,0
Cargo Italia	9,5
Korean Air	7,3
China Cargo Airlines	6,4
Cathay Pacific Airways	4,4
European Air Transport	3,4
Air Bridge Cargo	3,3
Asiana Airlines	3,1
Nippon Cargo Airlines	3,0
Qatar Airways	2,5
Altri	40,2

Politica commerciale Handling

Nel corso del 2011 SEA Handling ha proseguito la politica di focalizzazione e di specializzazione nelle attività core del segmento handling (passeggeri, rampa e merci), concentrandosi maggiormente sull'offerta di servizi di elevata qualità e fortemente orientati alle diverse esigenze dei clienti, ciò al fine di mantenere le quote di mercato servite negli scali gestiti dal Gruppo SEA confermandosi quale primario operatore nelle attività di handling.

In particolare la società ha confermato la propria capacità di offrire ai vettori un'ampia gamma di attivi-

tà, comprendenti servizi di full handling, prestazioni di servizi ad hoc a fronte di specifiche richieste dei vettori, specializzazione nelle attività di rampa dedicate ai vettori all cargo che richiedono una particolare expertise in termini di personale dedicato e di mezzi utilizzati.

Tali obiettivi sono stati perseguiti mediante aggiornamenti delle figure professionali e attraverso il mantenimento delle certificazioni di qualità che attestano l'elevato livello qualitativo dei servizi prestati.

Indicatori di performance

Milano Malpensa - Energia elettrica venduta (Gwh)

2011	139,7	237,6	377,3
2010	154,8	187,7	342,5
2009	165,3	151,4	316,7

Milano Linate - Energia elettrica venduta (Gwh)

2011	37,1	87,1	124,2
2010	34,9	76,3	111,2
2009	37,2	69,2	106,4

■ SEA ■ Terzi

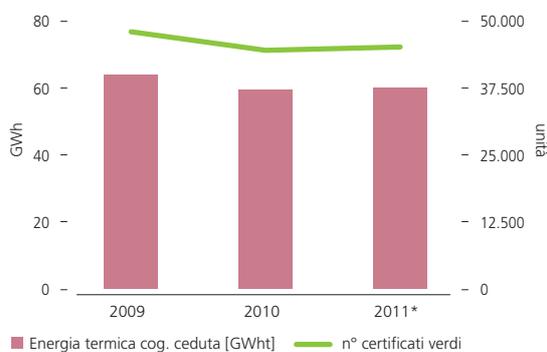
Milano Malpensa - Energia termica venduta (Gwh)

2011	237,1	15,4	252,5
2010	267,6	3,5	271,1
2009	249,3		249,3

Milano Linate - Energia termica venduta (Gwh)

2011	45,3	27,8	73,1
2010	48,3	26,7	75,0
2009	51,2	21,2	72,4

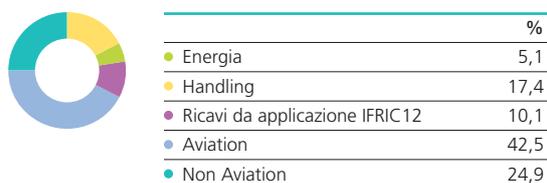
Energia termica e certificati verdi



* Il quantitativo di certificati verdi 2011 è un dato stimato da SEA, soggetto a verifica authority

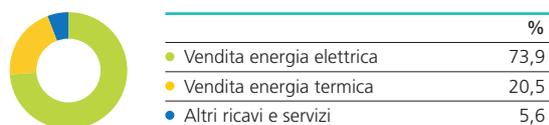
Dati di sintesi

Ricavi consolidati 2011^(*): 644,4 milioni di euro



(*) I ricavi consolidati del 2011 sono riportati al netto delle elisioni infragruppo

Ricavi SBU Energia 2011: 62,4 milioni di euro^(**)



(**) I ricavi della SBU Energia sono riportati al lordo dei ricavi infrasettore

Milioni di euro	2011	2010	Var. %	2009	Var. %
Ricavi di gestione Energia	62,4	52,9	18,0	46,2	14,5
Elisioni infragruppo	(29,7)	(28,4)	(4,6)	(27,7)	(2,5)
Ricavi verso terzi Energia	32,7	24,5	33,5	18,5	32,4
EBITDA	13,2	12,4	6,5	8,8	40,9
EBITDA gestionale	13,2	12,4	6,5	8,8	40,9
EBITDA margin gestionale	21,1	23,5	(10,2)	19,1	23,0
Investimenti	1,8	1,3	37,8	3,6	(64,0)

Andamento economico

I ricavi del segmento Energia, pari a 62,4 milioni di euro nel 2011, hanno segnato una crescita del 18,0% rispetto all'anno precedente, sostenuta dall'aumento della vendita di energia elettrica a terzi (+33,5%), cui si è associato anche un incremento dei prezzi di mercato. I ricavi da vendita di energia termica sono rimasti pressoché invariati (in diminuzione di 565 mila euro su un controvalore di poco meno di 12,8 milioni di euro a fine 2011), nonostante un aumento dei prezzi unitari cui si è contrapposto un minor assorbimento, da parte di SEA, per le più miti condizioni meteorologiche dell'inverno 2011, e che hanno portato a una riduzione del 10,6% nella quantità di energia termica ceduta. Nel periodo vi è stata l'ulteriore asse-

gnazione dei certificati verdi rivenienti dalle attività di alimentazione di sistemi di teleriscaldamento mediante la centrale di Milano Linate.

A fronte di un incremento dei costi per l'acquisto del gas di alimentazione delle centrali di Malpensa e Linate, l'EBITDA si è attestato a 13,2 milioni di euro (+6,5% rispetto a fine 2010, in cui il segmento Energia soffriva il temporaneo blocco delle attività di una delle turbine dell'impianto di Milano Malpensa, con conseguente riduzione della produzione energetica). L'EBITDA margin ha invece registrato una contrazione del 10,2%, attestandosi, a fine 2011, al 21,1%, rispetto al 23,5% del 2010.

Andamento delle attività di produzione e vendita di energia

Nel corso del 2011, attraverso la controllata SEA Energia, è proseguita l'attività di produzione di energia termica ed elettrica, per soddisfare i fabbisogni degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate e per la vendita a terzi, che ha registrato un incremento particolarmente significativo nel segmento elettrico, in cui è proseguita l'attività di ricerca di nuovi clienti, sia nel settore aeroportuale che in aree di business non correlate.

Energia elettrica

Nel 2011 la vendita di energia elettrica di SEA Energia ha registrato un incremento del 10,5% (+47,8 milioni di kWh) rispetto all'esercizio 2010, attestandosi a 501,5 milioni di kWh. Tale significativo aumento nelle quantità vendute è stato reso possibile anche dalla possibilità di utilizzare, per l'intero anno, entrambi i cicli produttivi della centrale di Malpensa, penalizzati nel 2010 dal malfunzionamento dell'impianto di lubrificazione di una delle turbine della centrale, avvenuto nel febbraio, e i cui effetti si sono protratti sino a fine maggio 2010.

L'incremento della produzione delle centrali di cogenerazione di Milano Malpensa e Milano Linate è avvenuto in una fase di riduzione della richiesta di energia elettrica da parte di SEA che, nel corso del 2011, ha consumato circa 13 milioni di kWh in meno rispetto all'esercizio precedente (-6,8%), a seguito della prose-

duzione nel piano di risparmio energetico in atto dal 2009. Si precisa che la richiesta di energia elettrica da parte di SEA per Milano Linate, nonostante il citato piano di energy saving, ha registrato un aumento correlato all'entrata in esercizio nel 2011 di alcune importanti infrastrutture, quali il nuovo parcheggio multipiano P2 e l'apertura di aree commerciali aggiuntive per circa 450 mq.

In tale scenario vi è stata una crescita della produzione di energia elettrica per la vendita a terzi, attuata attraverso la Borsa Elettrica e con contratti bilaterali, segnando un incremento del 19,6% di tale attività rispetto al 2010.

Si segnala che, nel corso del 2011, l'intera quota di vendita a terzi di energia elettrica mediante contratti bilaterali, pari a circa il 4% dell'energia elettrica non richiesta dagli scali gestiti dal Gruppo SEA, è connessa alla fornitura a favore dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio (13,4 milioni di kWh). Nel 2011 l'hotel Sheraton di Malpensa, altro cliente diretto di SEA Energia, non si è avvalso dell'energia elettrica prodotta dalla Società in attesa dell'allacciamento alla rete di distribuzione locale (attesa nei primi mesi del 2012). Nel corso del 2011 è proseguita l'azione di marketing volta all'individuazione di nuovi clienti interessati ad accordi bilaterali che, in novembre, ha portato all'aggiudicazione della gara per la fornitura di energia elettrica ad Aeroporti di Roma. Tale contratto prevede un quantitativo massimo di erogazione di energia di 16 milioni di kWh annui da febbraio 2012.

Energia termica

Nel 2011 la produzione di energia termica di SEA Energia ha registrato una contrazione del 5,9% (-20,4 milioni di kWh) rispetto all'anno precedente, attestandosi a 325,6 milioni di kWh. Tale diminuzione di produzione risente della minore richiesta di energia termica da parte di SEA (-10,6% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente, pari a 33,4 milioni di kWh in meno) correlata al piano di risparmio energetico intrapreso e alle condizioni climatiche del 2011, caratterizzate da un inverno più mite e da un'estate meno calda, con conseguenti minori fabbisogni di riscaldamento e di condizionamento.

La riduzione della domanda da parte di SEA è stata parzialmente compensata dall'incremento della vendita di energia termica e frigorifera a terzi, passata dai 30,2 milioni di kWh del 2010 ai circa 43,2 milioni di kWh di fine dicembre 2011 (+43,1%). La crescita della domanda di energia termica da parte di terzi nel 2011 è stata sostenuta dalle necessità di approvvigionamento dell'hotel Sheraton di Malpensa, mentre l'energia termica prodotta dalla centrale di Linate, e destinata al teleriscaldamento del quartiere di Milano Santa Giulia, nello stesso periodo non ha registrato significativi incrementi (+4,1%).

Certificati verdi

Anche nel 2011 SEA Energia, nel sito produttivo di Linate e grazie all'attività di produzione di energia termica cogenerativa destinata al teleriscaldamento, oltre che del quartiere Santa Giulia anche dell'aeroporto, ha confermato i requisiti per ottenere certificati verdi (circa 45 mila, in misura proporzionale a tale attività di produzione).

Emission trading

Emissioni di CO₂

Nell'ambito della regolamentazione delle emissioni di CO₂ si segnala che a fine 2011, dopo le assegnazioni del

Ministero dell'Ambiente alle centrali di cogenerazione di SEA Energia, la società dispone di circa 305 mila quote di certificati EUA (European Union Allowance). In linea con i limiti previsti dalla normativa, SEA Energia, al fine di ottimizzare la gestione economica di tali certificati, nel corso dell'anno ha venduto sul mercato 23 mila EUA acquistando un pari ammontare di CER (Certified Emission Reduction), caratterizzati da un valore di mercato più basso e destinati ad essere inseriti nelle quote di compensazione da utilizzare entro il 2013. A tal proposito si segnala che, a fine 2011, le emissioni di CO₂ ascrivibili a SEA Energia in funzione del combustibile utilizzato per la produzione di energia, sono pari a circa 243 mila tonnellate e quindi, entro i primi mesi del 2012, il Gruppo SEA dovrà restituire al Ministero dell'Ambiente un pari ammontare di quote di certificati fra EUA e CER. Al termine di tale operazione a SEA Energia residueranno oltre 61 mila quote di certificati EUA, che potranno essere utilizzati per compensare emissioni eccedenti le quote di certificati assegnate per il 2012, oppure vendute sul mercato.

Certificati bianchi

Il Decreto Ministeriale 5/9/2011 ha introdotto un nuovo regime di sostegno economico per le unità cogenerative ad alto rendimento (CAR) riconoscendo la possibilità di ottenere dal GSE l'assegnazione di certificati bianchi. I produttori di energia cogenerativa ad alto rendimento sono individuati in funzione di diversi indici di efficienza energetica produttiva, fra cui l'Indice di Risparmio Energetico, il Limite Termico e il PES, anche su impianti entrati in esercizio dopo l'aprile 1999.

Le caratteristiche della centrale di Malpensa, che soddisfano tutti i requisiti CAR richiesti, hanno consentito a SEA Energia di richiedere l'ottenimento di certificati bianchi dal 2011, per un periodo di 5 anni e nel limite del 30% degli incentivi riconosciuti agli impianti di cogenerazione ad alto rendimento (CAR) di nuova realizzazione.

Politica commerciale Energia

Nel corso del 2011 SEA Energia ha continuato nel processo di ulteriore miglioramento produttivo e di efficiente gestione dei livelli di produzione, in modo da garantire il corretto approvvigionamento degli scali di Malpensa e Linate, aumentando anche la produzione di energia elettrica per la cessione a terzi, in particolare la Borsa Elettrica, con l'obiettivo di migliorare il rendimento complessivo degli impianti utilizzati. A tal proposito, al fine di definire un piano di utilizzo giornaliero degli impianti che consenta di massimizzare il rendimento del sistema produttivo e dei proventi di vendita sul mercato elettrico, negli ultimi mesi del

2011 SEA Energia ha iniziato ad avvalersi di un innovativo sistema di ottimizzazione della produzione.

Anche nel segmento della produzione di energia termica SEA Energia ha incrementato la produzione per la cessione a terzi, confermando anche il conseguimento dei certificati verdi relativi all'utilizzo della produzione della centrale di Linate.

SEA Energia, anche nel 2011, attraverso l'impegno alla produzione di energia a basso impatto ambientale, è riuscita a cogliere le opportunità introdotte dalla normativa energetica, traendone vantaggi economici, con effetti anche su più esercizi.

Corporate Social Responsibility

2011 Highlights

Avviati 4 progetti di Corporate Citizenship

Realizzata la prima edizione della Stakeholder Survey

Confermato il livello Neutral nell'ambito dell'Airport Carbon Accreditation

Continuo sviluppo di strategie di energy saving, anche nell'ambito della comunicazione e promozione di tali comportamenti presso dipendenti e passeggeri

La politica di sviluppo sostenibile del Gruppo SEA

Strategia

La strategia del Gruppo SEA in tema di sviluppo sostenibile è ispirata a criteri di generazione sostenibile del valore, considerandolo costantemente nella sua multidimensionalità (economica, ambientale, sociale) e in un'ottica di rafforzamento vicendevole delle tre componenti.

Il Gruppo SEA pertanto definisce le proprie strategie in modo che le risorse, le azioni e gli strumenti indirizzati in ambito sociale e ambientale siano caratterizzabili come investimenti e che, come tali, risultino funzionali ad una corretta gestione del rischio d'impresa e alla crescita del Gruppo.

La strategia di sviluppo sostenibile del Gruppo SEA viene declinata nei seguenti ambiti:

- individuazione delle iniziative per sviluppare un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business del Gruppo SEA al fine di garantirne l'integrazione con le istanze sociali e ambientali, anche con riferimento all'impostazione e gestione dei rapporti con gli stakeholder;
- pianificazione e controllo operativo delle iniziative approvate, in un'ottica di miglioramento continuo;
- partecipazione del Gruppo SEA ad associazioni ed enti significativi dal punto di vista della responsabilità sociale di impresa;
- promozione, d'intesa con le funzioni competenti, dello sviluppo e dell'integrazione dei temi della responsabilità sociale di impresa nel sistema di comunicazione interna, contribuendo anche all'individuazione di eventuali interventi formativi e informativi destinati ai dipendenti;
- coordinamento dei contenuti e delle politiche di comunicazione esterna e di informazione in materia di responsabilità sociale di impresa;
- predisposizione di report e documenti ufficiali relativi alle performance di sostenibilità;
- verifica di coerenza tra tutti i documenti ufficiali, in

materia di responsabilità sociale di impresa, destinati agli stakeholder;

- monitoraggio degli scenari e degli orientamenti emergenti in materia di responsabilità sociale d'impresa, al fine di promuovere eventuali benchmark.

Governance

La governance progettuale e decisionale in materia di sviluppo sostenibile è affidata al Sustainability Committee istituito con le seguenti finalità:

- proporre al vertice aziendale le linee guida per lo sviluppo, l'implementazione e il monitoraggio delle politiche di sostenibilità da integrare nel modello di business del Gruppo SEA;
- sovrintendere, nell'ambito delle linee guida approvate, alla mappatura ragionata dei principali stakeholder e proporre obiettivi e modalità di coinvolgimento degli stessi nella definizione delle scelte aziendali, ovvero nella relativa attuazione;
- assicurare lo sviluppo di sinergie tra le iniziative delle funzioni competenti poste in essere o comunque rilevanti per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità;
- assicurare, in coerenza con gli obiettivi definiti e massimizzando le sinergie con i flussi informativi e operativi già presenti, la definizione del modello di reporting integrato delle performance di sostenibilità (incluso il bilancio di sostenibilità) e sovrintenderne al funzionamento;
- monitorare l'andamento degli indicatori rilevanti per la performance aziendale in termini di sostenibilità e proporre eventuali interventi correttivi.

Al Sustainability Committee, presieduto dal Presidente e Chief Executive Officer e convocato con cadenza trimestrale, partecipano il Chief Corporate Officer, il Chief Operating Officer & Deputy CEO e i Responsabili delle funzioni aziendali maggiormente coinvolte nel processo di sviluppo sostenibile.

La dimensione “sociale”

Nel corso del 2011 SEA ha definito una policy riguardante le iniziative di “cittadinanza d’impresa”, i cui principali elementi sono:

- la rilevanza della corporate citizenship è definita dall’intensità del loro collegamento con la strategia aziendale e non dall’ampiezza delle risorse impiegate;
- 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 “sociali” (enti 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 tutela della propria credibilità e reputazione non solo per quanto riguarda l’approvazione, ma soprattutto in merito al respingimento delle richieste di contribuzione provenienti dal mondo non profit;
- il fulcro delle attività di corporate citizenship di SEA è rappresentato dal progetto finanziato, le cui credenziali (completezza, endorsement da parte di istituzioni nazionali ed internazionali, scalabilità, chiarezza degli obiettivi, misurabilità, rendicontabilità) prevalgono sulle credenziali dei suoi proponenti. Si prediligono progetti coerenti con identità, caratteristiche e fattori distintivi del Gruppo 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 degli aeroporti con ambiti internazionali.

Sulla base di tali considerazioni, nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha attivato quattro progetti:

- accesso alle energie rinnovabili per le aree rurali del Malawi. Il progetto, promosso da COOPI, intende promuovere l’utilizzo di energie rinnovabili presso alcune comunità in Malawi, al fine di migliorare la qualità della vita dei circa 14.900 beneficiari e di frenare il processo di deforestazione. Inoltre, il progetto prevede la creazione di microimprese nel settore agricolo e turistico, che utilizzando energia solare ed eolica, possano promuovere un processo di sviluppo economico autosostenibile.
- Investing in people - Fighting against child labour. Il progetto, promosso da CESVI, consiste nella lotta alla povertà attraverso qualificati programmi di sviluppo. In particolare, il progetto a cui partecipa il Gruppo

SEA ha l’obiettivo di contribuire al contrasto dello sfruttamento del lavoro minorile in Kenya, instaurando delle “child labour free zones” (CLFZ) correlate alla creazione di una specifica certificazione. L’intervento, che coinvolgerà autorità locali, bambini e istituti educativi e sociali, nonché le aziende stesse, si inserisce nella campagna “Stop Child Labour: School is the best place to work” che ha l’obiettivo di sensibilizzare l’Italia e l’Europa sul tema dello sfruttamento del lavoro minorile partendo da progetti concreti nel Sud del mondo.

- Ristrutturazione Centro Clinico Nemo. L’iniziativa si pone in perfetta continuità con l’impegno che SEA spende già da alcuni anni in favore di Telethon. La collaborazione è nata per sostenere l’espansione del Centro Clinico Nemo, che rappresenta una eccellenza assoluta della sanità lombarda ed è destinato a chi soffre di malattie neuromuscolari, in particolare distrofia muscolare, e alle loro famiglie. Le opere di ristrutturazione in corso consentiranno di raddoppiare gli spazi a disposizione permettendo di ampliare significativamente la capacità operativa della struttura, portando a 2.000 (dalle attuali 1.200) le richieste annuali di assistenza che potranno essere soddisfatte.

English takes off from MXP. Il progetto rientra nell’accordo di collaborazione tra il Gruppo SEA e l’Ufficio scolastico per la Lombardia. L’iniziativa si propone la precoce diffusione della lingua inglese a favore delle comunità locali della zona limitrofa allo scalo di Milano Malpensa. In particolare il progetto, che è destinato agli alunni e ai docenti specializzati di lingua inglese delle 16 scuole primarie dei 9 comuni del CUV, prevede l’insegnamento della lingua inglese con l’ausilio di tutor madrelingua, e la predisposizione di un ambiente di apprendimento di lingua inglese intrecciato con altre discipline di studio sin dalla scuola primaria.

Nell’ambito di tale progetto, nel triennio 2011-2014, saranno svolte attività scolastiche annuali per circa 2.600 studenti e attività di formazione per 36 docenti statali.

Le politiche di relazione con gli stakeholder adottate dal Gruppo contemplano inoltre, in maniera sempre più estesa, l’attivazione di strumenti di ascolto degli stakeholder attraverso i quali l’azienda raccoglie opinioni, percezioni e valutazioni in merito al proprio posizionamento d’immagine, alla soddisfazione sui servizi erogati, alla qualità delle relazioni imbastite con tali pubblici.

Nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha definito un processo strutturato e sistematico di indagine presso gli stakeholder, avviandone, tra giugno e settembre, la prima edizione affidata all’istituto di ricerca specializzato SWG e basata sull’ascolto di quattro target:

- 855 soggetti maggiorenni residenti in Lombardia;
- 262 passeggeri, ovvero utilizzatori degli aeroporti di Milano nel corso dell'ultimo anno;
- 208 iscritti al programma ViaMilano Program, selezionati all'interno della Community ViaMilano;
- 101 stakeholder, ovvero clienti Aviation, clienti Non Aviation, autorità di controllo, fornitori, influenti del mondo bancario e finanziario, influenti appartenenti alla società e al territorio, giornalisti.

L'indagine ha condotto ad individuare e misurare:

- la reputazione percepita di SEA, tracciando un quadro descrittivo e valutativo;
- la congruità tra impegni assunti e attività realizzate;
- il livello di aspettative maturate da parte degli stakeholder in termini di sviluppo sostenibile e valorizzazione della relazione con il Gruppo SEA.

La dimensione ambientale

È un preciso impegno di SEA coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo.

La politica ambientale di SEA si ispira ai seguenti principi:

- elevata osservanza del dettato normativo;
- continuità nell'impegno di miglioramento delle performance ambientali;
- 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 operano;
- costante livello di monitoraggio e di verifica dei 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;
- individuazione delle fonti e controllo delle emissioni di CO₂ prodotte, nell'ambito della riduzione delle emissioni di gas serra fissati dal Protocollo di Kyoto.

Il sistema di gestione ambientale

Il costante impegno del Gruppo SEA per l'aumento dell'efficacia e dell'efficienza nella gestione eco-compatibile delle attività aeroportuali si è espresso anche nell'implementazione, dal 2004, di un sistema di gestione ambientale che nel 2006 ha ottenuto la certificazione ISO 14001, riconfermata nel 2009 per il successivo triennio.

Le procedure e le istruzioni operative che compongono tale sistema consentono l'individuazione e il monitoraggio di aree di miglioramento delle problema-

tiche ambientali connesse all'attività del Gruppo SEA. Inoltre il sito web di SEA www.seamilano.eu mette a disposizione una gamma di informazioni di dettaglio e, in una logica di ulteriore incremento della reciproca comunicazione e della più ampia trasparenza, rende possibili specifiche richieste di approfondimento. Nell'attività di costante e attenta vigilanza sull'impatto ambientale delle proprie attività il Gruppo SEA collabora e agisce di concerto con tutti gli enti esterni che hanno responsabilità in materia di ambiente e territorio.

Cambiamento climatico, protezione dell'aria e consumi energetici

Nonostante la significativa crescita del trasporto aereo degli ultimi anni, correlata alla crescente globalizzazione delle attività anche commerciali, l'inquinamento attribuibile al settore "Aviation" rappresenta solo il 2% delle emissioni globali di CO₂ (Prof. Ulrich Schumann, Head of the Institute of Atmospheric Physics, German Aerospace Center - 2009) e il Gruppo SEA è attivo nel limitare l'impatto delle proprie attività sul cambiamento climatico, monitorando e intervenendo sui fattori che possono influire in particolare sui sistemi di protezione della qualità dell'aria e sui consumi energetici.

Carbon Neutrality

La strategia del Gruppo SEA in merito alle emissioni di CO₂ prevede il conseguimento della crescita del traffico gestito dai propri scali in un contesto di controllo dell'impatto ambientale che tale sviluppo può generare, con l'obiettivo di mantenere il livello di "Neutrality", ottenuto nel 2010 e confermato anche nel 2011, nell'ambito dell'iniziativa Airport Carbon Accreditation promossa da ACI Europe.

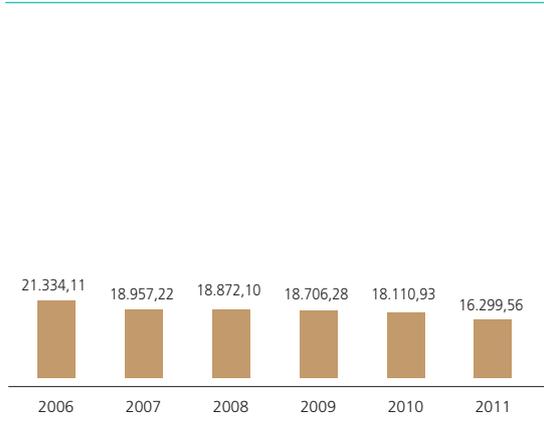


Tale progetto prevede un coinvolgimento volontario degli aeroporti e l'attivazione, da parte del gestore aeroportuale, di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂. Relativamente a queste ultime, si segnala che non sono incluse quelle su cui il Gruppo SEA non può esercitare un'azione di influenza e di incremento della consapevolezza, ossia le emissioni degli aeromobili e

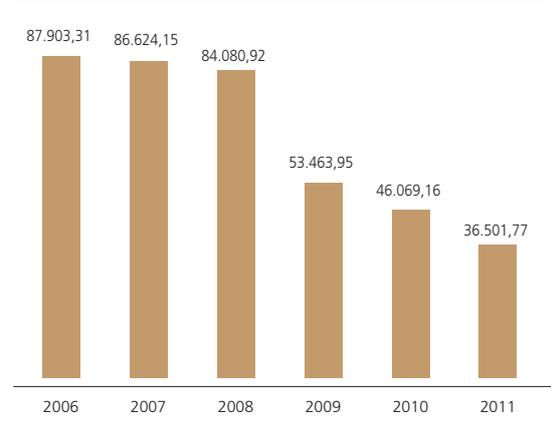
dei mezzi operativi necessari per le attività di handling (con esclusione di quelli utilizzati da SEA Handling, partecipata al 100% da SEA).

Nel periodo 2006-2011, anche grazie alle politiche adottate dal Gruppo SEA, si è assistito ad una costante e significativa riduzione delle emissioni di CO₂, quasi il 52% in meno.

Andamento emissioni CO₂ - Linate



Andamento emissioni CO₂ - Malpensa



Il raggiungimento di tale obiettivo ha confermato l'impegno del Gruppo SEA nella riduzione delle emissioni di CO₂ e ha collocato gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate in una posizione di leadership in ambito nazionale e tra i più avanzati in Europa.

La produzione e il consumo di energia

L'attenzione del Gruppo SEA alle problematiche di cambiamento climatico e di consumi energetici si è manifestata anche nelle scelte di approvvigionamento di energia elettrica e termica: gli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate infatti sono dotati di due centrali di cogenerazione che ne garantiscono il fabbisogno elettrico e termico. Entrambi gli impianti utilizzano gas naturale come principale combustibile, consentendo di ridurre al minimo le emissioni atmosferiche di ossidi di zolfo, polveri, ossidi di carbonio e composti organici volatili. A parità di energia utilizzata, infatti, l'anidride carbonica prodotta dalla combustione del gas naturale è il 25-30% in meno rispetto ai prodotti petroliferi e il 40-50% in meno rispetto al carbone. Anche le emissioni di ossidi di azoto sono inferiori rispetto a quelle prodotte dalla combustione del carbone e dei combustibili liquidi.

Strategie di energy saving

Relativamente al risparmio energetico il Gruppo SEA ha implementato un importante progetto di energy saving che, dopo una prima fase di analisi sui consumi energetici degli edifici e delle infrastrutture del Gruppo SEA, ha consentito di adottare opportune misure di risparmio energetico senza penalizzare il livello dei servizi.

Tali interventi hanno principalmente riguardato l'ottimizzazione dei cicli e dei parametri operativi delle centrali di condizionamento e la razionalizzazione dell'illuminazione interna ed esterna, anche mediante lo spegnimento, nelle ore notturne, delle luci della pista di volo eventualmente non utilizzata in base allo scenario antirumore, e all'introduzione di lampade a basso consumo e a LED.

L'attuazione di tale politica, iniziata nel 2010, ha con-

sentito di ridurre i consumi energetici a Milano Malpensa e di controllarli con efficacia a Milano Linate, nonostante gli ampliamenti infrastrutturali che hanno caratterizzato tale scalo negli ultimi due esercizi (nuovo parcheggio multipiano e spazi commerciali aggiuntivi).

In linea con l'attenzione che il Gruppo SEA pone alle tematiche ambientali, nel corso del 2011 è stato realizzato un progetto di comunicazione per sensibilizzare dipendenti e passeggeri sui temi del risparmio energetico e, più in generale, del rispetto ambientale. La campagna, che si svolge in un arco temporale di 12 mesi (dal giugno 2011 al giugno 2012), utilizzando sia il canale online che quello offline, si propone di:

- incrementare la consapevolezza del pubblico sull'impegno profuso, sui risultati raggiunti e sui progetti futuri del Gruppo SEA sul fronte del contenimento dei consumi energetici;
- sviluppare senso di appartenenza e di responsabilità da parte della comunità aziendale in merito alle tematiche ambientali;
- stimolare comportamenti "green" da parte della comunità SEA, intesa sia nella veste di dipendenti che in quella di cittadini.

In particolare i messaggi della campagna si concentrano su:

- gestione delle apparecchiature elettriche/elettroniche e i consumi di acqua nell'ambiente di lavoro;
- scelte di mobilità relative al percorso casa-lavoro e alle trasferte di lavoro;
- informazioni e consigli in materia di risparmio energetico nell'ambiente domestico.

La gestione dei rifiuti, del rumore e dell'acqua

Il Gruppo SEA è da sempre molto attento alla gestione dei fenomeni di "pollution" tradizionalmente connessi all'eco-compatibilità delle infrastrutture aeroportuali, in cui persegue obiettivi sfidanti attraverso un continuo monitoraggio e controllo delle attività generanti tali fattori di inquinamento.

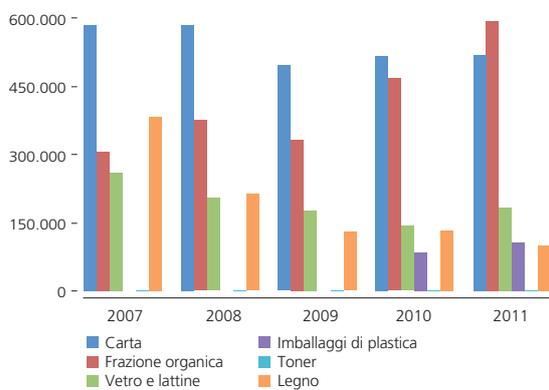
I rifiuti

Nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha confermato il proprio impegno nella raccolta differenziata dei rifiuti prodotti negli scali di Milano Malpensa e Milano Linate, attuando progetti per ampliarla anche ai negozi e ai ristoranti presenti negli aeroporti e per renderla più agevole a tutti gli utenti.

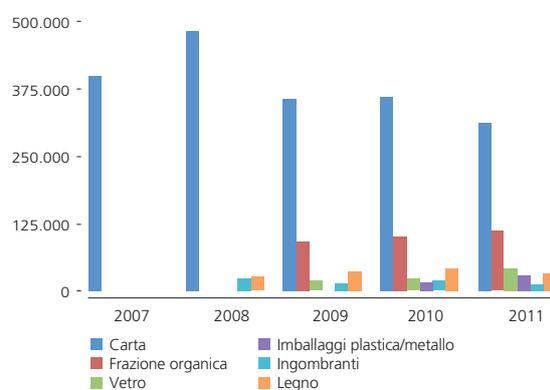
Si segnala inoltre che in entrambi gli aeroporti sono attive delle isole ecologiche che permettono anche la gestione di rifiuti speciali correlati all'attività aeroportuale (ad esempio oli esausti, carburante).

A fine 2011 i livelli di differenziazione conseguiti sugli scali gestiti dal Gruppo SEA sono stati in crescita rispetto al 2010; in particolare a Milano Malpensa sono stati del +0,66% per la carta, del +27,03% per la frazione organica, del +28,43% per vetro e lattine, del -25,14% per il legno, del +47,21% per il toner e del +27,02% per gli imballaggi in plastica. A Milano Linate del -29,82% per gli ingombranti, del -13,16% per la carta (minor conferimento di riviste da CNA), del +10,42% per la frazione umida, del +83,49% per vetro, del +77,55% per la plastica e metallo, del -21,86% per il legno (minor impiego di bancali in legno).

Raccolta differenziata a Milano Malpensa (kg)



Raccolta differenziata a Linate (kg)



Il rumore

Il Gruppo SEA è impegnato sin dal 2001 nell'attività di monitoraggio del rumore di origine aeronautica negli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate ed ha implementato un sistema di rilevazione composto da 24 postazioni di rilevamento fisse (18 a Malpensa e 6 a Linate) e da 5 centraline mobili (utilizzate per specifiche campagne di misurazione), che rappresenta un elemento distintivo a livello nazionale ed internazionale.

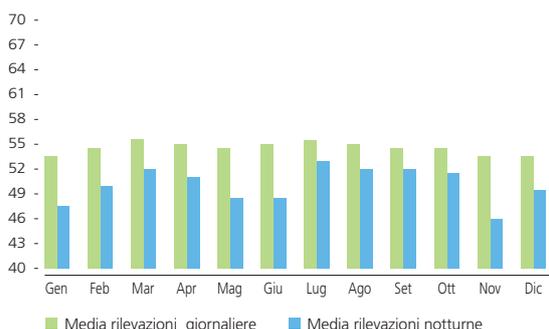
Il Gruppo SEA, nell'ambito delle azioni volte al monitoraggio dell'impatto acustico della propria attività e alla salvaguardia dei territori circostanti, opera in collaborazione e sotto lo stretto controllo dell'Agenzia

Regionale Protezione Ambiente (ARPA).

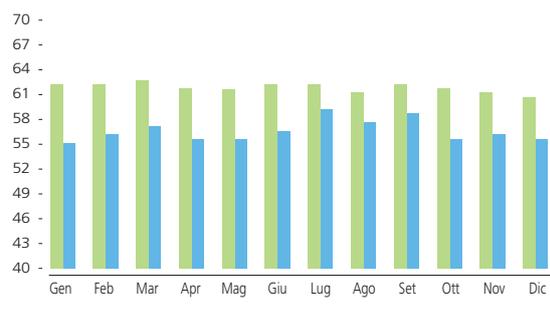
Relativamente al piano di zonizzazione acustica di Milano Malpensa, dopo la definizione nel 2009 di quello di Linate, si segnala che lo stesso non è ancora stato completato anche a causa del ricorso, proposto dal Comune di Casorate Sempione, contro la decisione adottata dalla Commissione aeroportuale di ridistribuire il traffico sulle rotte di uscita esistenti e, come conseguenza, determinare una più equa distribuzione del rumore.

Fino a che il giudizio non verrà definito è probabile che non si giunga ad una decisione unanime all'interno della Commissione in ordine alla definizione del piano di zonizzazione acustica dello scalo.

Milano Malpensa: 2011 - Monitoraggio del rumore



Milano Linate: 2011 - Monitoraggio del rumore



Le acque

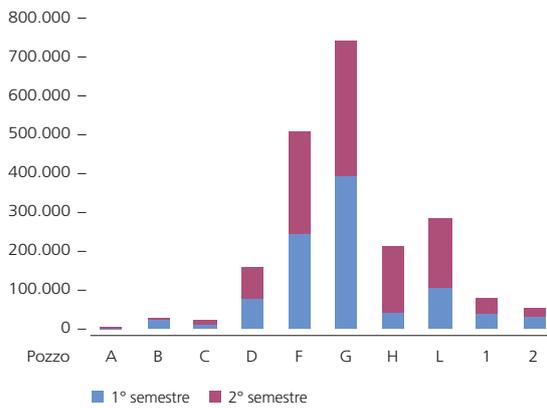
Nei paesi industrializzati le politiche idriche sono in fase di significativa modifica, in linea con le esigenze di una complessa ed efficace gestione qualitativa e quantitativa della risorsa idrica improntata alla salvaguardia e all'assunzione dei principi di sviluppo sostenibile.

In linea con la normativa vigente il Gruppo SEA, che approvvigiona i propri scali attraverso pozzi presenti sul sedime aeroportuale, ha predisposto, in collaborazione con Sanità aerea e ASL, un piano di monitoraggio della qualità dell'acqua erogata, con l'obiettivo di garantirne la salubrità e di evitare gli effetti negativi di eventuali contaminazioni mediante il controllo costante del ciclo completo, dalla fase di prelievo dai

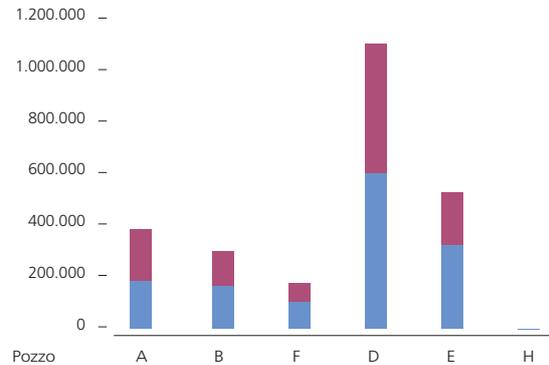
pozzi alla distribuzione nella rete e alla restituzione finale delle acque reflue nell'ambiente. I controlli effettuati nel corso del 2011, analogamente a quanto accaduto negli anni precedenti, hanno confermato la buona qualità dell'acqua distribuita in entrambi gli aeroporti, evidenziando parametri ampiamente inferiori ai limiti consentiti.

Relativamente allo smaltimento delle acque nere entrambi gli scali gestiti dal Gruppo SEA sono dotati di una rete fognaria collegata ai depuratori di San Antonino per Milano Malpensa e di Peschiera Borromeo per Linate. Per quanto riguarda le acque piovane, queste ultime, in entrambi gli aeroporti, sono trattate con impianti di separazione olio-acque (disoleatori) prima di essere avviate allo smaltimento.

Prelievi Idrici - Malpensa 2011 (m³)



Prelievi Idrici - Linate 2011 (m³)



Le collaborazioni internazionali

Il Gruppo SEA ha sempre ritenuto fondamentale un confronto fra le proprie attività di gestione delle problematiche ambientali e la best practice internazionale, in una logica di Sustainable Management; per tale ragione è membro dell'Environmental Strategy Committee e del Technical and Operational Safety Committee di ACI Europe e ha progressivamente incrementato la propria presenza in partnership progettuali europee, con primari operatori aeroportuali, territoriali e scientifici.

A fine 2011 il Gruppo SEA è attivo nei progetti di ricerca ADDPRIV (Automatic Data relevancy Discrimination for a Privacy - sensitive video surveillance con Linate, quale area di test nello studio di soluzioni efficaci non intrusive in tema di videosorveglianza); CASCADE (ICT for Energy Efficient Airports, con focus su Malpensa) e S4EeB (ICT for Energy-efficient Buildings and Spaces of Public Use, testato su Linate) entrambi finalizzati all'analisi e la messa in opera del miglior rapporto fra efficienza energetica e comfort aeroportuale.

Per una connettività sostenibile

Per il Gruppo SEA la mobilità da e per gli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate è un elemento significativo non solo per le ricadute sulla qualità dei servizi ma anche per le implicazioni che comporta sulle emissioni correlate ai mezzi di trasporto utilizzati.

In tale ottica il Gruppo SEA sta favorendo lo sviluppo di nuove modalità di utilizzo delle automobili (car pooling), anche a trazione elettrica (con la possibilità di ricarica diretta delle stesse in aeroporto), sta incentivando l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico in particolare da parte dei dipendenti, nell'ambito di un processo territoriale in cui la connettività verso Malpensa e Linate è in fase di ulteriore miglioramento sia nel trasporto su gomma che in quello su ferro.

In tale contesto si segnalano una serie di iniziative, intraprese nel 2011, e destinate a incidere ulterior-

mente sulla riduzione dell'impatto ambientale del sistema di connettività:

- sottoscrizione della Convenzione tra il Gruppo SEA e Guidami-ATM per l'attivazione del servizio di car pooling nello scalo di Linate in cui, presso la zona arrivi, sarà presente un servizio dedicato a dipendenti ed operatori aeroportuali nonché ai passeggeri;
- avvio del servizio di car sharing ecologico da Milano Malpensa dove, da luglio 2011, sono disponibili per l'intera giornata automobili elettriche a noleggio, con i relativi punti di ricarica;
- prosecuzione dell'incentivazione per i dipendenti del Gruppo SEA alla sottoscrizione di abbonamenti con ATM (azienda del trasporto pubblico locale di Milano) a condizioni agevolate, con l'estensione anche a TLN (joint venture fra Ferrovie Nord Milano e Trenitalia) per il trasporto ferroviario;
- istituzione del collegamento diretto della linea urbana 73 (73 Express) tra l'aeroporto di Linate e il centro città, con riduzione dei tempi di percorrenza e conseguente incentivo all'uso del mezzo di trasporto pubblico anche per i passeggeri.

Relativamente al sistema di collegamenti, si evidenziano alcuni fra gli interventi e i progetti sviluppati nel 2011, anch'essi destinati a ridurre significativamente l'impatto ambientale delle connessioni:

- ulteriore aumento dell'offerta di collegamenti sull'alta velocità ferroviaria a Milano Malpensa, con l'attivazione di un collegamento diretto su Rogoredo, stazione di interconnessione con la linea metropolitana di Milano;
- consolidamento dell'offerta giornaliera del Malpensa Express, attestatasi a 130 corse giornaliere in seguito agli aumenti effettuati nell'esercizio precedente;
- studio di fattibilità sull'attivazione nello scalo di Milano Malpensa, a seguito dell'approvazione del Piano triennale dei trasporti, di un sistema di trasporto pubblico per i comuni limitrofi a tale scalo;
- avvio dei lavori preliminari alla realizzazione della linea metropolitana 4 nello scalo di Linate attesa per il 2014.

Qualità dei servizi e Safety aeroportuale

2011 Highlights

Nascita della Carta dei servizi merci

Raggiungimento di alti livelli di soddisfazione del cliente (96%)

Sviluppo di nuove strategie on line per la Customer Care

Conferma della Safety aeroportuale quale componente essenziale della qualità dei servizi offerti

Customer Care

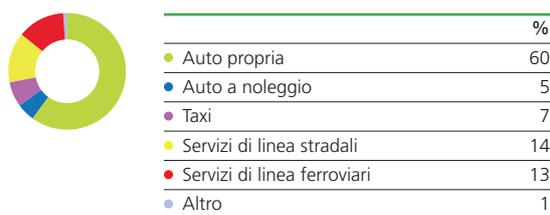
L'opinione dei propri utenti - passeggeri, accompagnatori, visitatori e dipendenti - assume una grande importanza per il Gruppo SEA, che grazie a tali feedback attua una continua politica di monitoraggio e miglioramento del livello qualitativo e degli standard dei servizi offerti ai diversi soggetti che interagiscono con le attività prestate dal Gruppo SEA.

In particolare le indagini svolte nel corso del 2011, da un importante istituto di ricerche di mercato e relative ai servizi resi negli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate, hanno evidenziato un livello stabile e più che positivo nel grado di soddisfazione da parte dei passeggeri: oltre il 96% si è infatti dichiarato complessivamente soddisfatto della propria esperienza negli scali gestiti dal Gruppo SEA.

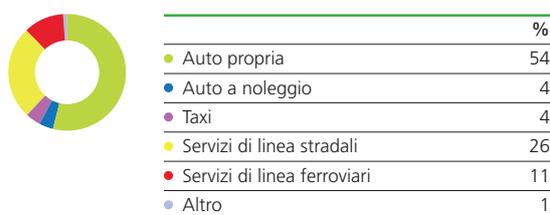
Milano Malpensa

Lo scalo di Milano Malpensa ha complessivamente evidenziato giudizi stabili in merito al livello qualitativo dei servizi offerti, registrando inoltre un significativo miglioramento per quanto riguarda la percezione della connettività dello scalo in termini di collegamenti stradali e ferroviari, anche ad alta velocità, dei quali sono soddisfatti oltre l'80% dei passeggeri, di cui di seguito si evidenziano le modalità di spostamento da e verso Malpensa, suddivise per tipologia di mezzo utilizzato (per maggiori informazioni cfr. Corporate social responsibility, paragrafo "Per una connettività sostenibile").

Milano Malpensa 1 - 2011: mezzi utilizzati



Milano Malpensa 2 - 2011: mezzi utilizzati



Inoltre, gli utenti risultano anche favorevolmente colpiti dai servizi di check in e imbarco (oltre l'85% dei passeggeri è soddisfatto) e dai sistemi di informazione, che nel corso dell'anno hanno evidenziato un trend di miglioramento nella percezione da parte dei passeggeri, in particolare per quanto riguarda gli annunci sonori.

I risultati positivi sulla percezione del servizio offerto sono stati ottenuti grazie all'attenzione posta dal Gruppo SEA al continuo miglioramento della qualità dei servizi, i quali si sono attestati su livelli migliori di quelli indicati come obiettivo nella Carta dei servizi.

In particolare, per i tempi di riconsegna dei bagagli in arrivo, le azioni di miglioramento del servizio intraprese di concerto con gli handler operanti nello scalo di Malpensa, hanno consentito di ritirare il primo bagaglio presso l'aeroporto di Milano Malpensa 1 entro 27 minuti per circa il 96,3% dei voli e presso Milano Malpensa 2 per circa il 95,6%, su livelli migliori di quelli previsti dalla Carta dei servizi, pari al 90% (nel corrispondente periodo del 2010 rispettivamente il 95,1% e il 95,0%).

Nel medesimo periodo il numero di bagagli disguidati presso Milano Malpensa 1 è significativamente diminuito (-27,6%) attestandosi a 4,2 bagagli ogni 1.000 passeggeri in partenza, mentre a Milano Malpensa 2 si sono confermati i buoni livelli già raggiunti nel 2010, con 0,8 bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri in partenza.

Milano Linate

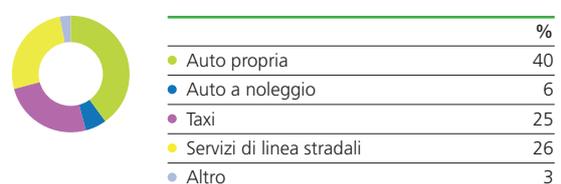
Per lo scalo di Milano Linate le indagini presso gli utenti hanno evidenziato giudizi in miglioramento in merito al livello qualitativo dei servizi offerti, in particolare per quanto riguarda il livello di comfort dello scalo, anche grazie agli interventi di restyling ed ammodernamento posti in essere da SEA sul terminal nel corso degli ultimi due anni.

Significativi miglioramenti hanno riguardato anche i tempi di riconsegna dei bagagli in arrivo, che si sono ridotti, consentendo di ritirare il primo bagaglio entro 18 minuti per il 96,6% dei voli (rispetto al 95,2% registrato nel 2010 e rispetto al 90% previsto dalla Carta dei servizi dello scalo).

Inoltre, il numero di bagagli disguidati nel 2011 è di 4,8 ogni mille passeggeri in partenza, attestandosi su livelli migliori rispetto al 2010, in cui era pari a 5.

L'attenzione posta dal Gruppo SEA alla mobilità da e per i propri scali ha coinvolto anche l'aeroporto di Linate, che è stato oggetto di molteplici interventi (per maggiori dettagli cfr. "La connettività"). L'introduzione di nuove forme di collegamento pubblico con lo scalo ed il potenziamento di quelle già esistenti ha permesso al 26% dei passeggeri in partenza di raggiungere lo scalo con mezzi di trasporto collettivi.

Milano Linate - 2011: mezzi utilizzati



Servizi al passeggero

Customer Relationship Management

In linea con lo sviluppo dell'on line strategy adottata dal Gruppo SEA nel corso del 2011, è stata realizzata una piattaforma tecnologica di supporto per gestire la relazione con il passeggero, con particolare riguardo alla gestione delle tematiche inerenti reclami, oggetti smarriti e tracking volo.

Relativamente a quest'ultimo servizio, a partire dal dicembre 2011, sul sito web aziendale è stato attivato un sistema automatico di ricerca del volo, che permette al passeggero di conoscere l'orario del volo richiesto, digitando il numero del volo senza la necessità di mettersi in contatto con l'operatore del call center. Tale servizio offre informazioni sui voli di entrambi gli aeroporti relativi al giorno stesso della richiesta, al giorno precedente o successivo e invia, se richiesto, anche un messaggio di conferma sul cellulare.

Airport Contingency Plan

Il primo anno di sperimentazione dell'Airport contingency plan, adottato nel 2010 dal Gruppo SEA con l'obiettivo di fornire maggiore assistenza ai passeggeri in caso di eventi che limitino significativamente l'operatività degli scali gestiti dal Gruppo SEA, ha consentito di migliorare in modo consistente la percezione dell'esperienza aeroportuale da parte dei passeggeri in caso di eventi eccezionali; in particolare

i tassi di percezione di abbandono in caso di situazione critica sono passati dal 60% al 15%.

Servizio di assistenza ai PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità)

Il livello di servizio di assistenza ai passeggeri a ridotta Mobilità è riconosciuto dai vettori come una caratteristica distintiva degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, dove non solo i parametri di servizio previsti sono sistematicamente rispettati, ma anche il livello di soddisfazione da parte degli utenti è particolarmente elevato (superiore all'85%) e i reclami sono praticamente assenti (nel corso del 2011 vi sono stati solo tre reclami).

Al fine di consolidare ulteriormente il buon risultato raggiunto e rispondere alle nuove esigenze degli utenti di questi servizi il Gruppo SEA, nel corso del 2011, ha intrapreso un percorso di miglioramento che riguarda interventi di carattere infrastrutturale (riconfermando il certificato D-4001:2008 relativo ai requisiti di accessibilità dei siti per le persone con difficoltà motorie) e di tipo organizzativo, con la definizione di un disciplinare tecnico, condiviso con le principali associazioni di categoria e con il Comitato Utenti, che descrive i requisiti del servizio di assistenza e che, a fine 2011, ha ricevuto il certificato di conformità da parte di TÜV Italia.

Carta dei servizi merci

Nel corso del 2011 il Gruppo SEA ha predisposto la “Carta dei servizi merci” per l’aeroporto di Milano Malpensa con l’obiettivo di fornire agli operatori che usufruiscono dei servizi cargo dello scalo un documento che dia evidenza dei principali indicatori di performance e dei livelli di servizio che il Gruppo SEA si propone di garantire nell’ambito delle attività merci.

Gli obiettivi di qualità così definiti sono riconducibili a due elementi fondamentali:

- **affidabilità:** si riferisce al “come” vengono forniti i servizi aeroportuali finalizzati al trasporto della merce e si riferisce prevalentemente al fatto che la stessa non subisca danneggiamenti, viaggi sul volo previsto e in modo completo senza pregiudicare la sicurezza del volo in termini di safety e security;
- **tempestività:** si riferisce alle attese di puntualità del servizio e prevalentemente al fatto che la merce sia disponibile per il ritiro nei tempi previsti al fine di consentire le eventuali prosecuzioni.

Il Safety Management System

Il Gruppo SEA ha sempre ritenuto che il sistema di safety aeroportuale debba essere considerato quale parte integrante delle attività di attenzione al cliente, inteso come la molteplicità dei soggetti operanti negli scali gestiti dal Gruppo.

In tale ottica la safety aeroportuale è ispirata alla necessità di implementare e di mantenere nel tempo un sistema di infrastrutture, attrezzature e procedure operative sempre rispondenti ai più elevati standard nazionali ed internazionali, in termini di sicurezza e qualità del servizio, nonché all’esigenza di attuare un’adeguata formazione del personale sui temi della massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità, regolarità ed efficienza dei servizi resi.

In tale ambito il Gruppo SEA si è dotato di un Safety Management System, validato e controllato da Enac,

operativo su entrambi gli scali, che attraverso incontri mensili (Safety Board, Safety Committee Linate, Safety Committee Malpensa) gestisce sistematicamente eventi ed azioni conseguenti, coinvolgendo tutti gli operatori di Milano Malpensa e di Milano Linate, con le seguenti finalità:

- individuazione delle misure di responsabilizzazione e massima priorità per la sicurezza operativa nelle attività prestate da ciascun soggetto attivo negli aeroporti;
- riduzione dei rischi legati alle operazioni a terra, e in particolare a quelle connesse con gli aeromobili;
- mantenimento e miglioramento del livello di sicurezza, anche attraverso una costante azione di sensibilizzazione e di comunicazione affinché ogni evento che possa avere riflessi sulla safety venga segnalato e successivamente esaminato.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

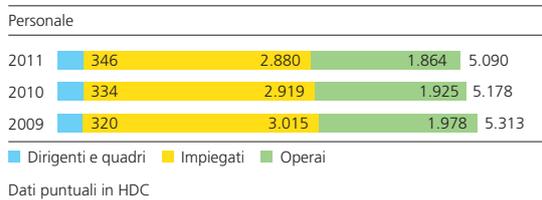
Con l'obiettivo di ottimizzare e rendere ancora più efficace la prevenzione dai rischi per la salute e per la sicurezza dei propri lavoratori, nel rispetto delle tematiche di Safety Management System, nel 2011 il Gruppo SEA ha proseguito nella politica di consolidamento delle misure di prevenzione e protezione già adottate per le principali attività e infrastrutture presenti sugli scali gestiti, e si è impegnato nella predisposizione e nell'aggiornamento di ulteriori procedure di sicurezza, in particolare per attività lavorative con potenziali rischi. Ciò ha consentito, anche per il 2011, di confermare l'andamento decrescente del fenomeno infortunistico già in atto da diversi anni (-10% circa di infortuni sul lavoro nel 2011 rispetto all'anno precedente, in cui si era già registrato un decremento del 5,5%). Tra le molteplici attività svolte nell'anno, si evidenziano in particolare:

- i corsi di formazione per gli addetti alla gestione delle emergenze incendio, svolti presso il nuovo campo addestramento antincendio sito all'interno del sedime di Malpensa, che hanno portato alla certificazione, per SEA e SEA Handling, di circa 200 nuovi addetti operanti sugli scali di Milano Linate e Milano

Malpensa;

- lo svolgimento di corsi di formazione, finalizzati a migliorare il controllo e la sicurezza nell'ambito dei lavori in appalto, che hanno interessato tutto il personale tecnico deputato al coordinamento delle attività sul campo;
- l'effettuazione della valutazione del rischio da stress lavoro correlato, attraverso l'applicazione delle specifiche linee guida proposte dall'INAIL. Dall'indagine svolta è emersa la presenza di un livello di rischio che può essere definito "basso", il che ha consentito di chiudere la fase di processo valutativo ed attivare il monitoraggio periodico previsto dalle linee guida;
- l'aggiornamento, in collaborazione con specialisti esterni, della valutazione del rischio da movimentazione manuale dei carichi per tutte le attività/mansioni del Gruppo SEA in cui tale rischio sussiste;
- la prosecuzione degli accertamenti sanitari sull'assenza di tossicodipendenza nei confronti di lavoratori adibiti a particolari mansioni che comportano un rischio particolare nei confronti di terzi, dalla quale è emersa la conferma di una situazione che vede la quasi totale assenza del fenomeno, ben al di sotto di quanto riferito al contesto nazionale.

Le risorse umane



In linea con la vision del Gruppo SEA per cui lo sviluppo delle competenze richieste dall'evoluzione del business e del mercato di riferimento rappresenta una priorità, anche nel corso del 2011 sono stati sviluppati dei percorsi di valorizzazione del capitale umano, finalizzati al mantenimento e allo sviluppo delle competenze e alla gestione delle risorse umane come opportunità di sviluppo aziendale.

Organico

Al 31 dicembre 2011 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 5.090 unità (in termini di HDC), in diminuzione di circa 90 unità rispetto a fine 2010, a seguito della procedura di mobilità, iniziata nel settembre 2009 e conclusa a fine luglio 2011, e del minor utilizzo di personale stagionale, anche grazie a un minor ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS).

A tal proposito si segnala che nell'anno è proseguito,

per SEA e SEA Handling, il ricorso alla CIGS, concessa a seguito dello stato di crisi determinato dal de-hubbing di Alitalia. L'applicazione di tale strumento da parte delle funzioni aziendali, di staff e operative, è avvenuta in maniera mirata: a fine 2011 le ore di CIGS complessivamente effettuate sono state pari a 892 mila (in diminuzione di oltre 180 mila ore rispetto al 2010).

La riduzione delle ore di CIGS è correlata alla crescita del traffico e, in particolare per SEA Handling, alla necessità di fornire servizi aggiuntivi nell'ambito del progetto ViaMilano. Tali fattori hanno determinato maggiore necessità di forza lavoro, in una fase di riduzione del personale disponibile e di contenimento dei costi (conseguente alla politica di riduzione degli straordinari), cui si è risposto con maggiori efficienze produttive e minore ricorso alla CIGS.

Anche nel 2011 il Gruppo SEA ha confermato la significativa presenza femminile, che rappresenta il 30% dei dipendenti, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Processi gestionali ed operativi

Nel corso del 2011 sono stati avviati e completati diversi progetti di tipo organizzativo volti all'ottimizzazione dei processi e allo sviluppo delle attività, anche con la finalità di adeguarli alle nuove strategie adottate dal Gruppo SEA.

Al fine di un'ulteriore razionalizzazione ed ottimizzazione dei processi gestionali e amministrativi in ambito risorse umane, sono state sviluppate alcune iniziative, tra cui l'implementazione dell'accesso online del cedolino per ciascun dipendente, con la possibilità di accedere alle buste paga e ai CUD degli ultimi cin-

que anni. È stato inoltre istituito un contact center, contattabile via telefono, che, grazie ad un ampio database, è in grado di fornire ai dipendenti molteplici informazioni inerenti il proprio rapporto di lavoro, e un risponditore automatico, sempre attivo nelle 24 ore, cui comunicare le assenze per malattia, e che genera in automatico e-mail informative per le aree aziendali interessate. Infine, sono state realizzate delle procedure per la gestione informatica automatizzata dell'iter autorizzativo di straordinari, trasferte e richiami in servizio.

Sviluppo e formazione

L'offerta di opportunità formative, anche nel corso del 2011, si è rivolta a tutti i diversi ruoli aziendali, i livelli di responsabilità, le famiglie professionali e i singoli individui, con l'obiettivo di motivare le risorse ad accrescere il proprio valore professionale, in sintonia con lo sviluppo dell'azienda e l'evoluzione della cultura aziendale. In particolare nell'anno è stata data enfasi alla relazione con il cliente e sono stati avviati percorsi formativi di sviluppo delle capacità di gestione di tale tipologia di relazione, mediante corsi rivolti agli addetti al front line e ai loro responsabili, che si interfacciano quotidianamente con passeggeri e compagnie aeree.

A tal fine sono stati oggetto di interventi formativi oltre 850 addetti di aree di front line particolarmente importanti per il miglioramento della gestione operativa e l'incremento della soddisfazione dei clienti, fra cui le aree check in, lost & found, biglietteria, security. Anche il management aziendale è stato coinvolto nella formazione correlata alla rilevanza e alla centralità del cliente attraverso il progetto "Accelerazione e aderenza", che è stato imperniato su workshop dedicati a progetti di innovazione e sviluppo in merito alle tematiche di orientamento al cliente, che hanno portato all'individuazione di 15 progetti di intervento.

Welfare

Nel corso del 2011, sulla base dei risultati dell'indagine svolta nel 2010 per definire il grado di soddisfazione del dipendente riguardo al welfare aziendale, il Gruppo SEA ha posto in essere due iniziative nel campo sanitario: il miglioramento del protocollo per il check up, con l'introduzione di nuove visite specialistiche e di nuovi esami e l'attuazione di una campagna gratuita di prevenzione oncologica.

Anche nel 2011 sono proseguite le attività di supporto ai dipendenti e alle loro famiglie, intervenendo sulle modalità di accesso ai camp estivi riservati ai figli dei dipendenti, con un significativo aumento delle adesioni, che sono cresciute del 28,5% rispetto all'anno precedente. Si segnala che a fine anno è stato anche

proposto un camp invernale, cui vi è stata una più che soddisfacente risposta da parte dei lavoratori.

Infine, la sottoscrizione dell'accordo sindacale del 6 ottobre 2011 ha posto le basi del progetto di riorganizzazione della governance del welfare SEA, definendo un modello di gestione moderno ed integrato, attraverso la creazione di enti a partecipazione bilaterale e paritetica. Questo nuovo modello, che avrà l'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei dipendenti, fornendo una gamma di servizi più ampia di quella attuale, porterà alla costituzione di una nuova associazione, nella quale confluiranno i due CRAL aziendali, e ad un coerente riassetto della Cassa assistenza integrativa.

Relazioni industriali

Proseguendo il trend in atto da alcuni anni, il produttivo confronto con le organizzazioni sindacali si è concentrato in particolare sulle tematiche dell'individuazione di misure atte a favorire recuperi di efficienza del Gruppo SEA e a conseguire il definitivo risanamento di SEA Handling. In tale ottica si collocano gli accordi siglati in marzo e relativi ad alcune figure professionali, in particolare dell'area handling: per l'agente rampa è stato previsto un ampliamento delle attività di competenza e una variabilizzazione della retribuzione, parzialmente correlata all'ottenimento di specifici obiettivi nonché all'effettiva presenza al lavoro; per Milano Linate è stata introdotta l'unificazione delle competenze dell'addetto controllo voli e di quello weight & balance; su Malpensa si è proceduto alla razionalizzazione delle attività svolte da documentarista e addetto controllo voli.

Nel luglio 2011, fra SEA e sindacati, è stato sottoscritto un importante Accordo quadro volto a definire un nuovo patto sociale con cui affrontare il perdurare dello stato di crisi, conseguire un risultato operativo positivo per SEA Handling e creare le condizioni per allineare la marginalità del Gruppo a quella dei principali aeroporti comparabili in Europa.

Fra gli elementi cardine di tale nuovo accordo vi sono il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria anche per il biennio 2012-2013 (che interesserà circa 200 unità in SEA e altrettante in SEA Handling e i cui relativi accordi sono già stati recepiti in sede ministeriale), e l'avvio di una nuova procedura di mobilità, relativa a circa 150 addetti in SEA e a 100 in SEA Handling, individuati prevalentemente fra quelli che nello stesso biennio matureranno i requisiti per l'accesso alla pensione.

Sistema di Corporate Governance

Profilo

Il sistema di governance della Società è basato sul modello organizzativo tradizionale, costituito dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio di Amministrazione e dal Collegio Sindacale.

SEA e le società del Gruppo pur non essendo quotate in borsa si sono dotate volontariamente, già a far data dal 27 giugno 2001, di un sistema di "Corporate Governance" ispirato ai principi ed alle raccomandazioni espresse nel "Codice di autodisciplina delle società quotate", predisposto da Borsa Italiana, ove applicabili.

SEA ritiene che l'adozione di un modello di governo societario – come quello raccomandato dal Codice di autodisciplina – ispirato a principi di trasparenza e di corretto equilibrio tra gestione e controllo, costituisca un imprescindibile requisito ed un efficace strumento per il perseguimento dei valori che sono alla base della propria missione.

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

Assemblea dei Soci

L'Assemblea dei Soci è l'organo che rappresenta l'universalità dei soci ed esprime, attraverso le proprie deliberazioni, la volontà sociale.

All'Assemblea dei Soci competono le decisioni più rilevanti per la vita della Società, fra cui la nomina degli organi sociali, l'approvazione del bilancio e la modifica dello Statuto.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione della Società in carica alla data della presente relazione, è composto da sette membri, cinque dei quali nominati dall'Assemblea in data 28 aprile 2010 e gli ulteriori due in data 29 dicembre 2011, a seguito di modifica statutaria che ha elevato a sette il numero degli amministratori.

Il Consiglio di Amministrazione così costituito rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2012.

Il Consiglio di Amministrazione di SEA è composto da amministratori esecutivi e non esecutivi ed è assistito dai comitati, dallo stesso istituiti, che hanno funzioni propositive e consultive (Comitato per la remunerazione e Comitato di controllo interno di gruppo).

Comitati

I Comitati sono composti esclusivamente da consiglieri

di amministrazione non esecutivi e senza deleghe operative, che svolgono regolarmente le proprie funzioni attraverso riunioni delle quali vengono redatti i relativi verbali, conservati agli atti della Società.

I compiti attribuiti a tali Comitati sono quelli per essi previsti dalla normativa applicabile, dal Codice di autodisciplina e sono indicati nella delibera di costituzione degli stessi.

Sistema di controllo interno

La Società si è dotata di un sistema di controllo interno 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.

Per tali attività il Consiglio di Amministrazione si avvale della collaborazione del Comitato di controllo interno di Gruppo. Il Comitato, istituito dal Consiglio di Amministrazione in data 25 luglio 2002/15 luglio 2003, è un comitato interno al Consiglio di Amministrazione, composto da due amministratori non esecutivi con funzioni consultive e propositive in materia di controllo interno e gestione dei rischi aziendali che, oltre alla valutazione dell'adeguatezza del sistema di controllo interno, svolge anche la funzione di raccordo tra Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale, Società di revisione e Organismo di vigilanza ex D.Lgs. 231/2001.

Nell'attività di controllo il Comitato di controllo interno di Gruppo si avvale della Direzione Auditing.

La Società ha aggiornato nel corso dell'esercizio 2011 il Modello di organizzazione gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001, introducendo i "reati ambientali".

La vigilanza sull'effettività e adeguatezza del "Modello di organizzazione, gestione e controllo" è affidata all'Organismo di vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione della Società e composto da tre membri (due membri indipendenti esterni alla Società e il Direttore Auditing).

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente relazione è stato nominato dall'Assemblea dei Soci in data 28 aprile 2010 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2012.

Codice etico

Dall'aprile 2000 SEA si è dotata di un proprio "Codice etico" che definisce i valori etici e morali della Società, indicando le linee di comportamento da tenere da parte del personale e dei componenti degli organi sociali, nei rapporti aziendali ed in quelli esterni; nel corso del 2011 SEA ha aggiornato il proprio Codice etico per ade-

guarlo alle "best practices" in materia ed allo status di società quotabile. Per la sua divulgazione e osservanza la Società ha nominato il "Comitato etico".

Il Codice etico è consultabile sul sito www.seamilano.eu nella sezione IR.

Relazione sul governo societario

La Società redige annualmente la relazione sul governo societario e gli assetti proprietari; la relazione è consultabile sul sito www.seamilano.eu nella sezione IR.

Adempimenti in materia di privacy

In merito alla normativa in materia di protezione dei dati personali (punto 26 dell'allegato B del D.Lgs. 196/2003 - "Disciplinare tecnico in materia di misure minime di sicurezza"), si dà atto che il Documento programmatico sulla sicurezza è aggiornato al 31 dicembre 2011.

**Andamento economico,
patrimoniale e finanziario
del Gruppo SEA**

Andamento economico

Conto economico consolidato complessivo

(Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre				
	2011	%	2010	%	Var % 2011/2010
Ricavi di gestione	579.306	89,9	565.791	92,1	2,4
Ricavi per lavori su beni in concessione	65.137	10,1	48.366	7,9	34,7
Totale ricavi	644.443	100,0	614.157	100,0	4,9
Costi operativi					
Costi del lavoro	251.594	39,0	248.459	40,5	1,3
Materiali di consumo	53.059	8,2	48.344	7,9	9,8
Costi industriali	89.087	13,8	87.027	14,2	2,4
Costi amministrativi	38.512	6,0	33.593	5,5	14,6
Costi per lavori su beni in concessione	61.507	9,5	45.691	7,4	34,6
Totale costi operativi	493.759	76,6	463.114	75,4	6,6
Margine operativo lordo / EBITDA	150.684	23,4	151.043	24,6	-0,2
Ammortamenti	41.384	6,4	36.913	6,0	12,1
Accantonamenti e svalutazioni	27.991	4,3	16.265	2,6	72,1
Risultato operativo	81.309	12,6	97.865	15,9	-16,9
Proventi (oneri) da partecipazioni	21.681	3,4	5.567	0,9	n.s.
Oneri finanziari	(20.327)	-3,2	(19.222)	-3,1	5,7
Proventi finanziari	5.371	0,8	18.203	3,0	-70,5
Risultato prima delle imposte	88.034	13,7	102.413	16,7	-14,0
Imposte dell'esercizio	34.127	5,3	39.280	6,4	-13,1
Risultato netto	53.907	8,4	63.133	10,3	-14,6
Risultato di pertinenza dei terzi	3	n.s.	2	n.s.	28,1
Risultato del Gruppo	53.904	8,4	63.131	10,3	-14,6

Ricavi di gestione

I ricavi di gestione dell'esercizio 2011 si attestano a 579.306 migliaia di euro, in aumento del 2,4% rispetto all'esercizio 2010.

I ricavi di gestione includono ricavi Aviation, ricavi Non Aviation, ricavi di Handling e ricavi per Energia. Per il commento sull'andamento dei ricavi di gestione si rimanda all'informativa di settore rappresentata nelle pagine precedenti.

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 48.366 migliaia di euro nell'esercizio 2010 a 65.137 migliaia di euro nell'esercizio 2011, con un incremento del 34,7%.

Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione, maggiorati di un mark up rappresentativo della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

Costi del lavoro

Nell'esercizio 2011, il costo del lavoro del Gruppo si è incrementato di 3.135 migliaia di euro (+1,3%) rispetto all'esercizio 2010, passando da 248.459 migliaia di euro nel 2010 a 251.594 migliaia di euro nel 2011.

Sull'incremento del costo del lavoro ha inciso principalmente il rinnovo del CCNL, scaduto il 31 dicembre 2011. Nel corso del 2011, il Gruppo ha beneficiato in misura minore, rispetto al 2010, del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) con riferimento alle società SEA e SEA Handling. In particolare il ricorso agli ammortizzatori sociali ammonta a 15,5 milioni di euro nel 2011 e 17,9 milioni di euro nel 2010 (corrispondenti rispettivamente a 892 mila ore per il 2011 e a 1.074 mila ore per il 2010).

Al 31 dicembre 2011 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 5.090 unità, in diminuzione di 88 unità, principalmente per il proseguimento della procedura di mobilità iniziata nel 2009 e attiva fino a luglio 2011, nonché per il minore utilizzo di personale stagionale.

Materiali di consumo

Nell'esercizio 2011, i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di 4.715 migliaia di euro (+9,8%) rispetto all'esercizio 2010, passando da 48.344 migliaia di euro nel 2010 a 53.059 migliaia di euro nel 2011, per effetto principalmente dell'aumento dei consumi e del maggior prezzo del metano connessi all'incremento della produzione di energia elettrica della controllata SEA Energia. Tale incremento è stato in parte compensato dalla diminuzione degli

acquisti per scorta della capogruppo SEA per la riduzione degli acquisti di liquido per de-icing nel 2011 rispetto all'esercizio 2010, a seguito di migliori condizioni meteo di inizio 2011.

Costi industriali

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce costi industriali:

Costi industriali				Al 31 dicembre		
(Migliaia di euro e percentuale sui ricavi)	2011	%	2010	%	Variazioni	%
Costi di manutenzione ordinaria	33.961	5,3	38.198	6,2	(4.237)	(11,1)
Servizio antincendio negli aeroporti	6.277	1,0	6.462	1,1	(185)	(2,9)
Acquisti di servizi industriali	32.720	5,1	31.608	5,1	1.112	3,5
Altri costi industriali	16.129	2,5	10.759	1,8	5.370	49,9
Totale	89.087	13,8	87.027	14,2	2.060	2,4

Nell'esercizio 2011, i costi industriali sono aumentati di 2.060 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (2,4%), passando da 87.027 migliaia di euro nel 2010 a 89.087 migliaia di euro nel 2011. L'incremento netto di 2.060 migliaia di euro è principalmente dovuto a:

- maggiori minusvalenze legate alla demolizione nel 2011 di impianti e immobili per 4.570 migliaia di euro;
- maggiori spese per utenze e vigilanza per 1.076 migliaia di euro;

- minori costi per la manutenzione ordinaria, per 4.237 migliaia di euro;
- maggiori costi industriali, per complessivi 1.204 migliaia di euro, che includono, tra gli altri, servizi alle sale Vip, collegamenti tra i terminal di Malpensa, costi commerciali e di marketing.

Costi amministrativi

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce costi amministrativi.

Costi amministrativi				Al 31 dicembre		
(Migliaia di euro e percentuale sui ricavi)	2011	%	2010	%	Variazioni	%
Canone concessorio	6.164	1,0	5.828	0,9	336	5,8
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	5.990	0,9	5.721	0,9	269	4,7
Altri costi amministrativi	26.358	4,1	22.044	3,6	4.314	19,6
Totale costi amministrativi	38.512	6,0	33.593	5,5	4.919	14,6

Nel 2011 i costi amministrativi si incrementano di 4.919 migliaia di euro rispetto al 2010 (+14,6%), passando da 33.593 migliaia di euro a 38.512 migliaia di euro.

Il canone concessorio si incrementa di 336 migliaia di euro rispetto al 2010 per effetto dell'incremento del traffico. I canoni relativi a licenze d'uso hardware e software rimangono sostanzialmente invariati nei due periodi. Gli altri costi amministrativi includono prestazioni professionali per servizi legali e tecnici, consulenze strategiche, spese di pubblicità, affitti passivi, oneri tributari e altri costi minori. Su tale voce incidono i costi per consulenze principalmente a seguito delle attività poste in essere nell'ambito del progetto di quotazione di SEA per 4.445 migliaia di euro.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 45.691 migliaia di euro nel 2010 a 61.507 migliaia di euro al 31 dicembre 2011.

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

Ammortamenti

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce ammortamenti:

Ammortamenti				Al 31 dicembre		
(Migliaia di euro e percentuale sui ricavi)	2011	%	2010	%	Variazioni	%
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	24.709	3,8	21.975	3,6	2.734	12,4
Ammortamento immobilizzazioni materiali	16.675	2,6	14.938	2,4	1.737	11,6
Totale ammortamenti	41.384	6,4	36.913	6,0	4.471	12,1

Accantonamenti e svalutazioni

Nella seguente tabella è riportata la composizione degli accantonamenti e svalutazioni.

Accantonamenti e svalutazioni				Al 31 dicembre		
(Migliaia di euro e percentuale sui ricavi)	2011	%	2010	%	Variazioni	%
Svalutazione netta dei crediti	6.392	1,0	1.865	0,3	4.527	n.s.
Svalutazione di immobilizzazioni	0	0,0	(2.764)	(0,5)	2.764	(100,0)
Accantonamenti netti ai fondi per oneri futuri	10.957	1,7	7.186	1,2	3.771	52,5
Accantonamenti fondo di ripristino e sostituzione	10.642	1,7	9.978	1,6	664	6,7
Totale accantonamenti e svalutazioni	27.991	4,3	16.265	2,6	11.726	72,1

Nel 2011 gli accantonamenti e svalutazioni si incrementano di 11.726 migliaia di euro (+72,1%) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, passando da 16.265 migliaia di euro nel 2010 a 27.991 migliaia di euro nel 2011, principalmente per effetto delle maggiori svalutazioni dei crediti e dei maggiori accantonamenti al fondo oneri futuri.

Le svalutazioni nette dei crediti, pari a 6.392 migliaia di euro si incrementano rispetto allo scorso esercizio di 4.527 migliaia di euro per effetto di accantonamenti eseguiti, in continuità con gli esercizi precedenti, per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali. Gli accantonamenti ai fondi oneri futuri, pari a

10.957 migliaia di euro si riferiscono principalmente ad oneri in materia di lavoro derivanti da accordi sindacali conclusi alla fine del mese di luglio, alle azioni revocatorie in corso delle società in amministrazione straordinaria del gruppo Alitalia e agli oneri per zonizzazione acustica.

Gli accantonamenti ai fondi di ripristino e sostituzione pari a 10.642 migliaia di euro accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce proventi e oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni				Al 31 dicembre	
(Migliaia di euro)	2011	2010	Variazioni	%	
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	2.326	5.412	(3.086)	(57,0)	
Altri proventi da partecipazioni	19.355	155	19.200	n.s.	
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	21.681	5.567	16.114	n.s.	

Nel 2011 i proventi netti da partecipazioni si incrementano di 16.114 migliaia di euro, passando da 5.567 migliaia di euro nel 2010 a 21.681 migliaia di euro nel 2011.

Tale incremento, in parte compensato da un minore provento per 3.086 migliaia di euro derivante dalla valutazione al patrimonio netto delle società collegate, deriva principalmente dai seguenti proventi iscritti nel 2011 e non nel 2010:

- plusvalenza per 5.811 migliaia di euro relativa alla

cessione di GESAC;

- plusvalenza per 12.889 migliaia di euro relativa alla sottoscrizione dell'accordo di cessione di AA2000;
- dividendi per 655 migliaia di euro ricevuti da AA2000.

Proventi e oneri finanziari

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce proventi e oneri finanziari:

Proventi (oneri) finanziari (Migliaia di euro)	Al 31 dicembre			
	2011	2010	Variazioni	%
Utili su cambi	24	74	(50)	(67,6)
Altri proventi finanziari	5.347	18.129	(12.782)	(70,5)
Totale proventi finanziari	5.371	18.203	(12.832)	(70,5)
Interessi passivi su finanziamenti	(7.371)	(7.466)	95	(1,3)
Altri interessi passivi	(12.956)	(11.756)	(1.200)	10,2
Totale oneri finanziari	(20.327)	(19.222)	(1.105)	5,7
Totale proventi (oneri) finanziari	(14.956)	(1.019)	(13.937)	n.s.

Gli oneri finanziari netti aumentano nel corso dell'esercizio 2011 di 13.937 migliaia di euro, passando da 1.019 migliaia di euro nel 2010 a 14.956 migliaia di euro nel 2011. Tale effetto deriva principalmente dal decremento degli "Altri proventi finanziari" che, nell'esercizio 2010, includevano la quota di interessi ricevuta a seguito dell'incasso per risarcimento danni delle tariffe di handling per gli anni 1987-1989-1990 per un totale di 12.456 migliaia di euro e l'effetto positivo, nel 2010, della valutazione al fair value dei derivati che aveva comportato l'iscrizione di un provento pari a 3.556 migliaia di euro (nel 2011 la valutazione al fair value dei derivati ha comportato un provento netto pari a 899 migliaia di euro).

Gli interessi passivi su finanziamenti a medio e lungo termine sono sostanzialmente in linea tra i due periodi, mentre gli "Altri interessi passivi" hanno registrato un incremento di 1.200 migliaia di euro.

Tale voce include gli oneri finanziari per l'applicazione dell'IFRIC 12 connessi all'attualizzazione del fondo di ripristino pari a 3.660 migliaia di euro nel 2011 (pari a 3.819 nel 2010).

Imposte dell'esercizio

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte (Migliaia di euro)	Al 31 dicembre			
	2011	2010	Variazioni	%
Imposte correnti	36.913	29.103	7.810	26,8
Imposte differite	(2.785)	10.177	(12.962)	n.s.
Totale imposte	34.128	39.280	(5.152)	(13,1)

Risultato netto

Il risultato netto del periodo si decrementa di 9.227 migliaia di euro, passando da 63.133 migliaia di euro nel 2010 a 53.906 migliaia di euro nel 2011.

Andamento patrimoniale e finanziario

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010
Attività		
Immobilizzazioni immateriali	755.816	712.310
Immobilizzazioni materiali ⁽¹⁾	248.341	246.316
Investimenti immobiliari	3.421	3.406
Partecipazioni in società collegate	36.973	35.656
Partecipazioni disponibili per la vendita	26	15.726
Altri crediti non correnti	922	1.187
Imposte differite attive	22.770	15.825
Capitale immobilizzato (A)	1.068.268	1.030.426
Crediti commerciali	171.539	190.141
Altri crediti correnti	14.775	13.158
Rimanenze	9.261	9.693
Attività di esercizio a breve	195.576	212.992
Debiti commerciali	185.417	148.415
Altri debiti	181.771	87.413
Debiti per imposte dell'esercizio	42.804	41.351
Passività di esercizio a breve	409.992	277.179
Capitale circolante (B)	-214.416	-64.187
Fondi rischi e oneri (C)	-159.894	-154.927
Fondi relativi al personale (D)	-68.527	-72.825
Altre passività non correnti	-62.307	0
Capitale investito netto (A+B+C+D)	563.124	738.487
Patrimonio netto di Gruppo	242.707	393.713
Patrimonio netto di terzi	83	80
Indebitamento finanziario netto	320.334	344.694
Totale fonti di finanziamento	563.124	738.487

(1) Le immobilizzazioni materiali non esplicitano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a 500 milioni di euro (499,5 milioni di euro al 31 dicembre 2010). Tali beni sono, infatti, rappresentati al netto dei relativi contributi ricevuti, in accordo con lo IAS 20.

Il **capitale investito netto** al 31 dicembre 2011 ammonta a 563.124 migliaia di euro, con un decremento di 175.363 migliaia rispetto al 31 dicembre 2010.

Il **capitale immobilizzato** (1.068.268 migliaia di euro) è aumentato di 37.842 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2010, principalmente per effetto degli investimenti netti di periodo (88.121 migliaia di euro) parzialmente assorbiti dagli ammortamenti del periodo (41.384 migliaia di euro), per le cessioni delle partecipazioni disponibili per la vendita GESAC e Aeropuertos Argentina 2000 (15.700 migliaia di euro), per l'incremento delle imposte differite attive (6.945 migliaia di euro) e per l'incremento delle immobilizzazioni finanziarie conseguente la valutazione ad equity delle partecipazioni collegate (1.317 migliaia di euro).

Il **capitale circolante netto** (-214.416 migliaia di euro) è in riduzione di 150.229 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2010 per effetto essenzialmente dell'aumento dei debiti commerciali connessi alla gestione del circolante e dell'aumento della voce Altri debiti in ragione della quota corrente, pari a 85.063 migliaia di euro, del dividendo straordinario (pari a 147.370 migliaia di euro) da distribuire così come de-

liberato dall'Assemblea dei Soci del 29 dicembre 2011. Si rileva inoltre un incremento di 10.847 migliaia di euro relativo ai debiti per imposte dell'esercizio.

A fine 2011 la posizione finanziaria netta, pari a 320.334 migliaia di euro, è migliorata di 24.360 migliaia di euro rispetto a fine 2010, in cui toccava 344.694 migliaia di euro.

Sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto hanno influito in modo differenziato una serie di fattori, fra cui:

- l'ulteriore riduzione dell'indebitamento a medio/lungo termine del Gruppo conseguente alla prosecuzione dell'ammortamento di una parte consistente dei finanziamenti in essere (nel periodo sono state rimborsate quote capitali per 37.793 migliaia di euro) è stata parzialmente compensata dall'erogazione di 30.000 migliaia di euro di finanziamenti su fondi BEL, intermediati da Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo, con durata ventennale;
- l'azzeramento dell'indebitamento finanziario a breve termine connesso ai fabbisogni di tesoreria (in diminuzione di 20.500 migliaia di euro rispetto a fine 2010);
- il rimborso della linea di anticipazione finanziaria dei contributi dello Stato (pari a 9.277 migliaia di

- euro a fine 2010) a seguito dell'incasso in maggio di corrispondenti crediti da Enac;
- d) la variazione negativa del fair value dei derivati (passato da -1.142 migliaia di euro di fine 2010 a -7.924 migliaia di euro al 31 dicembre 2011) a seguito della scadenza dei contratti in essere a fine 2010 il cui time value era particolarmente ridotto, e della negoziazione di nuove operazioni di copertura dal rischio tasso di durata compresa fra i 5 e i 10 anni;
- e) il pagamento, in dicembre, del dividendo ordinario di 41.846 migliaia di euro;
- f) la sostanziale stabilità della liquidità di Gruppo, attestata a 24.062 migliaia di euro (23.465 migliaia di euro a fine 2010), investita in conti correnti di tesoreria che garantiscono una significativa redditività.

L'andamento della liquidità, oltre che dalla dinamica della gestione operativa, è stato sostenuto da una serie di fattori:

- l'accensione del nuovo indebitamento a medio/lungo termine di cui al punto a), che ha anche sostituito l'indebitamento a breve termine di cui al punto b);
- le operazioni di valorizzazione di alcune partecipazioni societarie, che hanno generato incassi straordinari per 22.200 migliaia di euro (di cui euro 8.200 migliaia derivanti dalla cessione del 5% del capitale sociale di GESAC ed il rimanente quale prima tranche di incasso della vendita della partecipazione nel capitale sociale di AA2000).

Rendiconto finanziario consolidato

Sintesi del rendiconto finanziario del Gruppo SEA

(Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Cash flow derivante dall'attività operativa	148.206	91.022
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(64.257)	(61.814)
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(83.352)	(31.517)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	597	(2.309)
Disponibilità liquide di inizio periodo	23.465	25.774
Disponibilità liquide di fine periodo	24.062	23.465

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 il flusso di cassa dell'attività operativa ha consentito la copertura degli investimenti realizzati, nonché i fabbisogni derivanti dalle attività di finanziamento.

Sono di seguito sintetizzati i principali fenomeni che hanno influenzato l'andamento dei flussi di cassa negli esercizi in esame.

Flusso di cassa netto derivante dall'attività operativa

(Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante⁽¹⁾	121.787	110.644
Variazione rimanenze	432	(419)
Variazione crediti commerciali e altri crediti	10.404	(13.889)
Variazione altre attività non correnti	293	304
Variazione debiti commerciali e altri debiti	50.094	(6.325)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	61.224	(20.329)
Imposte sul reddito pagate	(34.806)	(26.632)
Risarcimento Ministero dei Trasporti (inclusa quota interessi)	0	27.339
Cash flow derivante dall'attività operativa	148.206	91.022

(1) Il cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante include l'utile dell'esercizio rettificato principalmente delle poste non monetarie (quali ad esempio ammortamenti e svalutazioni, accantonamenti).

La gestione operativa genera liquidità per 121.787 migliaia di euro nel 2011 (110.644 migliaia di euro nel 2010) con un incremento di 11.143 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2010.

In particolare la dinamica finanziaria del cash flow derivante dall'attività operativa nell'esercizio 2011, ha beneficiato di una miglior gestione del capitale circo-

lante. Per contro, il flusso di cassa relativo all'esercizio 2010 includeva l'incasso di 27.339 migliaia di euro relativo al risarcimento non ricorrente, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione delle tariffe per l'attività di handling relative agli anni 1987, 1989 e 1990.

Flusso di cassa netto assorbito dall'attività di investimento

(Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Investimenti in immobilizzazioni:		
-immateriali	(67.351)	(49.166)
-materiali	(22.405)	(25.442)
-finanziarie	0	0
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
-materiali	1.635	269
-finanziarie	22.200	6.525
Dividendi incassati	1.663	6.000
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(64.257)	(61.814)

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento si incrementa da 61.814 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 a 64.257 migliaia di euro al 31 dicembre 2011. La variazione dei flussi di cassa deriva principalmente dalla valorizzazione di talune partecipazioni nel corso del 2011. Il flusso di cassa del 2011 include:

- l'incasso per 14.000 migliaia di euro connesso all'accordo di cessione di Aeropuertos Argentina 2000;
- l'incasso per 8.200 migliaia di euro della cessione della partecipazione in GESAC;
- l'incasso di dividendi per 1.663 migliaia di euro rife-

riti per 659 migliaia di euro a SACBO, per 654 migliaia di euro ad AA2000, per 190 migliaia di euro a Disma e per 160 migliaia di euro a CID.

L'esercizio 2010, per contro, includeva l'incasso del corrispettivo legato alla cessione di Malpensa Logistica Europa, pari a 6.525 migliaia di euro.

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali hanno generato un fabbisogno di liquidità di complessivi 89.756 migliaia di euro nel 2011 ed 74.609 migliaia di euro nel 2010.

Flusso di cassa netto generato dall'attività di finanziamento

(Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incrementi / (decremento) dell'indebitamento a breve e medio/lungo termine	(28.293)	(18.990)
- incrementi / (decremento) di anticipazione finanziaria su contributi Stato	(9.277)	(13.201)
Decremento / (incremento) crediti per contributi Stato	7.182	14.632
Aumento di capitale e riserve di patrimonio netto	0	0
Incremento / (decremento) netto altre passività finanziarie	(2.546)	(1.878)
Dividendi distribuiti	(41.846)	0
Interessi pagati	(8.572)	(12.080)
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(83.352)	(31.517)

Le attività di finanziamento dell'esercizio 2011 hanno assorbito cassa per 83.352 migliaia di euro, con un aumento di 51.835 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2010. Tale variazione è principalmente riconducibile ai seguenti fattori:

- la riduzione dell'indebitamento, su cui hanno influito la prosecuzione dell'ammortamento di una parte significativa del debito a medio/lungo termine in essere e l'estinzione di finanziamenti a breve termine (nel periodo sono state rimborsate quote capitali per 37.793 migliaia di euro), la restituzione per 20.494 migliaia di euro di "denaro caldo", controbilanciata dall'erogazione di nuovi finanziamenti ventennali per complessivi 30.000 migliaia di euro su fondi BEI;
- l'estinzione della linea di anticipazione finanziaria su contributi dello Stato, avvenuta in maggio, per 9.277 migliaia di euro a seguito dell'incasso di corrispondenti crediti, di cui a fine giugno 2011 residuano ulteriori 2.114 migliaia di euro non oggetto di anticipazione finanziaria;
- la variazione negativa del fair value dei derivati (passato da -1.142 migliaia di euro di fine 2010 a -7.924 migliaia di euro al 31 dicembre 2011) a seguito della scadenza dei contratti in essere a fine 2010 e della negoziazione di nuove operazioni di copertura dal rischio tasso;
- la distribuzione dei dividendi per 41.846 migliaia di euro così come deliberato dall'Assemblea del 3 maggio 2011.

Fattori di rischio relativi al Gruppo SEA

Rischi strategici

I fattori di rischio strategico cui è soggetto il Gruppo SEA possono comportare effetti particolarmente significativi sulle performance di lungo termine, con conseguenti possibili revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo SEA.

Evoluzione e struttura del mercato del trasporto aereo

L'andamento del settore aeroportuale è fortemente influenzato dalla crescita del volume complessivo di traffico aereo, a sua volta legato a diversi fattori quali l'andamento dell'economia o lo sviluppo di mezzi di trasporto veloce alternativi, in particolare su rotaia.

Rischi legati alle scelte delle compagnie aeree

Come per gli altri operatori aeroportuali, lo sviluppo futuro delle attività dipende in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree, correlate anche all'evoluzione della situazione economico finanziaria mondiale. In particolare, negli ultimi anni, i vettori tradizionali hanno intrapreso processi volti alla creazione di alleanze internazionali che hanno generato un rafforzamento della loro posizione di mercato e, in generale, un mutamento della struttura della domanda; nello stesso periodo vi è stato anche un significativo mutamento della domanda generato dal rafforzamento della presenza dei vettori low cost, con conseguente aumento della concorrenza fra gli scali, consentendo lo sviluppo di aeroporti decentrati e di minori dimensioni.

Regime convenzionale

Una parte significativa dei ricavi del Gruppo SEA deriva dalle attività svolte sulla base della Convenzione stipulata tra la Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA e l'Enac, avente durata sino al 4 maggio 2041. La Convenzione prevede una serie di obblighi concernenti la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale di Milano, nonché ipotesi di recesso anticipato in caso di gravi inadempimenti da parte di SEA e ipotesi di risoluzione in caso di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del corrispettivo dovuto da SEA o in caso di dichiarazione di fallimento di SEA. Al termine della Convenzione SEA è obbligata a restituire i cespiti demaniali facenti parte degli aeroporti di Malpensa e di Linate e a devolvere gratuitamente allo Stato tutti gli impianti, le opere e le infrastrutture realizzate da SEA sui cespiti medesimi.

Incertezze derivanti dall'evoluzione della regolamentazione

Le attività del Gruppo SEA, al pari di tutti i gestori

aeroportuali italiani, sono soggette ad un elevato livello di regolamentazione che incide, in particolare, sull'assegnazione degli slot, sul controllo del traffico aereo e sulla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi che possono essere svolti unicamente dal gestore aeroportuale (diritti aeroportuali, corrispettivi per i controlli di sicurezza, corrispettivi per l'utilizzo dei beni di uso comune e delle infrastrutture centralizzate destinate ai servizi di handling).

Inoltre, come per le altre società del settore, le attività del Gruppo SEA sono soggette all'applicazione di numerose leggi e regolamenti in materia di tutela ambientale a livello comunitario, nazionale, regionale e locale.

Rischi legati alle attività di handling aeroportuale

L'andamento del settore dell'handling aeroportuale risente dell'evoluzione e della struttura del mercato del trasporto aereo, così come dei rischi connessi alle scelte delle compagnie aeree. Queste ultime influiscono significativamente sull'attività degli handler in quanto i relativi contratti sono soggetti a facoltà di recesso particolarmente favorevoli per i vettori. Le condizioni di estrema concorrenzialità in cui operano gli handler aeroportuali comportano anche rischi di significativa variabilità delle quote di mercato da essi servite.

Rischi connessi al procedimento della Commissione europea su aiuti di Stato a favore di SEA Handling

Nel corso del 2010, la Commissione europea, ritenendo che la copertura, da parte di SEA, delle perdite maturate da SEA Handling negli esercizi dal 2002 al 2005, abbia avuto luogo tramite "aiuti di Stato", ha avviato un procedimento volto ad accertare se l'erogazione dei predetti fondi sia compatibile con le norme comunitarie tese a garantire la libera concorrenza. Qualora la decisione della Commissione europea configurasse una fattispecie di erogazione di "aiuti di Stato", in violazione della normativa UE, ciò potrebbe stabilire l'obbligo dello Stato italiano (attraverso il Comune di Milano) di "recuperare ogni aiuto illegale presso il beneficiario", ciò determinando l'obbligo, per SEA Handling, a seguito di richiesta del Comune di Milano, di restituire a SEA l'intero ammontare dei fondi utilizzati per la copertura delle perdite. Tale decisione da parte della Commissione europea, attesa per fine marzo 2012, potrà essere impugnata davanti al Tribunale Generale dell'Unione Europea, determinando la sospensione del recupero dei fondi per l'intera durata del procedimento. (per maggiori informazioni cfr. Quadro normativo e regolamentare di riferimento).

Rischi operativi

Tale categoria di rischi, correlati alla modalità con cui il Gruppo SEA gestisce i principali processi aziendali, pur potendo comportare effetti sulle performance di breve e lungo termine, non comportano conseguenze significative sulle scelte strategiche.

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

Gestione del traffico del sistema aeroportuale

Il Gruppo SEA è impegnato ad evitare ogni interruzione di attività e di servizio; nonostante tale impegno si possono verificare tali condizioni a seguito di:

- scioperi ed altre forme di interruzione dell'attività del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza;
- non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi quali, ad esempio, il personale dell'ENAV addetto ai servizi di controllo del traffico aereo, gli operatori di servizi pubblici di emergenza e di sicurezza, il personale delle compagnie aeree o altri operatori addetti alla fornitura di servizi di handling;
- avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia ecc.).

Per limitare gli impatti di tali rischi il Gruppo SEA presiede al corretto funzionamento dei sistemi informatici utilizzati per la gestione operativa degli scali, e coordina i servizi e le attività necessarie alla corretta operatività degli scali, anche in condizioni di emergenza.

Rischi associati alla gestione della safety e della security

Il Gruppo SEA, ottemperando agli obblighi previsti a carico del gestore aeroportuale dal Regolamento Enac del 21 ottobre 2003 per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, mediante il Safety Management System, garantisce che le operazioni aeroportuali si svolgano

nelle condizioni di sicurezza prefissate, e valuta l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per correggere le eventuali deviazioni derivanti dal comportamento di qualsiasi operatore aeroportuale.

In tale ambito il Gruppo SEA garantisce che le infrastrutture di volo, gli impianti, le attrezzature, i processi e le procedure operative siano conformi agli standard nazionali ed internazionali; attua un costante programma di formazione del personale, al fine di garantire la massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità e di regolarità del servizio e della sua efficienza.

Nell'implementazione del Safety Management System il Gruppo SEA considera fondamentale e strategico conseguire i seguenti obiettivi:

- la responsabilizzazione alle problematiche della safety di tutto il management e dei singoli collaboratori, nei diversi livelli funzionali e nelle varie attività aziendali;
- la necessità prioritaria della sicurezza operativa;
- la riduzione al minimo dei rischi legati a tutte le operazioni a terra ed in particolare a quelle connesse con gli aeromobili;
- l'obbligo del mantenimento degli standard di safety per tutti gli operatori, le ditte, i soggetti esterni operanti a qualsiasi titolo all'interno del sedime aeroportuale;
- il mantenimento ed il miglioramento del livello di sicurezza e di tracciabilità del sistema.

Per maggiori informazioni cfr. "Qualità dei servizi e safety aeroportuale".

Rischi associati ad inattese interruzioni di attività

Il Gruppo SEA è esposto, fra gli altri, al rischio incendio, inondazione, interruzione per disfunzioni tecniche, esplosioni. Al verificarsi di tali eventi possono prodursi effetti negativi sulla gestione operativa, economica e finanziaria, anche prospettica.

A fronte di tali rischi, oltre al continuo aggiornamento dei sistemi di controllo e prevenzione, è stata sottoscritta una polizza assicurativa che copre gli effetti economici e finanziari di tali eventi (compresi quelli di natura terroristica).

Rischi commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle commodity energetiche trattate, ovvero gas e, marginalmente, energia elettrica. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette

commodity energetiche.

Per informazioni aggiuntive si veda paragrafo n. 4 "Gestione dei rischi" della nota integrativa al bilancio consolidato.

Rischi finanziari

La gestione dei rischi finanziari è svolta dalla capogruppo che identifica, valuta ed effettua le azioni idonee a prevenire e limitare le conseguenze connesse al

verificarsi dei suddetti fattori di rischio. Per informazioni aggiuntive si veda paragrafo n. 4 "Gestione dei rischi" della nota integrativa al bilancio consolidato.

Fatti di rilievo avvenuti dopo
la chiusura dell'esercizio

Andamento del traffico passeggeri e merci nei primi due mesi del 2012

Nel primi due mesi del 2012 gli scali gestiti dal Gruppo SEA hanno registrato complessivamente un calo di traffico, rispetto al corrispondente periodo del 2011, pari all'1,3% dei passeggeri e al 9,3% delle merci, attestandosi rispettivamente a circa 3,8 milioni di viaggiatori e a 62 mila tonnellate di merce.

Su tali risultati hanno inciso negativamente alcuni fattori contingenti, quali la cessazione di attività di Lufthansa Italia e di Cargoitalia, la difficile congiuntura macroeconomica, in particolare italiana (con una contrazione della produzione industriale a gennaio 2012 del 5% rispetto all'anno precedente) e il confronto con i primi due mesi del 2011, in cui il recupero di traffico in atto a livello internazionale era particolarmente significativo.

Tale scenario ha avuto un impatto negativo soprattutto sull'andamento di alcune tratte europee e nazionali, mentre i vettori con destinazione verso le aree a maggior sviluppo economico hanno segnato un andamento positivo, in particolare Emirates (+12,3%), Turkish Airlines (+18,2%), Aeroflot (+9,2%), Qatar (+21,9%), Cathay Pacific (+64,6%), Air China (+42,3%), Ethiad (41,6%) e Singapore Airlines (+29,7%).

Malpensa

A fine febbraio 2012 Malpensa ha registrato un calo del 4,3% per i passeggeri, a fronte di una contrazione del 12,4% dei movimenti e del 9,8% per le merci, attestandosi a circa 2,5 milioni di viaggiatori serviti e a quasi 60 mila tonnellate di merce trattata. Il traffico passeggeri ha risentito di un andamento in flessione su entrambi i terminal: Milano Malpensa 1 ha registrato un decremento del 5,3%, Milano Malpensa 2 del 2,0%.

Tali risultati hanno risentito significativamente di un andamento particolarmente negativo del primo mese del 2012, sia nel segmento passeggeri che in quello merci (che registravano sul gennaio 2011 discese rispettivamente del 5,3% e del 18%), cui si è contrapposta una sostanziale stabilità in febbraio.

Milano Malpensa 1

Nei primi due mesi del 2012 il traffico del terminal ha toccato quasi 1,8 milioni di passeggeri, con un calo di circa 100 mila unità rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente; tale risultato è stato influenzato dal calo di traffico del Gruppo Lufthansa (circa 145 mila passeggeri in meno) correlato anche alla cessazione di attività di Lufthansa Italia, e dal trasferimento dei voli di Air France su Linate (circa 40 mila passeggeri in meno su Milano Malpensa 1). L'impatto di tali fenomeni è stato in parte compensato dall'incremento sul terminal dei passeggeri di Alitalia (aumentati di quasi 70 mila unità) e dalla buona performance di alcuni vettori europei, come Vueling e Air Europa, la cui offerta ha coperto anche le rotte non più operate da Lufthansa Italia, e la crescita dei vettori mediorientali ed asiatici precedentemente descritta.

Milano Malpensa 2

A fine febbraio 2012 Milano Malpensa 2 ha registrato una discesa del traffico, rispetto allo stesso periodo del 2011, pari a circa 54 mila passeggeri, con easyJet che, nei primi due mesi dell'anno, ha trasportato circa 750 mila passeggeri da e per Malpensa, in ogni caso scontando il difficile scenario macroeconomico dell'Area Euro.

Milano Malpensa Cargo

Nei primi due mesi del 2012 Milano Malpensa Cargo registra una contrazione del 9,8% dei volumi di merce trasportata (pari a circa 6 mila tonnellate in meno), su cui hanno influito la cessazione dell'attività di Cargoitalia e la performance negativa di alcuni vettori, fra cui Korean Air (-26,9%) e Cathay Pacific (-14,2%), parzialmente compensate dalla crescita degli altri vettori all'cargo, fra cui Cargolux (+6,3%), Fedex (+5,5%), Ethiad (+30,1%) e European Air Transport (+9,5%).

Linate

A Linate, sottoposto alle limitazioni di traffico previste dai D.M. 3/3/2000 e 5/1/2001, nei primi due mesi del 2012 si è registrata una significativa crescita del traffico passeggeri (+5,5%), sostenuta dall'incremento di attività di alcuni importanti vettori presenti sullo scalo, fra cui Lufthansa, che ha registrato un incremento del 3,6%, easyJet, cresciuta del 32,5%, British Airways (+15,9%), nonché dall'impatto del trasferimento su Linate dei voli di Air France.

Cessazione dell'attività di alcuni vettori europei: Spanair e Malev

Il difficile contesto macroeconomico di riferimento, a fine gennaio 2012, ha portato alla cessazione dell'attività di Spanair, vettore low cost spagnolo, e della compagnia di bandiera ungherese Malev. Il Gruppo SEA è stato solo marginalmente colpito da tali eventi in quanto il vettore ungherese ha rappresentato nel 2011 solo lo 0,5% del traffico passeggeri di Malpensa e non era cliente del Gruppo SEA per i servizi di handling.

Milano Malpensa: sviluppo del network di servizi e di destinazioni

Anche nel corso dei primi mesi del 2012 alcuni vettori hanno manifestato interesse a incrementare la propria attività sullo scalo di Milano Malpensa: Airone, da fine marzo, introdurrà 2 nuove frequenze giornaliere per Londra e per Monaco, e da inizio giugno inizierà ad operare 1 volo giornaliero su Varsavia, nonché un raddoppio dei collegamenti giornalieri con Olbia; easyJet servirà dalla stagione estiva alcune nuove destinazioni in Grecia e incrementerà i voli verso Catania e Copenhagen, e quest'ultima destinazione da fine giugno sarà servita anche da Norwegian. Inoltre, importanti vettori del medio ed estremo Oriente rafforzeranno la propria presenza sullo scalo: Emirates da giugno porterà a 3 i collegamenti giornalieri con Dubai, da aprile i voli settimana-

nali di Qatar Airways verso Doha passeranno da 11 a 14 e Air China trasformerà in giornaliero il collegamento con Shanghai. Due nuovi vettori diverranno operativi sullo scalo nei prossimi mesi: Monarch Airlines collegherà Malpensa con Londra Gatwick, Manchester e Birmingham, mentre Armavia inizierà ad operare sulla tratta Milano-Yerevan. Dalla stagione estiva 2012 Livingston conferma l'inizio della nuova operatività, scegliendo Malpensa quale base per l'attività di un nuovo modello di charter, con offerta di servizi aggiuntivi e tailor made ai passeggeri, avvalendosi inizialmente di quattro A320. Si segnala inoltre che a giugno inizierà ad operare sullo scalo di Milano Malpensa anche Wizzair, importante vettore low cost dell'Europa dell'Est, che collegherà l'aeroporto con Budapest e Bucarest, rispettivamente con 11 e 4 voli settimanali.

ViaMilano - prosegue il progetto di self hubbing su Malpensa

Nel corso dei primi mesi del 2012 è proseguita la promozione e lo sviluppo della piattaforma ViaMilano anche attraverso la definizione di ulteriori strategie operative da implementare nel corso dell'anno.

Dal punto di vista comunicativo sono state intraprese azioni e verranno attuati ulteriori interventi volti a un'azione di marketing verso i singoli passeggeri, attraverso l'attivazione di messaggi pubblicitari video e audio all'interno di Milano Malpensa 1 e 2, l'uso degli in-flight magazine di easyJet e Windjet, verso le agenzie di viaggio e i principali vettori, mediante la partecipazione a diverse fiere del settore turistico tra cui, in particolare, la BIT Milano del febbraio 2012, verso gli aeroporti target di tale iniziativa, rappresentati principalmente dagli scali dell'Italia meridionale.

Lufthansa Technik conferma l'utilizzo dell'hangar di Milano Malpensa

A fine gennaio 2012 Lufthansa Technik ha confermato la propria partnership con il Gruppo SEA con la sotto-

scrizione di nuovi accordi per l'utilizzo dell'hangar di Malpensa, che fra l'altro confermano la presenza dell'operatore sino al 2013. La società fornisce servizi di manutenzione agli aeromobili oltre che al Gruppo Lufthansa, di cui fa parte, anche a diversi operatori presenti sullo scalo, dotando in tal modo l'aeroporto di una più ampia gamma di servizi da offrire ai vettori.

Lufthansa sceglie SEA Handling per i servizi passeggeri

Sullo scalo di Milano Malpensa, da inizio febbraio 2012, Lufthansa, già cliente di SEA Handling in area rampa, ha iniziato ad avvalersi dei suoi servizi anche in area passeggeri, sulla base di un contratto di full handling. L'acquisizione di tale nuovo cliente, nonché le attese per l'andamento del traffico servito in area passeggeri, hanno determinato la necessità di aumentare il personale dedicato a tale segmento di attività; pertanto da inizio febbraio sono passate in SEA Handling alcune professionalità provenienti dall'handler che precedentemente serviva Lufthansa in area passeggeri, mantenendo in tal modo il livello del servizio garantito al vettore, grazie alla conoscenza, da parte dei nuovi addetti, delle procedure richieste dalla compagnia.

Nuova strategia nella gestione dei parcheggi auto di Milano Malpensa 1

Nell'aprile 2012 diverrà operativo un nuovo accordo commerciale che ridefinisce il rapporto fra il Gruppo SEA e APCOA, attuale gestore diretto, in sub concessione, dei parcheggi auto presso Milano Malpensa 1. Secondo tale accordo il rapporto verrà regolamentato da un management contract, che prevederà da parte di APCOA la sola gestione operativa delle attività, lasciando al Gruppo SEA il pieno controllo sulle leve commerciali e promozionali anche di tali parcheggi, in linea con quanto già in atto sui posti auto presso Milano Malpensa 2 e Linate. Tale strategia mira a incrementare il fatturato di tale business, attraverso il recupero di quote di mercato dai competitor e la maggior visibilità che sarà attribuita al brand ViaMilano Parking.

Proposte all'Assemblea dei Soci

Proposte di approvazione del bilancio e di destinazione dell'utile dell'esercizio

Signori azionisti,

vi proponiamo di approvare il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2011 redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS.

Vi proponiamo, inoltre, di approvare la destinazione dell'utile di esercizio 2011, del complessivo ammontare di 49.403.324 euro come segue:

- quanto a 17.738.884 euro agli azionisti a titolo di dividendo, salvo arrotondamenti dipendenti dal valore unitario frazionario;
- quanto a 31.664.440 euro, fatti salvi i predetti arrotondamenti, a riserva straordinaria;
- di mettere in pagamento il suindicato dividendo a far tempo dal 14 dicembre 2012.



Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Giuseppe Bonomi

Gruppo SEA
Bilancio consolidato

Prospetti contabili

Stato patrimoniale consolidato

(Migliaia di euro)	Note	Al 31/12/2011	Di cui verso parti correlate	Al 31/12/2010	Di cui verso parti correlate
Attività					
Immobilizzazioni immateriali (*)	7.1	755.816		712.310	
Immobilizzazioni materiali (**)	7.2	248.341		246.316	
Investimenti immobiliari	7.3	3.421		3.406	
Partecipazioni in società collegate	7.4	36.973		35.656	
Partecipazioni disponibili per la vendita	7.5	26		15.726	
Imposte differite attive	7.6	22.770		15.825	
Altri crediti	7.7	922		1.187	
Totale attività non correnti		1.068.268		1.030.426	
Rimanenze	7.8	9.261		9.693	
Crediti commerciali	7.9	171.539	10.344	190.141	10.515
Altri crediti	7.10	16.889		22.662	
Cassa e disponibilità liquide	7.11	24.062		23.465	
Totale attivo corrente		221.751		245.961	
TOTALE ATTIVO		1.290.019		1.276.387	
PASSIVITÀ					
Capitale sociale		27.500		27.500	
Altre riserve		161.303		303.082	
Utili dell'esercizio		53.904		63.131	
Patrimonio netto di Gruppo	7.12	242.707		393.713	
Patrimonio netto di terzi		83		80	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi	7.12	242.790		393.793	
Fondo rischi e oneri	7.13	159.894		154.927	
Fondi relativi al personale	7.14	68.527		72.825	
Passività finanziarie non correnti	7.15	310.049		304.380	
Altre passività non correnti	7.16	62.307			
Totale passività non correnti		600.777		532.132	
Debiti commerciali	7.17	185.417	3.315	148.415	1.902
Debiti per imposte dell'esercizio	7.18	42.804		41.351	
Altri debiti	7.19	181.771		87.413	
Passività finanziarie correnti	7.15	36.460		73.283	
Totale passivo corrente		446.452		350.462	
TOTALE PASSIVO		1.047.230		882.594	
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.290.019		1.276.387	

(*) Le immobilizzazioni immateriali includono beni in concessione (finiti e in corso) per 1.044,4 milioni di euro e 992,9 milioni di euro, rispettivamente al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010.

(**) Le immobilizzazioni materiali non esplicitano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a 500,0 milioni di euro e 499,5 milioni di euro rispettivamente al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010. Tali beni sono, infatti, rappresentati al netto dei relativi contributi ricevuti, in accordo con lo IAS 20.

Conto economico consolidato complessivo

Esercizio chiuso al 31 dicembre							
(Migliaia di euro)	Note	2011	Di cui verso parti correlate	Di cui non ricorrente	2010	Di cui verso parti correlate	Di cui non ricorrente
Ricavi di gestione	8.1	579.306	29.475		565.791	27.562	15.605
Ricavi per lavori su beni in concessione	8.2	65.137			48.366		
Totale ricavi		644.443			614.157		
Costi operativi							
Costi del lavoro	8.3	(251.594)	(248)		(248.459)	(78)	
Materiali di consumo	8.4	(53.059)			(48.344)		
Costi industriali	8.5	(89.087)	(2.978)		(87.027)	(559)	
Costi amministrativi	8.6	(38.512)	(34)	(4.400)	(33.593)		
Costi per lavori su beni in concessione	8.7	(61.507)			(45.691)		
Totale costi operativi		(493.759)			(463.114)		
Margine operativo lordo / EBITDA		150.684			151.043		
Ammortamenti	8.8	(41.384)			(36.913)		
Accantonamenti e svalutazioni	8.9	(27.991)			(16.265)		
Risultato operativo		81.309			97.865		
Proventi (oneri) da partecipazioni	8.10	21.681		18.700	5.567		
Oneri finanziari	8.11	(20.327)			(19.222)		
Proventi finanziari	8.11	5.371			18.203		12.456
Risultato prima delle imposte		88.034			102.413		
Imposte dell'esercizio	8.12	(34.127)			(39.280)		
Risultato netto		53.907			63.133		
Risultato di pertinenza dei terzi		3			2		
Risultato del Gruppo		53.904			63.131		
Risultato per azione	8.13						
Base (euro)		0,22			0,25		
Diluito (euro)		0,22			0,25		
Altre componenti dell'utile complessivo:							
Proventi da valutazione a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita		(12.200)			5.811		
Effetto fiscale relativo alla valutazione al fair value di attività finanziarie disponibili alla vendita		2.049			(292)		
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati		(7.681)					
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati - effetto fiscale		2.112					
Totale altre componenti dell'utile complessivo		(15.720)			5.519		
Totale utile complessivo dell'esercizio		38.186			68.652		
Attribuibile a:							
- Azionisti della capogruppo		38.183			68.650		
- Interessi di minoranza		3			2		

Rendiconto finanziario consolidato

Esercizio chiuso al 31 dicembre				
(Migliaia di euro)	2011	Di cui verso parti correlate	2010	Di cui verso parti correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	88.034		102.413	
Rettifiche:				
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali ed immateriali	41.384		36.913	
Accantonamento netto a fondi (incluso il fondo del personale)	(2.209)		(7.640)	
Oneri finanziari netti	14.957		1.019	
Proventi da partecipazioni	(21.682)		(5.567)	
Risarcimento Ministero dei Trasporti (esclusa quota interessi)			(14.883)	
Altre variazioni non monetarie	1.304		(1.611)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	121.787		110.644	
Variazione rimanenze	432		(419)	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	10.404	(171)	(13.889)	97
Variazione altre attività non correnti	293		304	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	50.094	(1.412)	(6.325)	(1.775)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	61.224		(20.329)	
Imposte sul reddito pagate	(34.806)		(26.632)	
Risarcimento Ministero dei Trasporti (inclusa quota interessi)			27.339	
Cash flow derivante dall'attività operativa	148.206		91.022	
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali	(67.351)		(49.166)	
-materiali	(22.405)		(25.442)	
-finanziarie				
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-materiali	1.635		269	
-finanziarie	22.200		6.525	
Dividendi incassati	1.663	1.663	6.000	6.000
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(64.257)		(61.814)	
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(28.293)		(18.990)	
- incrementi / (decremento) di anticipazione finanziaria su contributi Stato	(9.277)		(13.201)	
Decremento / (incremento) crediti per contributi Stato	7.182		14.632	
Aumento di capitale e riserve di patrimonio netto				
Incremento / (decremento) netto altre passività finanziarie	(2.546)		(1.878)	
Dividendi distribuiti	(41.846)			
Interessi pagati	(8.572)		(12.080)	
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(83.352)		(31.517)	
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	597		(2.309)	
Disponibilità liquide di inizio periodo	23.465		25.774	
Disponibilità liquide di fine periodo	24.062		23.465	

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

Saldo al 31/12/2009 Riesposto	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Adeg. partecip. collegate	Riserva hedge accounting contratti derivati	Adeg. a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto cons. di Gruppo e di terzi
(Migliaia di euro)	27.500	5.500	228.432	4.000		4.632	55.026	325.090	78	325.168
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione dell'utile di esercizio 2009			55.026				(55.026)			
Distribuzione dividendi										
Altri movimenti										
Valutazione al fair value delle attività finanziarie disponibili per la vendita						5.519		5.519		5.519
Risultato dell'esercizio							63.131	63.131	2	63.133
Saldo al 31/12/2010	27.500	5.500	283.458	4.000		10.151	63.131	393.740	80	393.820
Saldo al 31/12/2010	27.500	5.500	283.458	4.000		10.151	63.131	393.740	80	393.820
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione dell'utile di esercizio 2010			63.131				(63.131)			
Dividendi distribuiti			(41.846)					(41.846)		(41.846)
Delibera di distribuzione dei dividendi del 29 dicembre 2011			(147.370)					(147.370)		(147.370)
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(5.569)	(10.151)		(15.720)		(15.720)
Risultato del periodo							53.904	53.904	3	53.906
Saldo al 31/12/2011	27.500	5.500	157.373	4.000	(5.569)		53.904	242.708	83	242.790

Nota integrativa al bilancio consolidato

1. Informazioni generali

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

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

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

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

Attraverso la società SEA Handling, controllata da SEA, il Gruppo SEA fornisce anche i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta (attività di Handling).

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

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

- per il tramite di una partecipazione, detenuta da SEA, del 40% del capitale sociale di Dufrital, è presente anche nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Genova e Verona;
- attraverso la società partecipata Malpensa Logistica Europa (il cui capitale sociale, alla data del 31 dicembre 2011, è detenuto da SEA in misura pari al 25%) opera nelle attività di logistica integrata;
- attraverso la partecipazione (pari al 30% del capitale sociale) in SEA Services è attiva nel settore della ristorazione presso gli aeroporti di Milano;
- per il tramite di una partecipazione nel capitale sociale di Disma (pari al 18,75%) è attiva nella gestione un impianto per lo stoccaggio e la

distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa.

La Società, con una partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale, è inoltre il primo azionista di SACBO, società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio.

Le attività svolte dal Gruppo SEA, pocanzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nelle seguenti macro aree, corrispondenti ad altrettante business unit in relazione a ciascuna delle quali il Gruppo percepisce proventi come di seguito indicati:

- attività Aviation (attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci); i ricavi generati sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune, nonché dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso esclusivo di spazi da parte di vettori ed handler. A tal riguardo si precisa che i diritti e i corrispettivi per la sicurezza sono stabiliti da decreti ministeriali, mentre i corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune sono soggetti a vigilanza di Enac, che ne verifica la congruità;
- attività Non Aviation (servizi commerciali offerti a passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli aeroporti di Milano) i cui ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività Non Aviation svolte direttamente da SEA, e/o con riferimento alle predette attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle royalties espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, con la previsione di un minimo garantito;
- attività di Handling (servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta); i relativi ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per lo svolgimento delle attività di handling rampa (ossia i servizi prestati in area airside, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento aeromobili, smistamento e riconcilio bagagli) e di handling passeggeri (ossia i servizi prestati in area landside, fra cui check in e lost & found). Tali corrispettivi sono liberamente negoziati tra il Gruppo SEA e le compagnie aeree;
- Energia (generazione e vendita di energia elettrica e termica) i cui ricavi sono rappresentati da corrispettivi di mercato stabiliti per unità di misura da moltiplicare per il quantitativo di energia fornita.

Si rimanda alla successiva Nota 6 per informazioni economico-patrimoniali relative alle singole business unit.

In data 29 dicembre 2011 si è chiuso il bando di gara per la cessione di una quota di partecipazione di SEA

detenuta dal Comune di Milano; il fondo F2i - Fondi Italiani per le infrastrutture, aggiudicatario della gara, ha acquisito il 29,75% del capitale sociale; pertanto, alla data di predisposizione del presente documento, il Comune di Milano detiene il controllo di diritto di SEA tramite una partecipazione pari al 54,81% del capitale sociale.

2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio al 31 dicembre 2011, come di seguito definito. Il bilancio al 31 dicembre 2011 è stato redatto in migliaia di euro, così come le tabelle incluse nella nota integrativa.

2.1 Base di preparazione

Il bilancio consolidato è comprensivo del prospetto della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010, del conto economico consolidato complessivo, del rendiconto finanziario consolidato, del prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato per il 31 dicembre 2011 e 2010 e delle relative note esplicative.

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

Il bilancio consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del fair value. Il bilancio consolidato è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale, avendo gli ammini-

stratori verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro ed in particolare nei prossimi 12 mesi.

Si segnala che rispetto al bilancio consolidato di SEA chiuso al 31 dicembre 2010, la Società ha scelto di cambiare la modalità di contabilizzazione degli strumenti finanziari derivati, così come consentito dallo IAS 39. In particolare, con riferimento ai contratti sottoscritti fino al 31 dicembre 2010 gli stessi, alla data di stipula, erano contabilizzati al fair value e le variazioni del fair value rilevate successivamente alla prima iscrizione erano trattate quali componenti del risultato economico-finanziario dell'esercizio. Per i nuovi contratti sottoscritti dall'1 gennaio 2011 la Società adotta, dove applicabile, la cosiddetta metodologia dell'"hedge accounting". Si rimanda al successivo paragrafo 2.6 per la descrizione di detta metodologia.

Nel presente bilancio consolidato, i dati riportati ai fini comparativi nelle tabelle di movimentazione, riferiti ai saldi patrimoniali al 31 dicembre 2009, sono indicati come "Riesposti", in quanto tengono conto della prima applicazione dell'IFRIC 12, come descritto nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2010.

Il bilancio consolidato è assoggettato a revisione contabile da parte della società di revisione, PricewaterhouseCoopers, revisore legale della Società e del Gruppo.

2.2.1 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili nel 2011

Di seguito si riportano i principi contabili internazionali e le interpretazioni entrati in vigore dall'1 gennaio 2011 e applicabili al Gruppo SEA a partire dall'1 gennaio 2011. L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni non ha avuto effetti sulla posizione finanziaria o sul risultato del Gruppo.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
Modifiche allo IAS 32: classificazione dei diritti di emissione	23 dic '09	24 dic '09	Esercizi che iniziano dopo il 31 gen '10	1 gen '11
Modifiche all'IFRS 1 e all'IFRS 7: esenzione limitata dall'informativa comparativa prevista dall'IFRS 7 per i neo-utilizzatori	30 giu '10	1 lug '10	Esercizi che iniziano dopo il 30 giu '10	1 gen '11
IAS 24: informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate e conseguenti modifiche all'IFRS 8	19 lug '10	20 lug '10	Esercizi che iniziano dopo il 31 dicembre '10	1 gen '11
Modifiche all'IFRIC 14: pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima	19 lug '10	20 lug '10	Esercizi che iniziano dopo il 31 dicembre '10	1 gen '11
IFRIC 19: estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale	23 lug '10	24 lug '10	Esercizi che iniziano successivamente al 30 giu '10	1 gen '11

Si precisa che lo IAS 24 revised era già applicato in via anticipata dalla Società.

Nel mese di maggio 2010 lo IASB ha emesso le seguenti modifiche agli IFRS (improvement):

- Improvement all'IFRS 3 - Aggregazioni aziendali, valutazione delle partecipazioni dei terzi;
- Improvement allo IAS 27 - Bilancio consolidato e separato;
- Improvement all'IFRS 7 - Strumenti finanziari: informazioni integrative e le modifiche alle informazioni integrative;
- Improvement allo IAS 1 - Presentazione del prospetto delle variazioni di patrimonio netto;
- Improvement allo IAS 34 - Bilanci intermedi, eventi ed operazioni significativi;

- Improvement all'IFRIC 13 - Programmi di fidelizzazione della clientela, fair value dei punti premio;
- Improvement all'IFRS 1 - Prima applicazione degli IFRS.

2.2.2 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo

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

Descrizione	Data di efficacia prevista dal principio
Provisions of IAS 39 relating to fair value hedge of interest rate risk associated with a portfolio including core deposits	Data della First Time Adoption
IFRS 9: Financial instruments	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013
Amendments to IFRS 1: Severe Hyperinflation and Removal of Fixed Dates for First-time Adopters	Esercizi che iniziano a partire dall'1 lug 2011
Amendments to IAS 12: Deferred Tax: Recovery of Underlying Assets	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2012
IFRS 10 "Consolidated Financial Statements" e la versione aggiornata dello IAS 27 "Separate Financial Statements"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013
IFRS 11 "Joint Arrangements" e la versione aggiornata dello IAS 28 "Investments in Associates and Joint Ventures"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013
IFRS 12 "Disclosure of Interests in Other Entities"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013
l'IFRS 13 "Fair Value Measurement"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 lug 2013
Amendments to IAS 1 "Presentation of Items of Other Comprehensive Income"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 lug 2012
Nuova versione dello IAS 19 "Employee Benefits"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013

Il Gruppo sta valutando gli effetti che l'applicazione di tali principi potrà avere sul bilancio consolidato del Gruppo.

2.3 Criteri e metodologie di consolidamento

Le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 e sono state opportunamente rettificare, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo.

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci della Società e delle società sulle quali la stessa esercita, direttamente o indirettamente, il controllo a partire dalla data in cui lo stesso è stato acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Nella fattispecie il controllo è esercitato in forza del possesso diretto della maggioranza delle azioni con diritto di voto.

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

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro spettanza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto

e del conto economico consolidato;

- le operazioni di aggregazione di imprese sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (acquisition method). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al fair value, calcolato come la somma dei fair value delle attività trasferite e delle passività assunte dal Gruppo alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita. Gli oneri accessori alla transazione sono generalmente rilevati nel conto economico nel momento in cui sono sostenuti. Alla data di acquisizione, le attività identificabili acquisite e le passività assunte sono rilevate al fair value alla data di acquisizione; costituiscono un'eccezione le seguenti poste, che sono invece valutate secondo il loro principio di riferimento:

- imposte differite attive e passive;
- attività e passività per benefici ai dipendenti;
- passività o strumenti di capitale relativi a pagamenti basati su azioni dell'impresa acquisita o pagamenti basati su azioni relativi al Gruppo emessi in sostituzione di contratti dell'impresa acquisita;
- attività destinate alla vendita e discontinued operation;
- le acquisizioni di quote di minoranza relative a entità per le quali esiste già il controllo non sono considerate tali, bensì operazioni sul patrimonio netto; il

- Gruppo procede alla contabilizzazione a patrimonio netto dell'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita;
- gli utili e le perdite significativi, con i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, salvo che per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati se significativi, i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
 - gli utili o le perdite derivanti dalla cessione di quote di partecipazione in società consolidate che comportano la perdita del controllo sono imputati a conto economico per l'ammontare corrispondente alla differenza fra il prezzo di vendita e la corrispondente frazione di patrimonio netto consolidato ceduta.

Società collegate

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

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

- il valore contabile di tali partecipazioni risulta allineato al patrimonio netto rettificato, ove necessario, per riflettere l'applicazione degli IFRS e comprende

l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;

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

2.4 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale (al 31 dicembre 2011) delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2011 con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione sociale	Sede legale	Capitale sociale al 31 dicembre 2011 (in euro)
SEA Handling SpA	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	38.050.394
SEA Energia SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000
Consorzio Malpensa Construction	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano	51.646
Dufrital SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	258.250
CID Italia SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	208.000
SACBO SpA	Via Aeroporto, 13 - Orio al Serio (BG)	17.010.000
SEA Service Srl	Via Val Formazza, 10 - Milano	105.000
Malpensa Logistica SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000
DISMA SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2011, con

indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione sociale	% possesso al 31 dicembre	Metodo di consolidamento al 31 dicembre
SEA Handling SpA	100,000	Integrale
SEA Energia SpA	100,000	Integrale
Consorzio Malpensa Construction	51,000	Integrale
Dufrital SpA	40,000	Patrimonio netto
CID Italia SpA	40,000	Patrimonio netto
SACBO SpA	30,979	Patrimonio netto
SEA Service Srl	30,000	Patrimonio netto
Malpensa Logistica SpA	25,000	Patrimonio netto
Disma SpA	18,750	Patrimonio netto

Si segnala che non vi sono state variazioni rispetto al 31 dicembre 2010.

2.5 Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

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

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

2.6 Criteri di valutazione

Immobilizzazioni immateriali

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

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al "fair value" dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il fair value dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un mark up del 6% rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo. La logica di determinazione del fair value discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto se il fair value dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del fair value dei servizi di costruzione effettuati. Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

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

Il fondo ammortamento ed il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione allo Stato alla scadenza della concessione dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni in concessione.

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

(b) Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti simili

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

(c) Computer software

I costi delle licenze software sono ammortizzati a quote costanti in 3 anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono spesi nel momento in cui sono sostenuti.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali includono beni di proprietà e beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato. Per quanto riguarda i beni gratuitamente devolvibili finanziati dal Gruppo, si rimanda al successivo paragrafo.

Beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato

I beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato sono rappresentati da immobilizzazioni tecniche acquisite dal Gruppo nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo, a carico del Gruppo, di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà del Gruppo fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2041. Tali immobilizzazioni tecniche sono devolute a titolo gratuito all'Amministrazione dello Stato alla data di scadenza della Convenzione. Nel bilancio consolidato i cespiti finanziati attraverso contributi dallo Stato ai sensi della Legge 449/85, sono espressi al netto di tali contributi.

Beni di proprietà

I beni di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni tecniche acquisite a titolo oneroso dal Gruppo non soggette ad obbligo di devoluzione gratuita.

Gli immobili, impianti e macchinari relativamente sia ai beni di proprietà che a beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione e, solo con riferimento ai beni in proprietà, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo in-

clude gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie.

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

Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "component approach". I beni gratuitamente devolvibili finanziati da SEA sono ammortizzati nel periodo di durata della concessione o della loro vita utile dei componenti identificati se minore.

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

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

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

Perdite di valore di immobili, impianti e macchinari e immobilizzazioni immateriali

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le attività immateriali e le partecipazioni collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione

rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo fair value, ridotto dei costi di vendita, e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla cash generating unit cui tale attività appartiene. Nel determinare il fair value si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile.

Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

Investimenti immobiliari

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

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate in una delle seguenti categorie in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate:

- attività finanziarie a fair value a conto economico;
- crediti e finanziamenti attivi;
- attività disponibili per la vendita.

Le attività finanziarie sono iscritte all'attivo patrimoniale nel momento in cui la società diviene parte dei contratti connessi alle stesse. Le attività finanziarie cedute sono eliminate dall'attivo dello stato patrimoniale, quando il diritto a ricevere i flussi di cassa è trasferito unitamente a tutti i rischi e benefici associati alla proprietà.

Gli acquisti e le vendite di attività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta delle relative operazioni. Le attività finanziarie sono valutate come segue:

(a) Attività finanziarie a fair value a conto economico

Le attività finanziarie sono classificate in questa categoria se acquisite allo scopo di essere cedute nel breve termine. Le attività di questa categoria sono classificate come correnti e valutate al fair value; le variazioni di fair value sono riconosciute a conto economico nel periodo in cui sono rilevate, se significative.

(b) Crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari, prevalentemente relativi a crediti verso clienti, non-derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, a eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente. Tali attività sono valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso d'interesse effettivo.

Se vi è un'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore, l'attività è ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi di cassa ottenibili in futuro. Le perdite di valore sono rilevate a conto economico. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato.

(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non-derivati esplicitamente designati in questa categoria, ovvero che non trovano classificazione in nessuna delle precedenti categorie e sono compresi nelle attività non correnti a meno che il management intenda cederli nei 12 mesi successivi dalla data del bilancio. Tali attività finanziarie sono valutate al fair value e gli utili o perdite da valutazione sono imputati a una riserva di patrimonio netto afferente le "Altre componenti dell'utile complessivo" (altre componenti del conto); la loro imputazione a conto economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta o, nel caso di variazioni cumulate negative, quando si valuta che la riduzione di valore già rilevata a patrimonio netto non potrà essere recuperata in futuro.

Nel caso di partecipazioni classificate come attività finanziarie disponibili per la vendita, un prolungato o significativo declino nel fair value della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore.

Strumenti finanziari derivati

I derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del fair value degli strumenti oggetto di copertura (fair value hedge, es. copertura della variabilità del fair value di attività/passività a tasso fisso), i derivati sono rilevati al fair value con imputazione degli effetti a conto economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del fair value associate al rischio coperto. Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (cash flow hedge), le coperture effettuate vengono designate a fronte dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari attribuibile ai rischi che in un momento successivo possono influire sul conto economico. La parte efficace della variazione di fair value della parte di contratti derivati che sono stati designati come di copertura secondo i requisiti previsti dallo IAS 39 viene sospesa in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "altre componenti del conto economico complessivo"); tale riserva viene poi imputata a conto economico nel periodo in cui la transazione coperta influenza il conto economico. La parte inefficace della variazione di fair value della parte di contratti derivati, così come l'intera variazione di fair value dei derivati che non sono stati designati come di copertura o che non ne presentano i requisiti richiesti dal citato IAS 39, viene invece contabilizzata direttamente a conto economico nella voce "proventi/oneri finanziari".

Il fair value di strumenti finanziari quotati è basato sul prezzo corrente di offerta. Se il mercato di un'attività finanziaria non è attivo (o si riferisce a titoli non quotati), il Gruppo definisce il fair value utilizzando tecniche di valutazione che includono: il riferimento ad avanzate trattative in corso, riferimenti a titoli che posseggono le medesime caratteristiche, analisi basate sui flussi di cassa, modelli di prezzo basati sull'utilizzo di indicatori di mercato e allineati, per quanto possibile, alle attività da valutare.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato al netto del fondo svalutazione crediti. Qualora vi sia un'obiettiva evidenza di indicatori di riduzioni di valore, l'attività viene ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro.

L'obiettiva evidenza di perdita di valore è verificata considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti contrattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di insolvenza della controparte. I crediti sono esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se nei periodi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo

ammortizzato qualora non fosse stata effettuata la svalutazione.

Rimanenze

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

Disponibilità liquide

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

Fondi rischi e oneri

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

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

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

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

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

esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12.

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

Le società del Gruppo hanno in essere sia piani a contribuzione definita che piani a benefici definiti.

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

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione; pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del fair value delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il projected unit credit method. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (high-quality corporate) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai suddetti aggiustamenti e le variazioni delle ipotesi attuariali sono imputate direttamente nel conto economico.

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

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

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

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare sono inizialmente iscritte al fair value, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutate al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

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

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati al fair value del corrispettivo ricevuto per le prestazioni di servizi della gestione ordinaria dell'attività del Gruppo. Il ricavo è riconosciuto al netto dell'imposta sul valore aggiunto, degli incentivi e degli sconti. I ricavi, principalmente riferibili alle prestazioni di servizi, sono riconosciuti nel periodo contabile nel quale i servizi sono resi.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nel periodo relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e sulla base dei costi so-

stenuti per tali attività maggiorati di un mark up del 6% rappresentativo della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo.

Contributi pubblici

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

Contributi in conto capitale

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

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico.

Riconoscimento dei costi

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

Proventi finanziari

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

Oneri finanziari

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

Imposte

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

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

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

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra i "costi amministrativi".

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'Assemblea. Si rimanda inoltre a quanto esposto nella Nota 15.

Risultato per azione

Base

Il risultato base per azione è calcolato dividendo il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio.

Diluito

Il risultato diluito per azione è calcolato dividendo il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie. Ai fini del calcolo dell'utile diluito per azione, la media ponderata delle azioni in circolazione è modificata assumendo la conversione di tutte le potenziali azioni aventi effetto diluitivo, mentre il risultato netto del Gruppo è rettificato per tenere conto degli effetti, al netto delle imposte, della conversione.

3. Stime e assunzioni

La predisposizione del bilancio richiede, da parte degli amministratori, l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta

in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

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

(a) Riduzione di valore delle attività

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

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

(c) Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi di natura legale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio

relativi a tali rischi rappresenta la migliore stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero, pertanto, avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo. Inoltre il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

(d) Crediti commerciali

Se vi è l'obiettivo evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l'apposizione di un fondo svalutazione crediti. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima è basata su fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

4. Gestione dei rischi

La strategia di risk management del Gruppo è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle performance finanziarie del Gruppo. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

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

4.1 Rischio credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo

SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti, sia commerciali sia finanziarie.

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

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

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

In applicazione delle policy interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie o assicurative a prima richiesta emesse da soggetti di primario standing creditizio o da depositi cauzionali. Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti ed utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore. Il Gruppo SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso, o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione.

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

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	265.624	279.832
- di cui scaduto	187.744	216.363
Fondo svalutazione crediti commerciali	104.428	100.207
Totale crediti commerciali	161.196	179.625

La riduzione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2011 rispetto al 31 dicembre 2010 deriva dalla chiusura di taluni contenziosi e dal miglioramento della ge-

stione degli scaduti.

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2011.

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010
Crediti commerciali verso clienti	265.624	279.832
- di cui scaduto	187.744	216.363
da meno di 180 giorni	58.724	67.962
da oltre 180 giorni	129.020	148.401
Incidenza % dei crediti scaduti	70,7	77,3
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	22,1	24,3
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	48,6	53,0

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2011, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure con-

corsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie, assicurative e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010
Crediti commerciali verso clienti	265.624	279.832
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	72.113	66.759
(ii) crediti oggetto di contestazioni	32.345	28.200
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	161.166	184.873
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	83.286	121.404
Fidejussioni e depositi cauzionali	80.369	101.700
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	49,9%	55,0%

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2011 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

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

Il Gruppo SEA gestisce tale rischio attraverso un opportuno bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l'obiettivo di mitigare

l'effetto economico della volatilità dei tassi di interesse di riferimento.

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

A fine 2011 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine e a breve, queste ultime costituite dalle quote in scadenza nei successivi 12 mesi).

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

Contratti di finanziamento a medio/lungo termine al 31 dicembre 2011

Finanziamento	Tipologia di tasso	Data di erogazione	Data di scadenza	31 dicembre 2011		31 dicembre 2010	
				Importo in euro migliaia	Tasso %	Importo in euro migliaia	Tasso %
SEA SpA							
BEI 1^ erogazione (a)	F	17/12/96	15/9/11		7,70	3.499,00	7,70
BEI 2^ erogazione (a)	F	24/7/98	15/3/13	4.728,16	5,27	7.687,46	5,27
BEI 2^ erogazione (a)	V	24/7/98	15/3/13	3.873,43	1,83	6.455,71	1,43
Totale BEI diretto				8.601,59	3,72	17.642,17	4,35
Pool Cariplo 1^ erogazione	V	17/12/96	15/9/11			1.549,37	1,41
Pool Cariplo 2^ erogazione	V	20/6/97	15/3/12	774,69	1,86	2.324,06	1,41
Pool Cariplo 2^ erogazione	F	20/6/97	15/3/12	1.077,67	7,57	3.116,53	7,57
Pool Cariplo 3^ erogazione	F	8/8/97	15/3/12	2.078,56	6,67	6.036,61	6,67
Pool Cariplo 4^ erogazione	F	8/4/98	15/3/13	9.618,55	5,44	15.613,92	5,44
Totale BEI/Pool Cariplo				13.549,50	5,59	28.640,50	5,39
BIIS (ex Comit) -BEI 1^ erogazione	F	26/8/99	15/3/14	5.000,00	3,14	7.000,00	3,14
BIIS (ex Comit) -BEI 2^ erogazione(**)	V	30/11/00	15/9/15	4.000,00	1,81	5.000,00	1,36
BIIS (ex Comit) -BEI 3^ erogazione(**)	V	17/3/03	15/9/17	13.894,74	1,81	16.210,53	1,36
Totale BEI/Comit				22.894,74	2,10	28.210,53	1,80
BNL-BEI 1^ erogazione	V	22/11/99	15/9/14	6.000,00	1,76	8.000,00	1,31
BNL-BEI 2^ erogazione(**)	V	11/8/00	15/3/15	3.500,00	1,76	4.500,00	1,31
BNL-BEI 4^ erogazione(**)	V	8/5/03	15/3/18	7.569,25	1,76	8.733,75	1,31
BNL-BEI 13/6/2006 1^ erog.	V	4/9/06	4/9/26	11.000,00	1,81	11.000,00	1,36
BNL-BEI 13/6/2006 2^ erog.	V	4/9/06	4/9/26	11.000,00	1,81	11.000,00	1,36
BNL-BEI 13/6/2006 3^ erog.(*)	V	4/9/06	4/9/26	11.000,00	1,81	11.000,00	1,36
BNL-BEI 13/6/2006 4^ erog.(*)	V	4/9/06	4/9/26	12.000,00	1,81	12.000,00	1,36
BNL-BEI 13/6/2006 5^ erog.(*)	V	4/9/06	4/9/26	12.000,00	1,81	12.000,00	1,36
BNL-BEI 2007 1^ erog.(*)	V	7/3/07	7/3/27	11.000,00	1,81	11.000,00	1,36
BNL-BEI 2007 2^ erog.(*)	V	7/3/07	7/3/27	11.000,00	1,81	11.000,00	1,36
Totale BEI/BNL				96.069,25	1,80	100.233,75	1,35
UNICREDIT BEI 1^ erog.(*)	V	8/9/07	8/9/27	10.000,00	1,98	10.000,00	1,21
UNICREDIT BEI 2^ erog.(*)	V	8/9/07	8/9/27	10.000,00	1,98	10.000,00	1,21
UNICREDIT BEI 3^ erog.(*)	V	16/2/09	15/9/28	15.000,00	2,21	15.000,00	1,44
Totale BEI/UNICREDIT				35.000,00	2,08	35.000,00	1,31
BIIS-BEI 1^ erog.(*)	V	25/2/11	15/9/30	10.000,00	2,35		
BIIS-BEI 2^ erog.(*)	V	25/2/11	15/9/30	5.000,00	2,35		
BIIS-BEI 3^ erog.	V	23/6/11	15/3/31	10.000,00	2,41		
BIIS-BEI 4^ erog.	V	23/6/11	15/3/31	5.000,00	2,41		
Totale BEI/BIIS				30.000,00	2,38		
Unicredit Mediobanca di cui:	V	8/3/06	8/3/13	102.500,00	2,93	102.500,00	1,51
- quota non swappata				102.500,00	2,93	52.500,00	1,51
- quota swappata(**)				-		50.000,00	1,51
Totale finanziamenti diversi da BEI				102.500,00	2,93	102.500,00	1,51
Totale SEA SpA				308.615,04	2,51	312.226,92	1,98
SEA Energia							
BPM	V	20/6/03	31/12/14	7.318,00	2,50	8.342,00	1,91
UNICREDIT - BPM	V	20/6/06	30/6/14	15.318,65	2,40	18.475,92	1,75
Totale SEA Energia				22.636,65	2,43	26.817,92	1,80
Totale debito di Gruppo				331.251,69	2,50	339.044,84	1,96
		Totale tranche swappate		107.000,00	32,3	84.444,28	24,9
		Quota debito a tasso fisso		22.502,94	6,8	42.953,51	12,7
		Quota debito non coperto		201.748,75	60,9	211.647,06	62,4

(a) Soggetto a fidejussione FEI

(*) Tranche soggette a swap

(**) Tranche soggette a swap al 31 dicembre 2010, ma non al 31 dicembre 2011.

Si precisa che il costo medio del debito finanziario lordo di Gruppo a medio/lungo termine, a seguito delle operazioni di copertura dal rischio tasso, a fine 2011 è pari a 2,59%.

Il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine verso le banche, pari a fine 2011 a 338.038 migliaia di euro (346.322 migliaia di euro a fine 2010) è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale ed interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;

- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite, e le quote capitali in scadenza, sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

Coperture tasso d'interesse

(Migliaia di euro)	Nozionale alla stipula	Debito residuo al 31/12/2011	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value	
						al 31/12/2011	al 31/12/2010
	50.000		08/05/2006	13/09/2006	13/03/2011		(704,2)
	22.000		31/05/2006	15/03/2007	15/03/2011		(212,0)
	10.000	10.000	18/05/2011	15/09/2012	15/09/2021	(937,1)	
	5.000	5.000	18/05/2011	15/09/2012	15/09/2021	(468,6)	
IRS	15.000	15.000	18/05/2011	15/09/2012	15/09/2021	(1.336,3)	
	11.000	11.000	18/05/2011	15/09/2011	15/09/2016	(650,6)	
	10.000	10.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	(766,9)	
	11.000	11.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	(816,3)	
	12.000	12.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	(847,5)	
	12.000	12.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	(847,5)	
	11.645		07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011		(108,9)
	17.500		07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011		(116,8)
Collar	10.000	10.000	06/06/2011	15/09/2011	15/09/2021	(622,2)	
	11.000	11.000	06/06/2011	15/09/2011	15/09/2021	(630,7)	
Totale		107.000,0				(7.923,8)	(1.141,9)

b) Rischio di cambio

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

c) Rischio commodity

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

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

Si segnala che, a fine 2011, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio che sono in fase di analisi e valutazione per i periodi futuri. Si precisa altresì che il Gruppo SEA, nel corso dell'anno, ha sottoscritto contratti bilaterali per la fornitura di energia elettrica e calore a soggetti terzi, correlando il prezzo di vendita all'andamento del costo del gas, attuando in tal modo coperture implicite dal rischio commodity.

d) Rischio di liquidità

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

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

In particolare il Gruppo SEA:

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

A fine 2011 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per 225 milioni di euro, con una vita media residua superiore a 4 anni, e così ripartite: 90 milioni di euro di linee di credito non revolving intermedie da primari istituti bancari su raccolta BEL, correlate alla realizzazione di interventi infrastrutturali sullo scalo di Malpensa, 50 milioni di euro

di una linea di credito revolving (utilizzabile in tranches di durata compresa fra 1 e 12 mesi) e 85 milioni di un finanziamento non ancora erogato e destinato alla copertura, nel 2012, della prima tranche del dividendo straordinario così come deliberato dall'Assemblea del 29 dicembre 2011. A fine dicembre 2011 il Gruppo SEA dispone di 23,7 milioni di euro di disponibilità liquide investite in conti correnti ordinari e di tesoreria, di cui 23,6 milioni di euro relativi a SEA SpA.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale (avvalendosi anche di rapporti di factoring indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa).

Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza dei debiti finanziari (capitale, interessi e strumenti derivati) e commerciali in essere alla fine del 2011 e del 2010:

(Milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Passività 2011					
Indebitamento finanziario lordo	41,5	176,1	40,3	143,3	401,2
Debiti commerciali	185,4				185,4
Totale debito	226,9	176,1	40,3	143,3	586,7

La tabella seguente evidenzia la composizione e la scadenza dei debiti finanziari (capitale, interessi e

strumenti derivati) e commerciali in essere al corrispondente periodo del 2010:

(Milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Passività 2010					
Indebitamento finanziario lordo	75,8	171,2	49,5	119,5	416,0
Debiti commerciali	148,4				148,4
Totale debito	224,2	171,2	49,5	119,5	564,4

4.4 Sensitivity

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

In particolare l'analisi ha considerato:

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

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

- a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico del Gruppo SEA, al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di -50 basis point.
- b) Metodi di calcolo:
- la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di sti-

mare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione, di cui al punto a), sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;

- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi, al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di fair value (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva forward attesa per il periodo di riferimento.

Di seguito si riportano i risultati della sensitivity analysis condotta:

(migliaia di euro)	31 dicembre 2011		31 dicembre 2010	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	(285,96)	289,40	(155,78)	162,40
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾	1.539,33	(1.539,33)	1.588,73	(1.588,73)
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾	(210,94)	210,94	(677,30)	677,30
Strumenti derivati di copertura (fair value a CE)	(67,08)	139,72	(211,92)	211,49
Strumenti derivati di copertura (fair value a SP)	(3.275,30)	3.037,95		

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

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

Si precisa che sui risultati della sensitivity analysis condotta su alcune voci delle tabelle precedenti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato, che nel caso di una variazione di -50 basis point risulterebbero negativi, e pertanto sono stati posti uguali a zero.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (covenants), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della

gestione corrente. Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei covenants determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato spread predeterminato (secondo una pricing grid definita contrattualmente).

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

5. Classificazione degli strumenti finanziari

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010 del Gruppo:

Al 31 dicembre 2011						
(Migliaia di euro)	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altri crediti non correnti			922			922
Crediti commerciali			171.539			171.539
Altri crediti correnti			16.889			16.889
Cassa e disponibilità liquide			24.062			24.062
Totale			213.412	26		213.439
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing	7.924				299.524	307.448
Passività finanziarie non correnti per leasing					2.602	2.602
Altre passività non correnti					62.307	62.307
Debiti commerciali					123.110	123.110
Debiti per imposte dell'esercizio					42.804	42.804
Altri debiti correnti					244.078	244.078
Passività finanziarie correnti esclusi leasing					35.169	35.169
Passività finanziarie correnti per leasing					1.292	1.292
Totale	7.924				810.884	818.808

Al 31 dicembre 2010						
(Migliaia di euro)	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				15.726		15.726
Altri crediti non correnti			1.187			1.187
Crediti commerciali			190.141			190.141
Altri crediti correnti			22.662			22.662
Cassa e disponibilità liquide			23.465			23.465
Totale			237.455	15.726		253.181
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing					301.252	301.252
Passività finanziarie non correnti per leasing					3.128	3.128
Debiti commerciali					148.415	148.415
Debiti per imposte dell'esercizio					41.351	41.351
Altri debiti correnti					87.413	87.413
Passività finanziarie correnti esclusi leasing	1.142				71.510	72.652
Passività finanziarie correnti per leasing					631	631
Totale	1.142				653.700	654.842

5.1 Informativa sul fair value

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

• livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;

• livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;

• livello 3: altre informazioni.

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al fair value al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010:

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati (passività al netto delle attività)		7.924	
Totale		7.924	26

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2010		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita		15.700	26
Strumenti finanziari derivati (passività al netto delle attività)		1.142	
Totale		16.842	26

6. Informativa per settori operativi

L'identificazione dei settori operativi e delle relative informazioni riportate nel presente paragrafo si è basata sugli elementi che il management utilizza per prendere le proprie decisioni operative. In particolare, la rendicontazione interna rivista ed utilizzata perio-

dicamente dai più alti livelli decisionali del Gruppo prende a riferimento le seguenti unità di business, meglio descritte nella Nota 1 "Informazioni generali": Aviation, Non Aviation, Handling ed Energia.

Di seguito si riportano le principali informazioni finanziarie per ciascun settore di attività:

(Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2011					
	Aviation	Non Aviation	Handling	Energia	Elisioni	Totale
Ricavi di gestione verso terzi	273.723	160.618	112.297	32.667		579.305
Ricavi di gestione intersettoriali	9.476	14.047	16.754	29.708	(69.985)	
Ricavi per lavori su beni in concessione	65.137					65.137
Totale ricavi	348.335	174.665	129.051	62.375	(69.985)	644.442
Margine operativo lordo (EBITDA)	54.972	84.748	(2.233)	13.197		150.684
Ammortamenti	(21.566)	(14.243)	(1.613)	(3.962)		(41.384)
Accantonamenti e svalutazioni	(23.467)	655	(5.220)	42		(27.990)
Risultato operativo						81.310
Proventi (oneri) da partecipazioni						21.681
Proventi (oneri) finanziari						(14.957)
Imposte dell'esercizio						(34.127)
Risultato netto						53.906
Partecipazioni in società collegate al 31/12/2011	28.422	6.880	1.670			36.972
Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali per l'esercizio chiuso al 31/12/2011	65.137	25.489	966	1.794		93.386
Immobilizzazioni immateriali al 31/12/2011	745.915	9.423	479			755.816
Immobilizzazioni materiali al 31/12/2011		184.106	2.607	61.628		248.341

(Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010					
	Aviation	Non Aviation	Handling	Energia	Elisioni	Totale
Ricavi di gestione verso terzi	260.719	154.495	126.060	24.517		565.791
Ricavi di gestione intersettoriali	9.846	15.406	13.398	28.389	(67.039)	
Ricavi per lavori su beni in concessione	48.366					48.366
Totale ricavi	318.931	169.901	139.458	52.906	(67.039)	614.157
Margine operativo lordo (EBITDA)	49.712	81.742	7.175	12.414		151.043
Ammortamenti	(19.138)	(12.665)	(1.477)	(3.633)		(36.913)
Accantonamenti e svalutazioni	(11.706)	(637)	(3.611)	(311)		(16.265)
Risultato operativo						97.865
Proventi (oneri) da partecipazioni						5.567
Proventi (oneri) finanziari						(1.019)
Imposte dell'esercizio						(39.280)
Risultato netto						63.133
Partecipazioni in società collegate al 31/12/2010	29.048	4.845	1.763			35.656
Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali per l'esercizio chiuso al 31/12/2010	48.366	30.226	1.147	1.302		81.041
Immobilizzazioni immateriali al 31/12/2010	705.114	6.205	991			712.310
Immobilizzazioni materiali al 31/12/2010		179.777	2.742	63.797		246.316

Le partecipazioni in società collegate sono state così ripartite per business unit:

- Aviation: SACBO e Disma;

- Non Aviation: Dufrital, CID e SEA Services;
- Handling: Malpensa Logistica Europa;
- Energia: nessuna partecipazione.

7. Note alla situazione patrimoniale e finanziaria

7.1 Immobilizzazioni immateriali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2011 e 2010 relative alle immobilizzazioni immateriali:

(Migliaia di euro)	Al 31/12/2010	Incrementi del periodo	Riclassifiche lavori in corso	Ammortam.	Distruzioni/Insussist./Vendite/Atri movimenti	Al 31/12/2011
Valore lordo						
Beni in concessione	941.544	1.017	38.601		(14.164)	966.998
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	51.316	64.120	(38.601)		598	77.432
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	35.153	3.207			(5.950)	32.411
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.679	2.636			4	4.319
Altre	15.262					15.262
Valore lordo	1.044.954	70.980	0		(19.513)	1.096.422
Fondo ammortamento						
Beni in concessione	(287.746)			(21.566)	10.797	(298.515)
Concessioni aeroportuali in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	(29.636)			(3.143)	5.950	(26.829)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.262)					(15.262)
Fondo ammortamento	(332.644)			(24.709)	16.747	(340.606)
Valore netto						
Beni in concessione	653.798	1.017	38.601	(21.566)	(3.367)	668.482
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	51.316	64.120	(38.601)		598	77.432
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	5.517	3.207		(3.143)		5.582
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.679	2.636			4	4.319
Altre						
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	712.310	70.980	0	(24.709)	(2.766)	755.816

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 668.482 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 e per 653.798 migliaia di euro al 31 dicembre 2010. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della Concessione verso lo Stato. L'ammortamento dell'esercizio 2011 è pari a 21.566 migliaia di euro.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA non detiene il controllo, ma ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione.

Gli investimenti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12 sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso hanno prin-

cipalmente riguardato:

- la riqualifica del piazzale aeromobili al Terminal 2;
- l'avanzamento delle opere per l'ampliamento del Terminal 1 e per la realizzazione del terzo satellite;
- l'ampliamento dell'area cargo e la copertura del raccordo ferroviario.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, pari ad 5.582 migliaia di euro al 31 dicembre 2011, si riferiscono ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale, e all'acquisto di componenti software. L'ammortamento è pari ad 3.143 migliaia di euro.

7.2 Immobilizzazioni materiali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni

per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 e 2010 relative alle immobilizzazioni materiali:

(Migliaia di euro)	Al 31/12/2010	Incrementi del periodo	Riclassifiche	Distruzioni / Insuss. / Vend.	Ammort.	Al 31/12/2011
Valori lordi						
Terreni e fabbricati	211.188		8.527	24.810		244.525
Impianti e macchinari	118.867	1.146	1.547	10.076		131.636
Attrezzature industriali e commerciali	47.175	3.435		(2.078)		48.532
Altri beni	95.606	4.871	3.425	(1.778)		102.124
Immobilizzazioni in corso ed acconti	43.054	12.954	(13.498)	(25.096)		17.413
Totale valori lordi	515.890	22.405	0	5.934		544.229
Fondi ammortamenti e svalutazioni						
Terreni e fabbricati	(74.779)			(90)	(7.499)	(82.367)
Impianti e macchinari	(63.675)			(11.222)	(4.086)	(78.983)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.488)			2.688	(981)	(44.781)
Altri beni	(84.589)			1.775	(4.023)	(86.837)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	(43)			(2.877)		(2.920)
Totale fondi ammortamento e svalutazione	(269.574)			(9.726)	(16.589)	(295.888)
Valori netti						
Terreni e fabbricati	136.409		8.527	24.720	(7.499)	162.157
Impianti e macchinari	55.192	1.146	1.547	(1.147)	(4.086)	52.653
Attrezzature industriali e commerciali	687	3.435		610	(981)	3.751
Altri beni	11.017	4.871	3.425	(3)	(4.023)	15.287
Immobilizzazioni in corso ed acconti	43.011	12.954	(13.498)	(27.973)		14.493
Totale valori netti	246.316	22.405	0	(3.792)	(16.589)	248.341

Le immobilizzazioni materiali non evidenziano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a 500,0 milioni di euro e 499,5 milioni di euro rispettivamente, al 31 dicembre 2011 e 2010.

Le immobilizzazioni materiali sono infatti rappresentate al netto di contributi ricevuti dallo Stato, in accordo con lo IAS 20.

Gli investimenti relativi all'esercizio 2011 hanno ri-

guardato principalmente interventi sui parcheggi di Linate, sulle aerostazioni di Linate e Malpensa e sulle attrezzature complesse ed acquisti per push back e ambulift.

7.3 Investimenti immobiliari

Di seguito la tabella relativa agli investimenti immobiliari:

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010
Valori lordi	4.153	4.075
Fondi ammortamento	(732)	(669)
Totale investimenti immobiliari netti	3.421	3.406

Movimentazione fondo ammortamento	Periodo di dodici mesi chiuso al 31/12/2011
(Migliaia di euro)	
Valori iniziale	(669)
Ammortamenti	(63)
Valore finale	(732)

La voce include i valori dei fabbricati ad uso civile non strumentali all'attività d'impresa del Gruppo (apartamenti e box).

7.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione per gli esercizi

zi chiusi al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010 della voce "partecipazioni in società collegate":

Partecipazioni in società collegate				Movimentazione
(Migliaia di euro)	Al 31/12/2010	Incrementi / Rivalutazioni	Decrementi / Svalutazioni	Al 31/12/2011
SACBO SpA	26.489		(761)	25.729
Dufrital SpA	4.038	1.851		5.889
CID Italia SpA	611	234	(160)	685
Disma SpA	2.559	324	(190)	2.693
Malpensa Logistica Europa SpA	1.763		(93)	1.670
SEA Services Srl	196	111		307
Totale	35.656	2.520	(1.204)	36.973

Partecipazioni in società collegate				Movimentazione
(Migliaia di euro)	Al 31/12/2009 Riesposto	Incrementi / Rivalutazioni	Decrementi / Svalutazioni	Al 31/12/2010
SACBO SpA	22.443	4.046		26.489
Dufrital SpA	9.215	823	(6.000)	4.038
CID Italia SpA	390	221		611
Disma SpA	2.314	245		2.559
Malpensa Logistica Europa SpA	1.763			1.763
SEA Services Srl	118	78		196
Totale	36.243	5.413	(6.000)	35.656

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

Il patrimonio netto rettificato di competenza del

Gruppo SEA, al 31 dicembre 2011, ammonta a 36.973 migliaia di euro rispetto a 35.656 migliaia di euro al 31 dicembre 2010.

7.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

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

Ragione sociale	% possesso al 31/12/2011	% possesso al 31/12/2010
GESAC SpA	0%	5%
Consorzio Milano Sistema, in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
Aeropuertos Argentina 2000 SA	10%	10%

Le tabelle di seguito riepilogano il dettaglio della movimentazione delle partecipazioni disponibili per la vendita dell'esercizio 2011 e 2010:

Partecipazioni disponibili per la vendita				Movimentazione
(Migliaia di euro)	Al 31/12/2010	Incrementi/ Rivalutazioni/ Riclassifiche	Decrementi/ Svalutazioni	Al 31/12/2011
GESAC SpA	8.200		(8.200)	
Consorzio Milano Sistema	25			25
Romairport Srl	1			1
Aeropuertos Argentina 2000 SA	7.500		(7.500)	
Totale	15.726		(15.700)	26

Partecipazioni disponibili per la vendita				Movimentazione
(Migliaia di euro)	Al 31/12/2009 Riesposto	Incrementi/ Rivalutazioni/ Riclassifiche	Decrementi/ Svalutazioni	Al 31/12/2010
GESAC SpA	2.389	5.811		8.200
Consorzio Milano Sistema	25			25
Romairport Srl	1			1
Aeropuertos Argentina 2000 SA	7.500			7.500
Totale	9.915	5.811		15.726

GESAC

In data 3 marzo 2011, SEA ha stipulato con F2i un contratto avente ad oggetto la vendita dell'intera partecipazione detenuta in Società Gestione Servizi Aeroporti Campani SpA - società attiva nel settore della conduzione, manutenzione e sviluppo dei servizi aeroportuali negli aeroporti della Campania, che, in particolare, gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino - pari a 12.500 azioni corrispondenti al 5% del capitale sociale di GESAC.

Il trasferimento delle azioni di GESAC è avvenuto in pari data a fronte del versamento del corrispettivo concordato, pari a 8.2 milioni di euro.

AA2000

Il 30 giugno 2011, in attuazione del contratto stipulato in data 9 agosto 2006, è stato concluso un accordo con Cedicor per la cessione del 10% del capitale sociale di Aeropuertos Argentina 2000 (di seguito "AA2000") detenuto da SEA, pari a 21.973.747 azioni ordinarie classe A con diritto ad un voto per ogni azione.

Il corrispettivo è stato fissato in complessivi 14 milioni di euro che, al 31 dicembre 2011, risultano interamente incassati.

Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con l'autorizzazione da parte dell'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos); sino a tale data SEA, pur rimanendo titolare della partecipazione, riconoscerà a Cedicor i diritti amministrativi e patrimoniali connessi (tra cui il diritto a percepire i

dividendi eventualmente distribuiti, nonché i diritti di opzione relativi alla partecipazione oggetto di cessione). Nel caso in cui l'ORSNA non dovesse rilasciare l'autorizzazione alla cessione del 10% a Cedicor, le parti s'impegnano per cinque anni dalla data del contratto a trovare una terza parte alla quale l'ORSNA rilasci l'autorizzazione per l'acquisto delle azioni in oggetto.

Decorso il periodo di 5 anni dal diniego (eventuale) all'autorizzazione da parte dell'ORSNA alla cessione del 10% delle azioni di AA2000 a Cedicor, ed in assenza del rilascio di tale autorizzazione a Cedicor e/o a terze parti, il contratto cesserà di produrre ogni effetto e SEA tornerà in pieno possesso di tutti i diritti e obblighi connessi alle azioni di AA2000, fatto salvo quanto sopra riportato in termini di corrispettivo ricevuto da SEA e di dividendi percepiti e/o azioni aggiuntive sottoscritte da Cedicor durante tale periodo. Quest'ultima dovrà, durante il periodo di 5 anni, ottenere dall'ORSNA l'autorizzazione a trasferire il 10% delle azioni di AA2000 ad una terza parte. SEA a sua volta garantirà una procura irrevocabile a Cedicor affinché quest'ultima compia tutte le azioni necessarie all'ottenimento dell'autorizzazione dell'ORSNA ed in particolare:

- notifici il trasferimento delle azioni di AA2000 all'ORSNA o altra autorità argentina competente;
- sottoscriva la documentazione necessaria e segua il relativo iter richiesto al fine di ottenere l'autorizzazione dell'ORSNA.

Pertanto al 31 dicembre 2011 il Gruppo SEA detiene ancora il 10% della partecipazione in AA2000. Per tale

motivo è stato mantenuto in bilancio il valore della partecipazione a euro 1.

In conformità ai principi contabili internazionali, nel bilancio di Gruppo chiuso al 31 dicembre 2011 si è proceduto a rilevare a conto economico il provento relativo al corrispettivo attribuito ai diritti economici

ceduti in virtù di quanto previsto dall'accordo di cessione (euro 12,9 milioni).

7.6 Imposte differite attive

Di seguito si riporta il dettaglio delle imposte differite attive:

(Migliaia di euro)	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Imposte anticipate attive	60.202	55.059
Imposte differite passive	(37.432)	(39.234)
Totale imposte differite attive nette	22.770	15.825

La movimentazione delle imposte differite attive nette per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2011 e 2010 è riepilogata di seguito:

(Migliaia di euro)	Saldo al 31/12/2010	Rilasci/ Accant. a conto economico	Rilasci/ Accant. a patrimonio netto	Saldo al 31/12/2011
Imposte differite attive				
Fondi indeducibili	20.267	2.306		22.573
Svalutazione beni	15.482			15.482
Ammortamenti	17.819	1.168		18.987
Altre differenze temporanee	1.491	(443)	2.112	3.160
Totale imposte differite attive	55.059	3.031	2.112	60.202
Imposte differite passive				
Ammortamenti	(13.150)	3.712		(9.438)
Benefici ai dipendenti	(3.837)	331		(3.506)
Fondo rischi	(4.092)	(4.588)		(8.680)
Valutazione partecipazioni al fair value	(2.047)		2.049	2
Leasing finanziario	(624)	125		(499)
IFRIC 12	(14.358)			(14.358)
Altre differenze temporanee	(1.126)	173		(953)
Totale imposte differite passive	(39.234)	(247)	2.049	(37.432)
Totale imposte differite attive nette	15.825	2.784	4.161	22.770

(Migliaia di euro)	Saldo al 31/12/2009	Rilasci/ Accant. a conto economico	Rilasci/ Accant. a patrimonio netto	Saldo al 31/12/2010
Imposte differite attive				
Fondi indeducibili	27.076	(6.809)		20.267
Svalutazione beni	18.217	(2.735)		15.482
Ammortamenti	16.711	1.108		17.819
Altre differenze temporanee	1.557	(66)		1.491
Totale imposte differite attive	63.561	(8.502)		55.059
Imposte differite passive				
Ammortamenti	(13.744)	594		(13.150)
Benefici ai dipendenti	(3.568)	(269)		(3.837)
Fondo rischi	(4.051)	(41)		(4.092)
Valutazione partecipazioni al fair value	(1.756)		(292)	(2.047)
Leasing finanziario	-	(624)		(624)
IFRIC 12	(14.102)	(256)		(14.358)
Altre differenze temporanee	(46)	(1.080)		(1.126)
Totale imposte differite passive	(37.267)	(1.676)	(292)	(39.234)
Totale imposte differite attive nette	26.294	(10.178)	(292)	15.825

Al 31 dicembre 2011 non sussistono perdite fiscali per le quali si renda necessario iscrivere imposte anticipate.

7.7 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

Altri crediti non correnti	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
(Migliaia di euro)		
Crediti tributari	575	757
Crediti verso altri	346	430
Totale crediti non correnti	922	1.187

I crediti tributari, pari rispettivamente a 575 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (757 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) si riferiscono in prevalenza al prelievo forzoso sul TFR relativo alla controllata SEA Handling. I crediti verso altri, pari a 346 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (430 migliaia di euro al 31

dicembre 2010), si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

7.8 Rimanenze

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

Rimanenze	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
(Migliaia di euro)		
Materie prime, sussidiarie e di consumo	9.261	9.693
Totale rimanenze	9.261	9.693

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

ritenuto necessaria l'iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze.

Al 31 dicembre 2011 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date. Si precisa che la Società non ha

7.9 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
(Migliaia di euro)		
Crediti commerciali verso clienti	161.195	179.625
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.344	10.516
Totale crediti commerciali netti	171.539	190.141

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile va-

lore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
(Migliaia di euro)		
Fondo iniziale	(100.207)	(141.229)
Incrementi	(16.970)	(9.765)
Utilizzi / Scioglimenti	12.749	50.787
Fondo svalutazione crediti finale	(104.428)	(100.207)

Gli accantonamenti al fondo, pari ad 16.970 migliaia di euro per l'esercizio 2011 (9.765 migliaia di euro per l'esercizio 2010) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono

contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dello stesso si rimanda alla Nota 4.1.

7.10 Altri crediti correnti

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

Altri crediti correnti (Migliaia di euro)	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Crediti tributari	3.867	4.678
Fair value dei derivati		
Crediti verso altri	13.023	17.984
Totale altri crediti correnti	16.889	22.662

I crediti tributari si riferiscono, al 31 dicembre 2011, per 2.266 migliaia di euro (2.266 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) all'istanza di rimborso del 10% dell'IRAP versata negli esercizi precedenti, per 913 migliaia di euro (1.666 migliaia di euro al 31 dicem-

bre 2010) a crediti IVA, e per 688 migliaia di euro (746 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) ad altri crediti fiscali. La voce "crediti verso altri", esposta al netto del relativo fondo svalutazione, è dettagliabile nel modo seguente:

Crediti verso altri (Migliaia di euro)	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Crediti verso lo Stato per contributi ex lege 449/85	2.114	9.504
Crediti verso lo Stato per causa SEA / Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	3.369	3.195
Crediti diversi	7.149	4.606
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	1.868	1.928
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	158	211
Fondo svalutazione crediti	(1.634)	(1.460)
Totale crediti verso altri	13.023	17.984

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 2.114 migliaia di euro al 31 dicembre 2011, sono riconducibili ai crediti vantati nei confronti dello Stato, in forza dell'Accordo di Programma definito tra Enac e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa. Tali crediti sono stati inclusi nell'indebitamento finanziario netto, come riportato nella Nota 7.15 "passività finanziarie correnti e non correnti".

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguenti alla sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di handling per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per 3.369 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (3.195 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) è relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2011.

La voce "crediti diversi" comprende crediti di varia natura (attività di biglietteria, rimborsi, anticipi a fornitori, crediti verso compagnie assicurative, arbitrati con appaltatori, crediti verso il Cral aziendale e altre posizioni minori).

Il credito verso dipendenti ed enti previdenziali, pari ad 1.868 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (1.928 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), si riferisce principalmente a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria anticipata ai dipendenti per conto degli stessi enti, e a crediti verso l'INAIL.

Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni si riferisce ai maggiori pagamenti effettuati in maniera provvisoria negli anni precedenti per canoni correlati ai ponti radio e che saranno compensati con i canoni versati in futuro.

7.11 Cassa e disponibilità liquide

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

Cassa e disponibilità liquide (Migliaia di euro)	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Depositi bancari e postali	23.951	23.353
Denaro e valori in cassa	111	112
Totale	24.062	23.465

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2011 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 20.142 migliaia di euro (13.691 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), depositi bancari non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi per 3.809 migliaia di euro (9.662 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), denaro e valori

in cassa per 111 migliaia di euro (112 migliaia di euro al 31 dicembre 2010).

7.12 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2011 il capitale sociale della Società ammonta a 27.500 migliaia di euro. Al 31 dicembre 2011 l'assetto azionario della Società è il seguente:

Nome	% di possesso
Comune di Milano	54,81
ASAM	14,56
Provincia di Varese	0,64
Comune di Busto Arsizio	0,06
Altri azionisti pubblici	0,14
Totale azionisti pubblici	70,21
F2i - Fondi Italiani per le infrastrutture	29,75
Altri azionisti privati	0,04
Totale azionisti privati	29,79
Totale	100,00

Il valore nominale per ciascuna azione è pari ad euro 0,11. Si riporta di seguito il dettaglio della composi-

zione del patrimonio netto per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2011 e 2010.

(Migliaia di euro)	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Adeg. partecip. collegate	Riserva hedge accounting contratti derivati	Adeg. a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto cons.	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto cons. di Gruppo e di terzi
Saldo al 31/12/2009										
Riesposto	27.500	5.500	228.432	4.000		4.632	55.026	325.090	78	325.168
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione dell'utile di esercizio 2009			55.026				(55.026)			
Distribuzione dividendi										
Altri movimenti										
Valutazione al fair value delle attività finanziarie disponibili per la vendita						5.519		5.519		5.519
Risultato dell'esercizio							63.131	63.131	2	63.133
Saldo al 31/12/2010	27.500	5.500	283.458	4.000		10.151	63.131	393.740	80	393.820
Saldo al 31/12/2010	27.500	5.500	283.458	4.000		10.151	63.131	393.740	80	393.820
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione dell'utile di esercizio 2010			63.131				(63.131)			
Dividendi distribuiti			(41.846)					(41.846)		(41.846)
Delibera di distribuzione dei dividendi del 29 dicembre 2011			(147.370)					(147.370)		(147.370)
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(5.569)	(10.151)		(15.720)		(15.720)
Risultato del periodo							53.904	53.904	3	53.906
Saldo al 31/12/2011	27.500	5.500	157.373	4.000	(5.569)		53.904	242.708	83	242.790

7.13 Fondi rischi e oneri

La voce “fondi rischi e oneri”, movimentata dalla seguente tabella, è così composta:

Fondi rischi e oneri (Migliaia di euro)	Al 31/12/2010	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31/12/2011
Fondo di ripristino e sostituzione	104.083	14.301	(7.168)		111.216
Fondo oneri futuri	50.844	17.286	(10.722)	(8.731)	48.677
Totale fondo per rischi e oneri	154.927	31.587	(17.890)	(8.731)	159.894

Fondi rischi e oneri (Migliaia di euro)	Al 31/12/2009 Riesposto	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31/12/2010
Fondo di ripristino e sostituzione	101.994	13.798		(11.709)	104.083
Fondo oneri futuri	59.715	11.105	(16.056)	(3.920)	50.844
Totale fondo per rischi e oneri	161.709	24.903	(16.056)	(15.629)	154.927

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 111.216 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (104.083 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manuten-

zioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione dei fondi per oneri futuri:

Fondi oneri futuri (Migliaia di euro)	Al 31/12/2010	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31/12/2011
Accantonamenti in materia di lavoro	16.705	10.818	(5.757)	(2.429)	19.337
Contenziosi con appaltatori	4.800			(2.800)	2.000
Rapporti commerciali con i vettori	144		(5)		139
Rischi fiscali	3.030	27		(359)	2.698
Fondi diversi	26.165	6.442	(4.960)	(3.144)	24.503
Totale fondo oneri futuri	50.844	17.287	(10.722)	(8.732)	48.677

Fondi oneri futuri (Migliaia di euro)	Al 31/12/2009 riesposto	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31/12/2010
Accantonamenti in materia di lavoro	21.325	4.891	(9.511)		16.705
Contenziosi con appaltatori	6.235	2.600	(4.000)	(35)	4.800
Rapporti commerciali con i vettori	144				144
Rischi fiscali	2.946	107	(23)		3.030
Fondi diversi	28.673	3.507	(2.130)	(3.885)	26.165
Altro	392		(392)		
Totale fondo oneri futuri	59.715	11.105	(16.056)	(3.920)	50.844

La voce dei “fondi diversi”, per 24.503 migliaia di euro al 31 dicembre 2011, è composta nel modo seguente:

- 8.415 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- 9.421 migliaia di euro per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute alla

Società e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza;

- 6.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali);
- 668 migliaia di euro per contenziosi con l'ENAV.

7.14 Fondi relativi al personale

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

Fondi relativi al personale (Migliaia di euro)	AI 31/12/2011	AI 31/12/2010
Fondo iniziale	72.825	79.236
Costo del lavoro	12.051	11.631
(Proventi)/oneri finanziari	(3.157)	3.096
Utilizzi	(15.188)	(19.567)
Utili /(perdite) attuariali imputate a conto economico	1.996	(1.571)
Totale fondi relativi al personale	68.527	72.825

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

Principali assunzioni attuariali	% al 31/12/2011	% al 31/12/2010
Tasso annuo di attualizzazione	4,60	4,50
Tasso annuo di inflazione	2,00	2,00
Tasso annuo di incremento TFR	3,00	3,00

7.15 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività

finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010:

(Migliaia di euro)	AI 31/12/2011		AI 31/12/2010	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	33.779	307.448	70.510	301.252
Debiti verso altri finanziatori	2.681	2.602	2.773	3.128
Totale passività finanziarie	36.460	310.049	73.283	304.380

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(Migliaia di euro)	AI 31/12/2011		AI 31/12/2010	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	31.728	299.524	37.793	301.252
Debito per oneri su finanziamento	2.051	-	1.798	-
Finanziamenti a breve termine (hot money)	-	-	20.500	-
Anticipazioni finanziarie sui contributi dello Stato	-	-	9.277	-
Fair value derivati	-	7.924	1.142	-
Debiti verso banche	33.779	307.447	70.510	301.252
Debiti verso factor per cessione crediti pro solvendo	1.390	-	2.142	-
Debiti per leasing	1.292	2.602	631	3.128
Debiti verso altri finanziatori	2.681	2.602	2.773	3.128
Totale passività correnti e non correnti	36.461	310.049	73.283	304.380

Come evidenziato dalla tabella precedente l'indebitamento finanziario del Gruppo è prevalentemente riconducibile ad indebitamento bancario per finanziamenti di medio/lungo termine. Il debito per leasing

finanziario è relativo alle apparecchiature radiogene. Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di leasing da pagare al 31 dicembre 2011:

	Al 31 dicembre 2011
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	4.474
Interessi impliciti	(1.306)
Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto	3.168
Importi per fatture non pagate	726
Totale debiti per leasing (corrente e non corrente)	3.894

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio 2011, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei rimborsi che il Gruppo è tenuto ad effettuare sulla base dei piani di ammortamento, si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010, secondo quanto previsto dalla comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le raccomandazioni ESMA/2011/81:

(Migliaia di euro)	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
A. Disponibilità liquide	(24.062)	(23.465)
B. Altre disponibilità liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	(24.062)	(23.465)
E. Crediti finanziari	(2.114)	(9.504)
F. Debiti finanziari correnti		20.500
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	31.728	37.793
H. Altri debiti finanziari correnti	4.732	14.990
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	36.461	73.283
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	10.285	40.314
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	299.524	301.252
L. Obbligazioni emesse		
M. Altri debiti finanziari non correnti	10.525	3.128
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	310.049	304.380
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N)	320.334	344.694

7.16 Altre passività non correnti

Al 31 dicembre 2011, la voce "altre passività non correnti" accoglie la quota non corrente, pari a 62.307 migliaia di euro, relativa al debito per la distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assem-

blea in data 29 dicembre 2011.

7.17 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

Debiti commerciali (Migliaia di euro)	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
Debiti verso fornitori	177.874	142.476
Acconti	4.228	4.037
Debiti verso imprese collegate	3.315	1.902
Totale debiti commerciali	185.417	148.415

I debiti verso fornitori (che includono debiti per fatture da ricevere per 97.563 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 e 86.269 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo. Al 31 dicembre 2011 tale voce risulta in crescita rispetto al 31 dicembre 2010 per effetto della gestione del circolante.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2011, pari a 4.228 migliaia di euro (4.037 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

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

7.18 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 42.804 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (41.351 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), sono costituiti principalmente dall'adizionale sui diritti di imbarco istituita dalle Leggi

n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006 per 30.970 migliaia di euro (29.819 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per 3.887 migliaia di euro (5.229 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), dal debito IVA per 908 migliaia di euro (1.026 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), dal debito IRES per 4.910 migliaia di euro (4.797 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), dal debito IRAP per 1.464 migliaia di euro (177 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) e da altri debiti di natura fiscale per 664 migliaia di euro (303 migliaia di euro al 31 dicembre 2010).

Per i periodi in oggetto SEA ha aderito al consolidato fiscale nazionale con le società controllate SEA Handling e SEA Energia.

7.19 Altri debiti correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce "altri debiti correnti":

Altri debiti correnti	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
(Migliaia di euro)		
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	18.065	18.306
Debiti verso altri	163.706	69.107
Totale altri debiti correnti	181.771	87.413

La voce "debiti verso altri" è dettagliabile come segue:

Debiti verso altri	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
(Migliaia di euro)		
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	16.619	13.534
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	10.959	11.316
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	2.704	2.632
Debiti per danni da responsabilità civile	4.211	3.352
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	5.078	6.166
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	71	71
Debito verso azionisti per dividendi - quota a breve	85.101	
Altri	38.963	32.036
Totale debiti verso altri	163.706	69.107

La voce "altri", pari a 38.963 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (32.036 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), si riferisce principalmente al contributo, a carico della Società, al Fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 per 22.103 migliaia di euro (15.825 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), oltre ai risconti passivi

clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori per complessivi 16.860 migliaia di euro (16.211 migliaia di euro al 31 dicembre 2010). I debiti verso azionisti per dividendi, pari a 85.101 migliaia di euro si riferisce al debito a breve termine per la distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea in data 29 dicembre 2011.

8. Conto economico

8.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di

gestione suddiviso per business unit per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2011 e 2010.

Ricavi di gestione per business unit (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Aviation	283.198	270.565
Non Aviation	174.665	169.901
Handling	129.051	139.458
Energia	62.375	52.906
Elisioni infrasettore	(69.985)	(67.039)
Totale ricavi di gestione	579.305	565.791

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

Ricavi di gestione Aviation (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Diritti e infrastrutture centralizzate	202.599	190.385
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	52.532	49.444
Utilizzo spazi in regime regolamentato	25.054	30.014
Altri ricavi e servizi	3.013	722
Totale ricavi di gestione Aviation	283.198	270.565

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

Ricavi di gestione Non Aviation (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Retail	79.208	77.370
Parcheggi	42.488	40.469
Spazi cargo	10.362	10.383
Servizi e altri ricavi	42.607	41.679
Totale ricavi di gestione Non Aviation	174.665	169.901

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

Ricavi retail (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Shops	33.908	32.666
Food & beverage	15.254	16.002
Pubblicità	10.353	10.570
Altro	19.693	18.132
Totale retail	79.208	77.370

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

Ricavi di gestione Energia (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Vendita energia elettrica	46.116	34.582
Vendita energia termica	12.788	13.353
Altri ricavi e servizi	3.471	4.971
Totale ricavi di gestione Energia	62.375	52.906

Si rimanda alla Nota 6 per maggiori dettagli.

8.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 48.366 migliaia di euro nell'esercizio 2010 a 65.137 migliaia di euro nell'esercizio 2011.

Tali ricavi, corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un mark-up rappresentativo della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione, e sono inclusi nella business unit Aviation.

Si precisa che nell'esercizio 2011 sono stati effettuati acquisti da terzi di beni rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (1.017 migliaia di euro), sui quali il Gruppo SEA non ha effettuato alcuna attività di realizzazione e di progettazione e pertanto non ha iscritto il relativo mark-up.

8.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

Costi del lavoro (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Salari e stipendi	178.660	175.682
Oneri sociali	53.196	53.038
Trattamento fine rapporto	12.051	11.631
Emolumenti e altri costi CdA	964	809
Altri costi del lavoro	6.723	7.299
Totale costi del lavoro	251.594	248.459

Il costo del lavoro si incrementa da 248.459 migliaia di euro a 251.594 migliaia di euro (+1,3%).

Sull'incremento del costo del lavoro ha inciso il rinnovo del CCNL con scadenza 31 dicembre 2011.

Nel corso del 2011, il Gruppo ha beneficiato in misura minore, rispetto al 2010, del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) con riferimento alle società SEA e SEA Handling. In particolare

il ricorso agli ammortizzatori sociali ammonta a 15,5 milioni di euro nel 2011 e 17,9 milioni di euro nel 2010 (corrispondenti rispettivamente a 892 mila ore per il 2011 e a 1.074 mila ore per il 2010).

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria nel corso del 2010-2011 (head-count e head-equivalent):

Numero medio dipendenti	HDE			
	2011	2010	2011	2010
Dirigenti	56	52	55	53
Quadri	284	273	291	281
Impiegati	2.765	2.796	2.880	2.919
Operai	1.811	1.841	1.864	1.925
Totale dipendenti	4.916	4.962	5.090	5.178

8.4 Materiali di consumo

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

Costi per materiali di consumo (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	52.627	48.763
Variazione delle rimanenze	432	(419)
Totale costi per materiali di consumo	53.059	48.344

La voce "materiali di consumo" include principalmente l'acquisto di metano per la produzione di energia elettrica e termica attribuibile prevalentemente a SEA Energia, nonché gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per de-icing e de-snowing, vestiario, ricambistica, ecc.).

I costi per materiali di consumo passano da 48.344 migliaia di euro nel 2010 a 53.059 migliaia di euro nel

2011, facendo registrare un incremento dell'8,9%. Tale incremento è principalmente attribuibile dell'aumento dei consumi e del maggior prezzo del metano connessi all'incremento della produzione di energia elettrica della controllata SEA Energia, in parte compensato dalla diminuzione degli acquisti di liquido per de-icing per le più favorevoli condizioni meteo di inizio 2011.

8.5 Costi industriali

La tabella relativa ai “costi industriali” è la seguente:

Costi industriali (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Costi di manutenzione ordinaria	33.961	38.198
Pulizia	14.311	14.189
Servizio antincendio negli aeroporti	6.277	6.462
Assicurazioni	5.102	5.507
Outsourcing pulizie di cabina	5.120	5.295
Costi industriali diversi	5.666	4.462
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.658	3.614
Utenze e spese di vigilanza	7.412	6.336
Prestazione per assistenza disabili	2.219	2.174
Minusvalenze su beni patrimoniali	5.360	790
Totale costi industriali	89.087	87.027

Nel corso del 2011, i costi industriali sono aumentati di 2.060 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (2,4%), passando da 87.027 migliaia di euro (13,8% dei ricavi) nel 2010 a 89.087 migliaia di euro (14,2% dei ricavi) nel 2011.

L'incremento netto di 2.060 migliaia di euro è principalmente dovuto a maggiori minusvalenze legate alla

demolizione nel 2011 di impianti e immobili per 4.570 migliaia di euro, a maggiori spese per utenze e vigilanza per 1.076 migliaia di euro e a minori costi per la manutenzione ordinaria per 4.237 migliaia di euro.

8.6 Costi amministrativi

La tabella relativa ai “costi amministrativi” è la seguente:

Costi amministrativi (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Canone concessorio	6.164	5.828
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	5.990	5.721
Prestazioni professionali per servizi legali	5.025	3.773
Prestazioni professionali tecniche	4.143	2.986
Consulenze strategiche	3.155	2.969
Pubblicità, spese promozionali e di rappresentanza	5.005	4.281
Oneri tributari	2.916	2.503
Affitti passivi	830	1.144
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale	1.026	404
Altri costi	4.257	3.984
Totale costi amministrativi	38.512	33.593

Nel 2011 i costi amministrativi si incrementano di 4.919 migliaia di euro rispetto al 2010 (+14,6%), passando da 33.593 migliaia di euro a 38.512 migliaia di euro. L'incremento principale è riferibile ai costi per consulenze e a spese per pubblicità e promozionali che, nel 2011, includono 4.445 migliaia di euro relativi alle attività poste in essere nell'ambito del progetto di quotazione di SEA.

Nel 2011 gli emolumenti e costi per il Collegio Sindacale si incrementano di 622 migliaia di euro, per effetto della rivisitazione delle relative tariffe.

La voce “altri costi” si compone, in particolare, dei costi per contributi associativi, di costi per prestazioni di servizi da trading della controllata SEA Energia e di

costi per commissioni bancarie e per carte di credito.

8.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 45.691 migliaia di euro nel 2010 a 61.507 migliaia di euro al 31 dicembre 2011.

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella business unit Aviation. Si precisa che nell'esercizio 2011 il Gruppo SEA ha effettuato acquisti da terzi di beni rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (1.017 migliaia di euro), sui quali non ha effettuato alcuna attività di realizzazione e di progettazione e pertanto non ha iscritto il relativo mark-up.

8.8 Ammortamenti

La voce "ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	24.709	21.975
Ammortamento immobilizzazioni materiali e investimenti immobiliari	16.675	14.938
Totale ammortamenti	41.384	36.913

L'andamento degli ammortamenti nel periodo riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dalla Società.

8.9 Accantonamenti e svalutazioni

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

Accantonamenti e svalutazioni (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Svalutazione dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	16.970	9.938
Scioglimento fondo svalutazione crediti	(10.578)	(8.073)
Svalutazione di immobilizzazioni		(2.764)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	10.957	7.186
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	10.642	9.978
Totale accantonamenti e svalutazioni	27.991	16.265

Nel 2011, gli accantonamenti e svalutazioni si incrementano di 11.726 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, passando da 16.265 migliaia di euro nel 2010 a 27.991 migliaia di euro nel 2011.

Tali accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi e oneri futuri, pari a 10.957 migliaia di euro al 31 dicembre 2011

(7.186 migliaia di euro nel 2010) si riferiscono principalmente ai probabili oneri ambientali, alle revocatorie con compagnie aeree e ad oneri in materia di lavoro. L'accantonamento al Fondo di ripristino e sostituzione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, è pari a 10.642 migliaia nell'esercizio 2011 (9.978 migliaia di euro nel 2010).

8.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

Proventi (oneri) da partecipazioni (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
SACBO SpA	(100)	4.046
Dufrital SpA	1.850	823
CID Italia SpA	234	220
Disma SpA	324	245
Malpensa Logistica Europa SpA	(93)	
SEA Services Srl	111	78
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	2.326	5.412
Plusvalenza da cessione 10% Aeropuertos Argentina 2000	12.889	
Dividendi da Aeropuertos Argentina 2000	655	155
Provento per valorizzazione GESAC SpA	5.811	
Altri proventi da partecipazioni	19.355	155
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	21.681	5.567

La “valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni” esprime gli effetti economici derivanti dalla valutazione a patrimonio netto delle società collegate, pari a 2.326 migliaia di euro nel 2011 (5.412 migliaia di euro nel 2010).

I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione

delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. Con riferimento ai proventi derivanti dalla sottoscrizione dell'accordo di cessione di AA2000 e dalla cessione di GESAC si rimanda alla Nota 7.5.

8.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei “proventi e oneri finanziari” risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Utili su cambi	24	74
Altri proventi finanziari	5.347	18.129
Totale proventi finanziari	5.371	18.203
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(7.371)	(7.466)
Perdite su cambi	(25)	(143)
Altri interessi passivi	(12.931)	(11.613)
Totale oneri finanziari	(20.327)	(19.222)
Totale proventi (oneri) finanziari	(14.956)	(1.019)

Gli oneri finanziari netti aumentano nel corso dell'esercizio 2011 di 13.938 migliaia di euro, passando da 1.019 migliaia di euro nel 2010 a 14.956 migliaia di euro nel 2011. Tale effetto deriva principalmente dal decremento degli “Altri proventi finanziari”, che nell'esercizio 2010 includevano la quota di interessi ricevuta a seguito dell'incasso per risarcimento danni delle tariffe di handling per gli anni 1987-1989-1990 per un totale di 12.456 migliaia di euro e l'effetto positivo, nel 2010, della valutazione al fair value dei derivati che aveva comportato l'iscrizione di un provento pari a 3.556 migliaia di euro (nel 2011 la valutazione

al fair value dei derivati ha comportato un provento netto pari a 899 migliaia di euro). Gli interessi passivi su finanziamenti a medio e lungo termine sono sostanzialmente in linea tra i due periodi, mentre gli “Altri interessi passivi” hanno registrato un incremento di 1.318 migliaia di euro. Tale voce include gli oneri finanziari per l'applicazione dell'IFRIC 12 connessi all'attualizzazione del fondo di ripristino pari a 3.660 migliaia di euro nel 2011 (pari a 3.819 nel 2010).

8.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Imposte correnti	36.913	29.103
Imposte differite	(2.785)	10.177
Totale imposte	34.127	39.280

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

(Migliaia di euro)				
Descrizione	Esercizio 2011	%	Esercizio 2010	%
Utile prima delle imposte	88.034		102.413	
Imposte sul reddito teoriche	24.209	27,5	28.164	27,5
Effetto fiscale differenze permanenti	(4.514)	(5,1)	(1.915)	(1,9)
IRAP	12.025	13,7	12.778	12,5
Altro	2.407	2,7	253	0,2
Totale	34.127	38,8	39.280	38,4

La riduzione dell'onere fiscale effettivo dell'esercizio 2011 rispetto al 2010, è sostanzialmente ascrivibile ai benefici connessi all'applicazione del regime “participation exemption”, sulla cessione della parte-

cipazione in GESAC, e l'integrale detassazione del provento derivante dall'accordo per il trasferimento della partecipazione in AA2000.

8.13. Risultato per azione

Il risultato per azione base è determinato dividendo il risultato netto del Gruppo per il numero medio di

azioni in circolazione della Società, esistenti alla data di approvazione di ciascun bilancio.

	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Numero medio ponderato di azioni ordinarie (numero di azioni)	250.000.000	250.000.000
Risultato netto di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	53.904	63.131
Risultato per azione base (euro)	0,22	0,25

In merito al calcolo dell'utile diluito per azione, si fa presente che il Gruppo non ha emesso diritti che potenzialmente avrebbero effetto diluitivo.

Pertanto, il valore dell'utile per azione diluito corrisponde a quello base.

9. Transazioni con le parti correlate

Nelle seguenti tabelle sono riportati i saldi patrimoniali con le parti correlate al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2011 e 2010, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti del Gruppo con le parti correlate				Esercizio chiuso al 31 dicembre 2011	
(Migliaia di euro)	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)	
Partecipazioni in imprese collegate					
SACBO	90		123	1	
Dufrital	5.544	432	20.510	4	
CID Italia	629	1	2.502	29	
Malpensa Logistica Europa	2.272	928	4.101	1.375	
SEA Services	1.790	1.859	1.981	1.851	
Disma	19	95	258	-	
Totale parti correlate	10.344	3.315	29.475	3.260	
Totale voce di bilancio	171.539	185.417	579.306	432.251	
% sul totale voce di bilancio	6,0	1,8	5,1	0,8	

Rapporti del Gruppo con le parti correlate				Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010	
(Migliaia di euro)	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)	
Partecipazioni in imprese collegate					
SACBO	6		72		
Dufrital	6.909	453	19.579		
CID Italia	1.035	115	2.307	30	
Malpensa Logistica Europa	1.790	858	4.185		
SEA Services	623	384	1.140	607	
Disma	152	92	279		
Totale parti correlate	10.515	1.902	27.562	637	
Totale voce di bilancio	190.141	148.415	565.791	417.423	
% sul totale voce di bilancio	5,53%	1,28%	4,9%	0,2%	

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con parti correlate per esercizio chiuso

so al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti del Gruppo con le parti correlate		Esercizio chiuso al 31/12/2011			
(Migliaia di euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(1.584)		(1.584)	148.206	(1,07)
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento				(64.257)	
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(83.352)	

Rapporti del Gruppo con le parti correlate		Esercizio chiuso al 31/12/2010			
(Migliaia di euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(1.678)		(1.678)	91.022	(1,80)
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	6.000		6.000	(61.814)	(9,70)
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(31.517)	

Le transazioni tra il Gruppo e le parti correlate, nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di royalties su vendite (CID e Dufrital);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA di servizi di supporto, consulenza e assistenza professionale/tecnica nelle aree legale, auditing e personale (SACBO).

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

Altri rapporti con parti correlate

SACBO

Nel corso dell'esercizio 2011 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 659 migliaia di euro.

Disma

Nel corso dell'esercizio 2011 Disma ha distribuito dividendi a SEA per 190 migliaia di euro.

CID

Nel corso dell'esercizio 2011 CID ha distribuito dividendi a SEA per 160 migliaia di euro.

10. Compensi amministratori e principali dirigenti

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011, il compenso per il Consiglio di Amministrazione è pari a 964

migliaia di euro. L'ammontare complessivo dei compensi per l'esercizio 2011 dei principali dirigenti di SEA è pari a 3.644 migliaia di euro. L'importo include la componente variabile sulla base dell'assegnazione di obiettivi aziendali individuali specifici per singola posizione.

11. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2011 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale è pari a 1.026 migliaia di euro.

12. Compensi della Società di revisione

Ai sensi dell'articolo 2427 comma 16 bis del codice civile, si riportano i compensi riconosciuti alla società di revisione PricewaterhouseCoopers SpA con riferimento all'esercizio 2011:

- compensi per l'attività di revisione legale dei conti dei bilanci civilistici di SEA, di SEA Handling, di SEA Energia e del consolidato del Gruppo SEA per 208 migliaia di euro;
- compensi legati al progetto di quotazione per 857 migliaia di euro;
- altri servizi, diversi dalla revisione, per 123 migliaia di euro.

13. Impegni e garanzie

13.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 112.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (27.412 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

Dettaglio Impegni per progetto	Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
(Migliaia di euro)		
R.T.I CCC/Cile/Oanzeri/Boffetti imp./STS	7.034	13.886
R.T.I CCC/Sirti/Centroedile/Econord	691	7.054
Codelfa		3.661
Taddei		1.324
ATI - Cotea/Gemmo	509	862
Consorzio Stabile Edimo		625
R.T.I. CODELFA SPA /COIVER CONTRACT	38.619	
R.T.I. GEMMO SPA/ELETTROMECCANIC	20.180	
R.T.I. CODELFA SPA/ IMPRESA BACCHI	15.764	
R.T.I. CEFLA SOC.COOP/GRUPPO P.S.	14.447	
R.T.I. IMPRESA CAVALLERI OTTAVIO	15.370	
Totale	112.615	27.412

L'incremento degli impegni per investimenti al 31 dicembre 2011 rispetto al 31 dicembre 2010 si riferisce principalmente ad impegni relativi alla realizzazione di impianti elettrici e opere di finitura del terzo satellite del Terminal 1 di Malpensa.

13.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2011 il Gruppo SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi 7.075 migliaia di euro, con riferimento principalmente al noleggio di autobus interpista e al noleggio del parco auto.

Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti, in capo al Gruppo, al 31 dicembre 2011:

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011
Entro 12 mesi	3.208
Tra 1 e 5 anni	3.867
Totale	7.075

13.3 Garanzie

Le garanzie reali, pari a 8.057 migliaia di euro al 31 dicembre 2011, sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2011 le fideiussioni a favore di altri sono costituite da:

- fideiussione emessa dal Fondo Europeo per gli Investimenti (FEI) per 8.602 migliaia di euro a garanzia del finanziamento BEI;
- fideiussione emessa dalla Banca Popolare di Lodi a favore di Enac pari a 5.500 migliaia di euro come garanzia del canone concessorio;
- fideiussione di 7.500 migliaia di euro alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fideiussione di pertinenza della controllata SEA Energia, rilasciata dalla Banca Popolare di Milano a favore dell'Ufficio delle Entrate di Milano a garanzia della compensazione dell'IVA di Gruppo per 2.394

migliaia di euro;

- fideiussione di 4.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo, da parte di SEA, di terreni di proprietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'aeroporto di Milano Linate. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'Enac, nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad Enac alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041, dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa per un ammontare pari a 25.900 migliaia di euro;
- fideiussione di 1.602 migliaia di euro a favore del Consorzio Parco Lombardo Valle del Ticino per la corretta esecuzione degli interventi di compensazione forestale per la trasformazione di porzione di bosco nel sedime aeroportuale dell'aeroporto di Milano Malpensa e nel comune di Lonate Pozzolo;
- fideiussione di 342 migliaia di euro a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- fideiussione di 1.150 migliaia di euro della controllata SEA Energia a favore di Terna SpA a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica;
- fideiussione di 300 migliaia di euro della controllata SEA Energia a favore del Gestore dei Mercati Energetici SpA (GME) per poter partecipare al mercato elettrico;
- 906 migliaia di euro per altre fideiussioni minori.

14. Stagionalità

Il business del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sotto-

linea inoltre come le attività relative all'aeroporto di Milano Malpensa e all'aeroporto di Milano Linate siano, per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (es. leisure vs. business). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

15. Transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 il Gruppo ha iscritto proventi non ricorrenti per 5.811 migliaia di euro e 12.889 migliaia di euro rispettivamente per la cessione di GESAC e per la sottoscrizione dell'accordo di cessione di Aeropuertos Argentina 2000. Si rimanda a quanto meglio descritto nella Nota 7.5 Partecipazioni disponibili per la vendita. Si segnalano, inoltre, 4.400 migliaia di euro di costi amministrativi non ricorrenti dovuti al progetto di quotazione.

16. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella comunicazione Consob del 28 luglio 2006, negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla comunicazione stessa.

17. Altre informazioni

In data 3 maggio 2011 l'Assemblea della capogruppo SEA ha deliberato la distribuzione di dividendi per 41.846 migliaia di euro relativi all'utile dell'esercizio 2010. Il pagamento di detto dividendo è stato effettuato in data 16 dicembre 2011.

In data 29 dicembre 2011 l'Assemblea della capogrup-

po SEA ha deliberato la distribuzione di dividendi per 147.370 migliaia di euro, a valere: (i) sulla voce riserva sovrapprezzo delle azioni quanto a 21.468 migliaia di euro e (ii) sulla voce riserva straordinaria quanto a 125.902 migliaia di euro. Durante la medesima Assemblea il Comune di Milano, al fine di tenere conto delle esigenze di programmazione finanziaria della Società e dell'interesse della stessa, ha attribuito irrevocabilmente alla Società il diritto, a propria discrezione, di procedere al pagamento del dividendo straordinario di propria competenza con le seguenti modalità: (i) quanto al 50% di tale dividendo - e quindi 62.307 migliaia di euro - alla data del 14 dicembre 2012; e (ii) quanto al restante 50% - e quindi 62.307 migliaia di euro - alla data del 14 dicembre 2013, fermo restando che su entrambi gli importi da corrispondere secondo le modalità indicate sopra, la Società dovrà riconoscere, a partire dal 31 luglio 2012 e fino alla data di effettivo pagamento, un tasso di interesse pari a quello che il Comune di Milano otterrebbe attraverso la gestione di tale liquidità per pari importi e pari periodo, ossia pari al tasso Euribor a 3 mesi, restando inoltre inteso che, in caso di quotazione in borsa, il pagamento dovrà avvenire contestualmente al processo di quotazione.

18. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del bilancio al 31 dicembre 2011

Si segnala che, con atto notarile del 21 dicembre 2011 le società Dufrital e CID Italia si sono fuse mediante incorporazione della CID in Dufrital, sulla base del progetto di fusione approvato dalle assemblee delle società partecipanti il 30 settembre 2011, senza alcun fenomeno di concambio, poiché il patrimonio netto della incorporata viene interamente assorbito dalla incorporante e quindi posseduto indirettamente dai medesimi soci di entrambe le società nelle uguali proporzioni. Le operazioni della società incorporanda sono imputate al bilancio dell'incorporante dall'1 gennaio 2012.

Si rimanda anche a quanto esposto nella relazione sulla gestione.



Per la capogruppo SEA
Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Giuseppe Bonomi

Relazione del Collegio Sindacale sul bilancio consolidato

Signori azionisti,

vi riferiamo in merito all'attività di vigilanza da noi svolta nei confronti della SEA - Società Esercizi Aeroportuali SpA in quanto società tenuta alla redazione del bilancio consolidato del Gruppo SEA, ricorrendo i presupposti di legge.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio consolidato della vostra Società al 31 dicembre 2011 redatto dagli amministratori ai sensi delle norme vigenti e da questi regolarmente consegnato in data 19 marzo 2012 al Collegio Sindacale unitamente ai prospetti ed agli allegati di dettaglio ed alla relazione sulla gestione. Si segnala che la Società si era già avvalsa, nei precedenti esercizi, della facoltà prevista dal D.Lgs. 28/2/2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'art. 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di Principi contabili internazionali ed ha applicato i Principi contabili internazionali adottati dall'Unione Europea (di seguito anche "IFRS") per la redazione del proprio bilancio consolidato. In particolare, si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il Gruppo SEA ha adottato i Principi contabili internazionali (IFRS) a partire dal bilancio consolidato 2006. Nella redazione del presente bilancio consolidato, è stata applicata l'interpretazione ai Principi contabili di recente omologazione da parte della Commissione Europea, IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione" emanata dall'International Accounting Standards Board, che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un'impresa pubblica ed un'impresa privata.

Pertanto, il bilancio consolidato presenta alcuni dati comparativi rispetto ai dati precedentemente pubblicati, per tenere conto degli impatti contabili derivanti dall'applicazione retrospettiva del documento IFRIC 12, conformemente a quanto previsto dal principio contabile IAS 8.

Si segnala che, rispetto al bilancio consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2010, si è scelto di cambiare la modalità di contabilizzazione degli strumenti finanziari derivati, così come consentito dallo IAS 39. In particolare, con riferimento ai contratti sottoscritti fino al 31 dicembre 2010 gli stessi, alla data di stipula erano contabilizzati al fair value e le variazioni del fair value rilevate successivamente alla prima iscrizione erano trattate quali componenti del risultato economico-finanziario dell'esercizio. Per i nuovi contratti sottoscritti dall'1 gennaio 2011 la Società applica, dove applicabile, la cosiddetta metodologia dell'"hedge accounting".

Lo stato patrimoniale evidenzia un utile netto consolidato di 53.904 migliaia di euro, contro un utile netto di 63.131 migliaia di euro relativo al bilancio dello scorso esercizio, e si riassume nei seguenti valori:

Attivo consolidato	(migliaia di euro)
Attività non correnti	1.068.268
Attivo corrente	197.689
Cassa e disponibilità liquide	24.062
Totale attivo	1.290.019

Passivo consolidato	(migliaia di euro)
Patrimonio netto del Gruppo	188.803
Utile dell'esercizio	53.904
Patrimonio netto di terzi	83
Fondi per rischi e oneri	159.894
Trattamento di fine rapporto dipendenti	68.527
Passività finanziarie non correnti	310.049
Altre passività correnti	62.307
Passività correnti	449.452
Totale passivo e patrimonio netto	1.290.019

Il risultato economico consolidato viene dimostrato dai seguenti valori del conto economico consolidato:

Conto economico	(migliaia di euro)
Ricavi di gestione	644.443
Costi della produzione	(493.759)
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(69.375)
Risultato operativo	81.309
Proventi e oneri finanziari	(14.956)
Proventi da partecipazioni	21.681
Risultato prima delle imposte	88.034
Imposte sul reddito dell'esercizio	(34.127)
Risultato del Gruppo e di terzi	53.907
Risultato di pertinenza di terzi	3
Utile dell'esercizio del Gruppo	53.904

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci di SEA SpA (Società capogruppo) e delle società sulle quali la stessa esercita, direttamente o indirettamente, il controllo a partire dalla data in cui lo stesso è stato acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Nella fattispecie il controllo è esercitato in forza del possesso diretto della maggioranza delle azioni con diritto di voto (IAS 27).

Le società controllate consolidate secondo il *metodo integrale* sono le seguenti:

- SEA Energia SpA
- SEA Handling SpA
- Consorzio Malpensa Construction.

Le partecipazioni in società collegate valutate con il

metodo del patrimonio netto, conformemente a quanto previsto dallo IAS 28, sono quelle sulle quali la partecipante (SEA SpA) esercita un'influenza notevole, che si presume sussistere quando la stessa possiede - direttamente o indirettamente tramite società controllate - il 20% o una quota maggiore dei diritti di voto esercitabili nell'assemblea della partecipata.

Le società collegate consolidate con il metodo del patrimonio netto sono le seguenti:

- SACBO
- Malpensa Logistica Europa
- Dufrital
- CID Italia
- Disma
- SEA Services.

Disma, pur essendo detenuta dalla capogruppo SEA SpA al 18,75%, è stata valutata con il criterio indicato del patrimonio netto in virtù dell'influenza notevole esercitata dalla capogruppo.

Infine le seguenti partecipazioni disponibili per la vendita, sono state valutate al fair value:

- Aeropuertos Argentina 2000
- Consorzio Milano Sistema, in liquidazione
- Romairport
- SITA Soc. Coop.

Da ultimo, si segnala che non risultano variazioni nell'area di consolidamento nel corso del 2012.

I bilanci delle controllate e delle collegate, consolidate dal Gruppo SEA, sono stati redatti adottando, per ogni chiusura contabile, gli stessi principi contabili della capogruppo.

I principi di consolidamento, esposti nella nota integrativa, possono essere così riassunti:

- i bilanci i cui valori sono stati consolidati si riferiscono allo stesso esercizio; le operazioni di consolidamento sono state svolte sui bilanci predisposti dagli organi di amministrazione della controllante e delle controllate e collegate, approvati o in corso di approvazione, dalle Assemblee dei Soci delle singole società, rettificati, ove necessario, per l'applicazione di criteri di valutazione omogenei;
- abbiamo verificato che sono stati applicati sul bilancio consolidato gli stessi criteri di valutazione adottati dalla controllante;

tati dalla controllante;

- dall'esame della nota integrativa possiamo rilevare che sono stati indicati i principi di consolidamento adottati e viene data ampia illustrazione delle principali voci dello stato patrimoniale e del conto economico consolidati;
- dall'esame della relazione del Consiglio di Amministrazione sull'andamento della gestione al 31 dicembre 2011 possiamo rilevare che la stessa è esaustiva e completa per le finalità di legge, vi sono contenuti i fattori principali che hanno caratterizzato l'esercizio; essa risulta esauriente sotto il profilo delle informazioni relative all'attività operativa e di sviluppo della Società, delle strategie e dei rapporti, nonché della descrizione dei principali rischi e incertezze cui la Società è esposta;
- abbiamo verificato le caratteristiche delle operazioni tra la controllante e le altre società del Gruppo SEA, che riguardano essenzialmente prestazioni di servizi e attività di tesoreria, provvista e impiego fondi; esse risultano di natura ordinaria e ricorrente, regolate peraltro da condizioni di mercato.

Il Collegio osserva anche che la società di revisione PricewaterhouseCoopers, nella sua relazione datata 11 aprile 2012, ha attestato che il bilancio consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2011 è conforme agli IFRS adottati dall'Unione Europea; lo stesso è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico, le variazioni di patrimonio netto e i flussi di cassa del Gruppo SEA per l'esercizio chiuso a tale data.

Il Collegio dà atto di avere verificato la corrispondenza del bilancio consolidato ai fatti e alle informazioni di cui lo stesso è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli organi sociali, nell'esercizio dei propri doveri di vigilanza e dei propri poteri di ispezione e di controllo.

La relazione sulla gestione consolidata risulta esauriente sotto il profilo delle informazioni relative all'attività operativa e di sviluppo, delle strategie e dei rapporti tra imprese del Gruppo; il suo esame ne ha evidenziato la coerenza con i dati e le risultanze del bilancio consolidato, come risulta anche dalla relazione della società di Revisione PricewaterhouseCoopers, in data 11 aprile 2012.

Milano, 12 aprile 2012

Il Collegio Sindacale

Dott. Giancarlo Giordano
Presidente

Dott. Aldo Londei
Sindaco effettivo

Avv. Fabio Malcovati
Sindaco effettivo

Dott.sa Maria Luisa Mosconi
Sindaco effettivo

Dott.sa Raffaella Pagani
Sindaco effettivo

Relazione di certificazione al bilancio consolidato



**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE
AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL D.LGS. 27.1.2010, N° 39**

Agli Azionisti di
S.E.A. - SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di S.E.A. - Società Esercizi Aeroportuali SpA e suo controllata ("Gruppo S.E.A.") chiuso al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, compete agli amministratori di S.E.A. - Società Esercizi Aeroportuali SpA. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia privo da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenute nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 30 giugno 2011.

3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo S.E.A. al 31 dicembre 2011 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa del Gruppo S.E.A. per l'esercizio chiuso a tale data.

PricewaterhouseCoopers SpA
Sede legale e amministrativa: Milano 20090 Via Monte Rosa 91 Tel. 02/77321 Fax 02/77321000 P. IVA n. 01214010151 C.F. e P.D.A. n. 01214010151
Rag. Imp. Milano 20090/0903/0903/0903/0903 - Albi 0101/0101/0101/0101/0101 - Bari 0202/0202/0202/0202/0202 - Bologna 0303/0303/0303/0303/0303 - Brescia 0404/0404/0404/0404/0404 - Firenze 0505/0505/0505/0505/0505
Viale Cassanese 15 Tel. 0432/461111 - Genova 0101/0101/0101/0101/0101 - Napoli 081/081/081/081/081 - Padova 049/049/049/049/049
Palermo 091/091/091/091/091 - Palermo 091/091/091/091/091 - Palermo 091/091/091/091/091 - Palermo 091/091/091/091/091
Pavia 0321/0321/0321/0321/0321 - Roma 06/06/06/06/06 - Roma 06/06/06/06/06 - Roma 06/06/06/06/06 - Roma 06/06/06/06/06
Torino 011/011/011/011/011 - Trieste 0431/0431/0431/0431/0431 - Venezia 041/041/041/041/041 - Verona 045/045/045/045/045
www.pwc.com/it



4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori di S.E.A. - Società Esercizi Aeroportuali SpA. È di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato di S.E.A. - Società Esercizi Aeroportuali SpA al 31 dicembre 2011.

Milano, 11 aprile 2012

PricewaterhouseCoopers SpA

Sergio Pizzarelli
(Revisore legale)

2 of 2

Prospetti contabili

Situazione patrimoniale e finanziaria

(Importi in euro)	Note	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
Immobilizzazioni immateriali	7.1	763.471.121	721.480.165	695.185.831
Immobilizzazioni materiali	7.2	186.502.432	177.025.966	166.476.310
Investimenti immobiliari	7.3	3.420.764	3.503.180	3.516.332
Partecipazioni in società controllate e collegate	7.4	41.190.756	33.342.995	46.723.016
Partecipazioni disponibili per la vendita	7.5	26.139	15.726.138	9.914.751
Imposte differite attive	7.6	21.539.450	15.255.088	24.718.066
Altri crediti non correnti	7.7	378.876	430.516	4.191.431
Totale attività non correnti		1.016.529.538	966.764.048	950.725.737
Rimanenze	7.8	9.114.313	9.546.506	9.261.944
Crediti commerciali	7.9	140.406.382	151.068.258	152.466.481
Crediti finanziari correnti	7.10	27.660.331	34.546.049	34.741.211
Crediti per imposte dell'esercizio	7.11	3.600.632	4.132.598	4.022.100
Altri crediti	7.12	9.403.143	16.819.806	39.605.064
Cassa e disponibilità liquide	7.13	23.712.335	22.667.349	25.562.319
Totale attivo corrente		213.897.136	238.780.566	265.659.119
Totale attivo		1.230.426.674	1.205.544.614	1.216.384.856
Capitale sociale	7.14	27.500.000	27.500.000	27.500.000
Altre riserve	7.14	130.011.163	278.806.720	205.531.294
Utile dell'esercizio	7.14	49.403.324	58.109.324	67.543.945
Patrimonio netto		206.914.487	364.416.044	300.575.239
Fondo rischi e oneri	7.15	155.167.313	148.852.780	151.440.597
Fondi relativi al personale	7.16	43.685.131	45.503.812	47.233.729
Altri debiti non correnti	7.20	62.307.293	0	238.611
Passività finanziarie non correnti	7.17	319.015.178	308.759.789	339.122.205
Totale passività non correnti		580.174.915	503.116.381	538.035.142
Debiti commerciali	7.18	183.055.079	148.160.281	163.506.701
Debiti per imposte dell'esercizio	7.19	41.989.863	40.850.068	47.426.462
Altri debiti	7.20	158.513.379	67.145.803	61.027.354
Passività finanziarie correnti	7.17	59.778.951	81.856.037	105.813.958
Totale passivo corrente		443.337.272	338.012.189	377.774.475
Totale passivo		1.023.512.187	841.128.570	915.809.617
Totale passivo e patrimonio netto		1.230.426.674	1.205.544.614	1.216.384.856

Conto economico complessivo

(Importi in euro)	Note	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010
Ricavi di gestione	8.1	457.550.070	455.357.169
Ricavi per lavori su beni in concessione	8.2	65.248.031	48.476.843
Totale ricavi		522.798.101	503.834.012
Costi del lavoro	8.3	(150.991.607)	(148.732.206)
Materiali di consumo	8.4	(11.251.386)	(14.367.841)
Costi industriali	8.5	(124.117.127)	(117.020.218)
Costi amministrativi	8.6	(36.013.972)	(31.169.532)
Costi per lavori su beni in concessione	8.7	(61.618.372)	(45.801.843)
Totale costi operativi		(383.992.464)	(357.091.640)
Margine operativo lordo/EBITDA		138.805.637	146.742.372
Ammortamenti	8.8	(35.859.109)	(32.127.861)
Accantonamenti e svalutazioni	8.9	(20.324.180)	(12.343.030)
Risultato operativo		82.622.348	102.271.481
Proventi (oneri) da partecipazioni	8.10	5.856.718	(7.225.379)
Oneri finanziari	8.11	(12.891.941)	(19.480.839)
Proventi finanziari	8.11	2.907.116	19.269.727
Risultato ante imposte		78.494.241	94.834.990
Imposte	8.12	(29.090.917)	(36.725.666)
Risultato netto		49.403.324	58.109.324
Altre componenti dell'utile complessivo			
Proventi da valutazione al fair value di attività finanziarie disponibili alla vendita		(12.200.275)	5.811.388
Effetto fiscale relativo alla valutazione al fair value di attività finanziarie disponibili alla vendita		79.907	(79.907)
Variazione del fair value derivati di copertura cash flow hedge		(7.680.714)	
Effetto fiscale relativo alla variazione del fair value derivati di copertura cash flow hedge		2.112.196	
Totale altre componenti dell'utile complessivo		(17.688.886)	5.731.481
Totale utile complessivo dell'esercizio		31.714.438	63.840.805

Rendiconto finanziario

(Importi in euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Risultato prima delle imposte	78.494.241	94.834.990
Rettifiche:		
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali e immateriali	35.859.109	32.127.861
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	3.549.380	(1.767.092)
Oneri finanziari netti ^(*)	9.984.825	(211.112)
Proventi da partecipazioni	(5.856.718)	7.225.379
Risarcimento Ministero dei Trasporti (esclusa quota interessi)	-	(14.883.030)
Altre variazioni non monetarie	1.331.611	(2.722.447)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	123.362.449	114.604.548
Variazione rimanenze	432.193	(284.562)
Variazione crediti commerciali e altri crediti	8.084.495	6.792.077
Variazione altre attività non correnti	51.640	262.218
Variazione debiti commerciali e altri debiti	40.833.319	(18.911.532)
Variazione altre passività non correnti		(238.611)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	49.401.648	(12.380.410)
Imposte sul reddito pagate	(31.677.021)	(24.235.724)
Risarcimento Ministero dei Trasporti (inclusa quota interessi)		27.339.040
Cash flow derivante dall'attività operativa	141.087.076	105.327.454
Investimenti in immobilizzazioni:		
-immateriali ^(**)	(67.354.767)	(48.874.539)
-materiali	(21.615.856)	(28.104.754)
-finanziarie		
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
-materiali	507.890	
-finanziarie ^(***)	22.200.000	6.525.521
Dividendi incassati	1.662.966	6.053.140
Versamento in conto aumento capitale SEA Handling	(22.354.286)	
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(86.954.053)	(64.400.632)
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incremento netto indebitamento a breve e medio/lungo termine	(24.105.551)	(18.025.830)
- incremento netto linea di anticipazione finanz. su contributi Stato	(9.276.953)	(13.200.946)
Decremento / (incremento) crediti per contributi Stato	7.181.937	13.081.547
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	22.762.999	(14.692.494)
Dividendi distribuiti	(41.846.010)	
Interessi pagati	(8.015.060)	(11.459.360)
Interessi incassati	210.600	475.290
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(53.088.038)	(43.821.792)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	1.044.984	(2.894.970)
Disponibilità liquide di inizio periodo	22.667.349	25.562.319
Disponibilità liquide di fine periodo	23.712.335	22.667.349

(*) Nel 2010 la voce include i proventi finanziari derivanti dai risarcimenti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pari a 12.546 migliaia di euro.

(**) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2011 è pari a 7.167 migliaia di euro.

(***) La voce include nel 2010 l'incasso della seconda tranche di pagamento connesso alla cessione del 75% del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa; nel 2011 include l'incasso della vendita delle partecipazioni GESAC per 8.200 migliaia di euro e l'incasso derivante dalla sottoscrizione dell'accordo di cessione di AA2000 per 14.000 migliaia di euro.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

	Capitale	Riserva da sovrapp. delle azioni	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI) ^(*)	Riserva AFS ^(*)	Riserva di cash flow hedge	Riserva straord.	Riserva legale	Altre riserve	Totale altre riserve	Risultato dell'eserc.	Totale patrimon. netto
All'1 gennaio 2010	27.500.000	21.467.911	25.357.079	6.388.888		86.529.241	5.500.000	60.288.175	205.531.294	67.543.945	300.575.239
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2009						67.543.945			67.543.945	(67.543.945)	
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				5.731.481					5.731.481		5.731.481
Risultato dell'esercizio										58.109.324	58.109.324
Al 31 dicembre 2010	27.500.000	21.467.911	25.357.079	12.120.369		154.073.186	5.500.000	60.288.175	278.806.720	58.109.324	364.416.044
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2010 e relativa distribuzione di dividendi ^(**)			(1.670.689)			17.934.003			16.263.314	(58.109.324)	(41.846.010)
Delibera di distribuzione dei dividendi del 29 dicembre 2011		(21.467.911)				(125.902.074)			(147.369.985)		(147.369.985)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(12.120.368)	(5.568.518)				(17.688.886)		(17.688.886)
Risultato dell'esercizio										49.403.324	49.403.324
Al 31 dicembre 2011	27.500.000	0	23.686.390	1	(5.568.518)	46.105.115	5.500.000	60.288.175	130.011.163	49.403.324	206.914.487

(*) Gli effetti all'1 gennaio 2010 sul patrimonio netto di SEA derivanti dalla transizione agli IFRS sono pari alla somma della "Riserva di prima conversione agli IFRS (escluso OCI)" e della "Riserva AFS" al gennaio 2010, ovvero pari a 31.746 migliaia di euro.

(**) La movimentazione dell'esercizio 2011 della riserva di prima conversione agli IFRS di 1.671 migliaia di euro si riferisce alla destinazione del minor utile IFRS relativamente all'esercizio 2010, rispetto all'utile realizzato in accordo con i principi contabili italiani.

Nota integrativa al bilancio separato

Note illustrative al bilancio di esercizio

1. Informazioni generali

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

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

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

Alla data di predisposizione del presente documento l'assetto azionario della Società è il seguente:

Nome	% di possesso
Comune di Milano	54,81
ASAM	14,56
Provincia di Varese	0,64
Comune di Busto Arsizio	0,06
Altri azionisti pubblici	0,14
Totale azionisti pubblici	70,21
F2i - Fondi Italiani per le infrastrutture	29,75
Altri azionisti privati	0,04
Totale azionisti privati	29,79
Totale	100,00

Tale assetto è stato raggiunto in data 29 dicembre 2011 a seguito della chiusura del bando di gara per la cessione della quota detenuta dal Comune di Milano a F2i - Fondi Italiani per le infrastrutture pari al 29,75% del capitale sociale.

2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio di esercizio di SEA chiuso al 31 dicembre 2011.

Gli schemi di bilancio sono redatti in unità di euro, le tabelle incluse nella nota integrativa sono redatte in migliaia di euro.

2.1 Base di preparazione

Il Regolamento Europeo (CE) n° 1606/2002 del 19 luglio 2002 ha introdotto l'obbligo, a partire dall'esercizio 2005, di applicazione degli International Financial Reporting Standards ("IFRS"), emanati dall'International Accounting Standards Board ("IASB"), e adottati dall'Unione Europea ("UE IFRS") per la redazione dei bilanci consolidati delle società aventi titoli di capitale e/o debito quotati presso uno dei mercati regolamentati della Comunità Europea. A seguito del suddetto Regolamento europeo, il 28

febbraio 2005 è stato emesso il D. Lgs. n. 38, con il quale è stata disciplinata, tra l'altro, l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci consolidati di società non quotate. SEA ha deciso di avvalersi di detta opzione per la predisposizione del proprio bilancio consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Il medesimo decreto legislativo (al quarto comma dell'art. 4) ha disciplinato inoltre l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci di esercizio inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS. SEA ha deciso di avvalersi anche di detta opzione, a partire dal bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per detto bilancio di esercizio è stata pertanto identificata quale data di transizione agli UE IFRS il 1° gennaio 2010. Nella Nota 16 è riportata l'informativa richiesta ai fini dell'IFRS 1 in merito alla prima applicazione degli UE IFRS. Il presente bilancio è stato redatto in conformità agli UE IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso. In particolare si rileva che gli UE IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Il bilancio è stato pertanto redatto sulla base delle migliori conoscenze degli UE IFRS e tenuto conto della migliore dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

I criteri utilizzati per la redazione del presente bilancio sono quelli previsti nel presupposto della continuità aziendale. Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la situazione patrimoniale e finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente"; per il conto economico lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il rendiconto finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

Gli schemi utilizzati, come sopra specificato, sono quelli che meglio rappresentano la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

Il presente bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del fair value. Il presente bilancio è assoggettato a revisione contabile da parte della società di revisione PricewaterhouseCoopers.

2.2 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati nel 2011

Di seguito si riportano i principi contabili internazionali e le interpretazioni entrati in vigore dall'1 gennaio 2011 e applicabili alla Società a partire dall'1 gennaio 2011. L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni non ha avuto effetti sulla posizione finanziaria o sul risultato della Società.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in GUCE	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia
Per SEA				
Modifiche allo IAS 32: classificazione dei diritti di emissione	23 dic '09	24 dic '09	Esercizi che iniziano dopo il 31 gen '10	1 gen '11
Modifiche all'IFRS 1 e all'IFRS 7: esenzione limitata dall'informativa comparativa prevista dall'IFRS 7 per i neo-utilizzatori	30 giu '10	1 lug '10	Esercizi che iniziano dopo il 30 giu '10	1 gen '11
IAS 24: informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate e conseguenti modifiche all'IFRS 8	19 lug '10	20 lug '10	Esercizi che iniziano dopo il 31 dic '10	1 gen '11
Modifiche all'IFRIC 14: pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima	19 lug '10	20 lug '10	Esercizi che iniziano dopo il 31 dic '10	1 gen '11
IFRIC 19: estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale	23 lug '10	24 lug '10	Esercizi che iniziano dopo il 30 giu '10	1 gen '11

Si precisa che lo IAS 24 revised era già applicato in via anticipata dalla Società.

Nel mese di maggio 2010 lo IASB ha emesso le seguenti modifiche agli IFRS (improvement):

- Improvement all'IFRS 3 - Aggregazioni aziendali valutazione delle partecipazioni dei terzi;
- Improvement allo IAS 27 - Bilancio consolidato e separato;
- Improvement all'IFRS 7 - Strumenti finanziari: informazioni integrative e le modifiche alle informazioni integrative;
- Improvement allo IAS 1 - Presentazione del prospetto delle variazioni di patrimonio netto;
- Improvement allo IAS 34 - Bilanci intermedi, eventi ed operazioni significativi;

- Improvement all'IFRIC 13 - Programmi di fidelizzazione della clientela, fair value dei punti premio;
- Improvement all'IFRS 1 - Prima applicazione degli IFRS.

2.3 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo

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

Descrizione	Data di efficacia prevista dal principio
Provisions of IAS 39 relating to fair value hedge of interest rate risk associated with a portfolio including core deposits	Data della First Time Adoption
IFRS 9: financial instruments	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013
Amendments to IFRS 1: severe hyperinflation and removal of fixed dates for first-time adopters	Esercizi che iniziano a partire dall'1 lug 2011
Amendments to IAS 12: deferred tax: recovery of underlying assets	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2012
IFRS 10 "consolidated financial statements" e la versione aggiornata dello IAS 27 "Separate financial statements"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013
IFRS 11 "Joint arrangements" e la versione aggiornata dello IAS 28 "Investments in Associates and Joint Ventures"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013
IFRS 12 "Disclosure of Interests in other entities"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013
IFRS 13 "Fair value measurement"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013
Amendments to IAS 1 "Presentation of items of other comprehensive income"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 lug 2012
Nuova versione dello IAS 19 "employee benefits"	Esercizi che iniziano a partire dall'1 gen 2013

La Società sta valutando gli effetti che l'applicazione di tali principi potrà avere sul proprio bilancio.

2.4 Criteri di valutazione

Immobilizzazioni immateriali

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

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del concessionario ad utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al fair value dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il fair value dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un mark up del 6% rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società. La logica di determinazione del fair value discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto, se il fair value dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del fair value dei servizi di costruzione effettuati.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

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

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione allo Stato, alla scadenza della Concessione, dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni in concessione.

Qualora si verificassero eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali attività immateriali, la

differenza tra il valore di iscrizione e il valore di recupero viene imputata a conto economico.

(b) Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti simili

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

(c) Computer software

I costi delle licenze software sono ammortizzati a quote costanti in tre anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali includono beni di proprietà e beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato. Per quanto riguarda i beni gratuitamente devolvibili finanziati dalla Società, si rimanda al successivo paragrafo.

Beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato

I beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato sono rappresentati da immobilizzazioni tecniche acquisite dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA, di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2041. Tali immobilizzazioni tecniche sono devolute a titolo gratuito all'Amministrazione dello Stato alla data di scadenza della Convenzione. Nel bilancio consolidato i cespiti finanziati attraverso contributi dallo Stato, ai sensi della Legge 449/85, sono espressi al netto di tali contributi.

Beni di proprietà

I beni di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni tecniche acquisite a titolo oneroso dalla Società non soggette ad obbligo di devoluzione gratuita.

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

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria e/o ciclica sono direttamente

imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondano ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di una attività, applicando il criterio del component approach, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente. Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del component approach. Di seguito sono elencate le percentuali di ammortamento per i beni di proprietà, per i quali non sono stati identificati i componenti specifici:

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

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

Investimenti immobiliari

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

Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e in imprese collegate sono valutate al costo di acquisto (comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione), eventualmente ridotto per perdite in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti

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

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate in una delle seguenti categorie, in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate:

- attività finanziarie a fair value a conto economico;
- crediti e finanziamenti attivi;
- attività disponibili per la vendita.

Le attività finanziarie sono iscritte all'attivo patrimoniale nel momento in cui la società diviene parte dei contratti connessi alle stesse. Le attività finanziarie cedute sono eliminate dall'attivo dello stato patrimoniale, quando il diritto a ricevere i flussi di cassa è trasferito unitamente a tutti i rischi e benefici associati alla proprietà.

Gli acquisti e le vendite di attività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta delle relative operazioni. Le attività finanziarie sono valutate come segue:

(a) Attività finanziarie a fair value a conto economico

Le attività finanziarie sono classificate in questa categoria se acquisite allo scopo di essere cedute nel breve

termine. Le attività di questa categoria sono classificate come correnti e valutate al fair value; le variazioni di fair value sono riconosciute a conto economico nel periodo in cui sono rilevate, se significative.

(b) Crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari, prevalentemente relativi a crediti verso clienti, non-derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili.

I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, a eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai 12 mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente. Tali attività sono valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso d'interesse effettivo.

Se vi è un'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore, l'attività è ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi di cassa ottenibili in futuro. Le perdite di valore sono rilevate a conto economico. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato.

(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non-derivati esplicitamente designati in questa categoria, ovvero che non trovano classificazione in nessuna delle precedenti categorie e sono compresi nelle attività non correnti a meno che il management intenda cederli nei 12 mesi successivi dalla data del bilancio.

Tali attività finanziarie sono valutate al fair value e gli utili o perdite da valutazione sono imputati a una riserva di patrimonio netto afferente le "Altre componenti dell'utile complessivo" (altre componenti del conto); la loro imputazione a conto economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta o, nel caso di variazioni cumulate negative, quando si valuta che la riduzione di valore già rilevata a patrimonio netto non potrà essere recuperata in futuro.

Nel caso di partecipazioni classificate come attività finanziarie disponibili per la vendita, un prolungato o significativo declino nel fair value della partecipazione, al di sotto del costo iniziale, è considerato un indicatore di perdita di valore.

Strumenti finanziari derivati

I derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata. Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del fair value degli strumenti oggetto di copertura (fair value hedge, es. copertura della variabili-

tà del fair value di attività/passività a tasso fisso), i derivati sono rilevati al fair value con imputazione degli effetti a conto economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del fair value associate al rischio coperto. Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (cash flow hedge), le coperture effettuate vengono designate a fronte dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari attribuibile ai rischi che in un momento successivo possono influire sul conto economico. La parte efficace della variazione di fair value della parte di contratti derivati che sono stati designati come di copertura secondo i requisiti previsti dallo IAS 39 viene sospesa in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "altre componenti del conto economico complessivo"); tale riserva viene poi imputata a conto economico nel periodo in cui la transazione coperta influenza il conto economico. La parte inefficace della variazione di fair value della parte di contratti derivati, così come l'intera variazione di fair value dei derivati che non sono stati designati come di copertura o che non ne presentano i requisiti richiesti dal citato IAS 39, viene invece contabilizzata direttamente a conto economico nella voce "proventi/oneri finanziari".

Il fair value di strumenti finanziari quotati è basato sul prezzo corrente di offerta. Se il mercato di un'attività finanziaria non è attivo (o si riferisce a titoli non quotati), la Società definisce il fair value utilizzando tecniche di valutazione che includono: il riferimento ad avanzate trattative in corso, riferimenti a titoli che posseggono le medesime caratteristiche, analisi basate sui flussi di cassa, modelli di prezzo basati sull'utilizzo di indicatori di mercato e allineati, per quanto possibile, alle attività da valutare.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato al netto del fondo svalutazione crediti. Qualora vi sia un'obiettiva evidenza di indicatori di riduzioni di valore, l'attività viene ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro.

L'obiettiva evidenza di perdita di valore è verificata considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti contrattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di insolvenza della controparte. I crediti sono esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione.

Se nei periodi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato a fronte oneri; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del co-

sto ammortizzato qualora non fosse stata effettuata la svalutazione.

Rimanenze

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

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili, le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza uguale o inferiore ai 3 mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nello stato patrimoniale. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al fair value.

Fondi rischi e oneri

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

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

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

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

Il fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore at-

tuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12.

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita che piani a benefici definiti.

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

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione; pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del fair value delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il projected unit credit method. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (high-quality corporate) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai suddetti aggiustamenti e le variazioni delle ipotesi attuariali sono imputate direttamente nel conto economico.

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti emanati nel corso del primo semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'articolo 2120 del codice civile, ricade nella categoria dei pia-

ni a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

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

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, sono inizialmente iscritte al fair value, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutate al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

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

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando SEA ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati al fair value del corrispettivo ricevuto per le prestazioni di servizi della gestione ordinaria dell'attività. Il ricavo è riconosciuto al netto dell'imposta sul valore aggiunto degli incentivi e degli sconti.

I ricavi, principalmente riferibili alle prestazioni di servizi sono riconosciuti nel periodo contabile nel quale i servizi sono resi.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nel periodo relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di un mark up del 6% rappresentativo della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta da SEA.

Contributi pubblici

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

Contributi in conto capitale

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

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico.

Riconoscimento dei costi

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

Oneri finanziari

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

Imposte

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

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive,

sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile.

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

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra i "costi amministrativi".

Dividendi

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

3. Stime e assunzioni

La predisposizione dei bilanci richiede, da parte degli amministratori, l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze.

L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

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

(a) Riduzione di valore delle attività

Le attività materiali, immateriali e le partecipazioni in società controllate e collegate sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede, da parte degli amministratori, l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e dal mercato,

nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli amministratori.

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

(c) Fondi rischi e oneri

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

(d) Crediti commerciali

Se vi è l'obiettivo evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l'apposizione di un fondo svalutazione crediti. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima è basata su fatti e aspettative che possono cam-

biare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio di esercizio.

4. Gestione dei rischi

4.1 Rischio di credito

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

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

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

per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

In applicazione delle policy interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie o assicurative a prima richiesta emesse da soggetti di primario standing creditizio o da depositi cauzionali. Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

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

La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore. SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso, o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali vantati nei confronti di terze parti e dei relativi fondi svalutazione:

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	188.826	195.859
- di cui scaduto	129.308	133.295
Fondo svalutazione crediti commerciali	72.211	70.624
Totale crediti commerciali verso clienti	116.615	125.235

La riduzione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2011 rispetto al 31 dicembre 2010 deriva dalla chiusura di taluni contenziosi e dal miglioramento della ge-

stione degli scaduti.

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2011:

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010
Crediti commerciali verso clienti	188.826	195.859
- di cui scaduto	129.308	133.295
da meno di 180 giorni	45.370	49.226
da oltre 180 giorni	83.938	84.068
Incidenza % dei crediti scaduti	68,5	68,1
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	24,0	25,1
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	44,5	42,9

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2011, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure con-

corsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie, assicurative e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010
Crediti commerciali verso clienti	188.826	195.859
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	46.747	42.433
(ii) crediti oggetto di contestazioni	28.867	28.200
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	113.212	125.226
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	53.694	62.662
Fidejussioni e depositi cauzionali	79.280	86.571
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	70,0%	69,1%

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposta SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2011 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

- a) rischio tasso di interesse;
- b) rischio tasso di cambio.

a) Rischio tasso di interesse

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

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

L'esposizione a tasso variabile espone SEA a un ri-

schio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow).

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

A fine 2011 l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine e a breve, queste ultime costituite dalle quote in scadenza nei successivi 12 mesi).

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

Contratti di finanziamento a medio/lungo termine al 31 dicembre 2011

Finanziamento	Tipologia di tasso	Data di erogazione	Data di scadenza	31 dicembre 2011		31 dicembre 2010	
				Importo in euro migliaia	Tasso %	Importo in euro migliaia	Tasso %
SEA SpA							
BEI 1^ erogazione (a)	F	17/12/96	15/9/11		7,70	3.499,00	7,70
BEI 2^ erogazione (a)	F	24/7/98	15/3/13	4.728,16	5,27	7.687,46	5,27
BEI 2^ erogazione (a)	V	24/7/98	15/3/13	3.873,43	1,83	6.455,71	1,43
Totale BEI diretto				8.601,59	3,72	17.642,17	4,35
Pool Cariplo 1^ erogazione	V	17/12/96	15/9/11			1.549,37	1,41
Pool Cariplo 2^ erogazione	V	20/6/97	15/3/12	774,69	1,86	2.324,06	1,41
Pool Cariplo 2^ erogazione	F	20/6/97	15/3/12	1.077,67	7,57	3.116,53	7,57
Pool Cariplo 3^ erogazione	F	8/8/97	15/3/12	2.078,56	6,67	6.036,61	6,67
Pool Cariplo 4^ erogazione	F	8/4/98	15/3/13	9.618,55	5,44	15.613,92	5,44
Totale BEI/Pool Cariplo				13.549,5	5,59	28.640,5	5,39
BIIS (ex Comit) -BEI 1^ erogazione	F	26/8/99	15/3/14	5.000,00	3,14	7.000,00	3,14
BIIS (ex Comit) -BEI 2^ erogazione(**)	V	30/11/00	15/9/15	4.000,00	1,81	5.000,00	1,36
BIIS (ex Comit) -BEI 3^ erogazione(**)	V	17/3/03	15/9/17	13.894,74	1,81	16.210,53	1,36
Totale BEI/Comit				22.894,74	2,10	28.210,53	1,80
BNL-BEI 1^ erogazione	V	22/11/99	15/9/14	6.000,00	1,76	8.000,00	1,31
BNL-BEI 2^ erogazione(**)	V	11/8/00	15/3/15	3.500,00	1,76	4.500,00	1,31
BNL-BEI 4^ erogazione(**)	V	8/5/03	15/3/18	7.569,25	1,76	8.733,75	1,31
BNL-BEI 13/6/2006 1^ erog.	V	4/9/06	4/9/26	11.000,00	1,81	11.000,00	1,36
BNL-BEI 13/6/2006 2^ erog.	V	4/9/06	4/9/26	11.000,00	1,81	11.000,00	1,36
BNL-BEI 13/6/2006 3^ erog.(*)	V	4/9/06	4/9/26	11.000,00	1,81	11.000,00	1,36
BNL-BEI 13/6/2006 4^ erog.(*)	V	4/9/06	4/9/26	12.000,00	1,81	12.000,00	1,36
BNL-BEI 13/6/2006 5^ erog.(*)	V	4/9/06	4/9/26	12.000,00	1,81	12.000,00	1,36
BNL-BEI 2007 1^ erog.(*)	V	7/3/07	7/3/27	11.000,00	1,81	11.000,00	1,36
BNL-BEI 2007 2^ erog.(*)	V	7/3/07	7/3/27	11.000,00	1,81	11.000,00	1,36
Totale BEI/BNL				96.069,25	1,80	100.233,75	1,35
Unicredit BEI 1^ erog.(*)	V	8/9/07	8/9/27	10.000,00	1,98	10.000,00	1,21
Unicredit BEI 2^ erog.(*)	V	8/9/07	8/9/27	10.000,00	1,98	10.000,00	1,21
Unicredit BEI 3^ erog.(*)	V	16/2/09	15/9/28	15.000,00	2,21	15.000,00	1,44
Totale BEI/Unicredit				35.000,00	2,08	35.000,00	1,31
BIIS-BEI 1^ erog.(*)	V	25/2/11	15/9/30	10.000,00	2,35		
BIIS-BEI 2^ erog.(*)	V	25/2/11	15/9/30	5.000,00	2,35		
BIIS-BEI 3^ erog.	V	23/6/11	15/3/31	10.000,00	2,41		
BIIS-BEI 4^ erog.	V	23/6/11	15/3/31	5.000,00	2,41		
Totale BEI/BIIS				30.000,00	2,38		
Unicredit Mediobanca di cui:	V	8/3/06	8/3/13	102.500,00	2,93	102.500,00	1,51
- quota non swappata				102.500,00	2,93	52.500,00	1,51
- quota swappata(**)						50.000,00	1,51
Totale finanziamenti diversi da BEI				102.500,00	2,93	102.500,00	1,51
Totale SEA SpA				308.615,04	2,51	312.226,92	1,98
		Totale tranche swappate		107.000,00	34,7	84.444,28	27,0
		Quota debito a tasso fisso		22.502,94	7,3	42.953,51	13,8
		Quota debito non coperto		179.112,10	58,0	184.829,14	59,2

(a) Soggetto a fideiussione FEI

(*) Tranche soggette a swap

(**) Tranche soggette a swap al 31 dicembre 2010, ma non al 31 dicembre 2011.

Si precisa che il costo medio del debito finanziario lordo di SEA a medio/lungo termine, a seguito delle operazioni di copertura dal rischio tasso, a fine 2011 è pari a 2,60%.

Il fair value dei debiti di SEA a medio/lungo termine verso le banche al netto delle partite intercompany, pari a fine 2011 a 315.117 migliaia di euro (319.107 migliaia di euro a fine 2010) è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;

- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

Coperture tasso d'interesse

(Migliaia di euro)	Debito residuo		Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value	
	Nozionale Alla stipula	Al 31/12/2011				Al 31/12/2011	Al 31/12/2010
	50.000		08/05/2006	13/09/2006	13/03/2011		(704,2)
	22.000		31/05/2006	15/03/2007	15/03/2011		(212,0)
	10.000	10.000	18/05/2011	15/09/2012	15/09/2021	(937,1)	
	5.000	5.000	18/05/2011	15/09/2012	15/09/2021	(468,6)	
IRS	15.000	15.000	18/05/2011	15/09/2012	15/09/2021	(1.336,3)	
	11.000	11.000	18/05/2011	15/09/2011	15/09/2016	(650,6)	
	10.000	10.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	(766,9)	
	11.000	11.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	(816,3)	
	12.000	12.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	(847,5)	
	12.000	12.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	(847,5)	
Collar	11.645		07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011		(108,9)
	17.500		07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011		(116,8)
	10.000	10.000	06/06/2011	15/09/2011	15/09/2021	(622,2)	
	11.000	11.000	06/06/2011	15/09/2011	15/09/2021	(630,7)	
Totale		107.000,0				(7.923,8)	(1.141,9)

b) Rischio di cambio

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

4.3 Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie dispo-

nibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;

- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha ottenuto delle linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l'impegno finanziario nei successivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

A fine 2011 SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per euro 225 milioni, con una vita media residua superiore a 4 anni e così ripartite: euro 90 milioni di linee di credito non revolving intermedie da primari istituti bancari su raccolta BEI, correlate alla realizzazione di interventi infrastrutturali sullo scalo di Malpensa, euro 50 milioni di una linea di credito revolving (utilizzabile in tranche di durata compresa fra 1 e 12 mesi) e 85 milioni di un finanziamento non ancora erogato e destinato alla copertura,

nel 2012, della prima tranche del dividendo straordinario così come deliberato dall'Assemblea del 29 dicembre 2011. A fine dicembre 2011 SEA dispone di 23,6 milioni di euro di disponibilità liquide investite in conti correnti ordinari e di tesoreria.

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

contrattuale (avvalendosi anche di rapporti di factoring indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa).

Le tabelle seguenti riportano il dettaglio della composizione e della scadenza dei debiti finanziari di SEA per il 2011 e il 2010, che includono i debiti finanziari verso controllate, i quali, secondo le relative previsioni contrattuali, sono esigibili a vista:

(Milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Passività 2011					
Indebitamento finanziario lordo	63,9	156,9	40,3	143,3	404,4
Debiti commerciali	183,1				183,1
Totale debito	247,0	156,9	40,3	143,3	587,6

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del cash pooling di Gruppo, pari a 27,9 milioni di euro a fine 2011, cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a 27,3 milioni di euro.

(Milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Passività 2010					
Indebitamento finanziario lordo	98,1	161,3	35,4	119,5	414,3
Debiti commerciali	148,2				148,2
Totale debito	246,3	161,3	35,4	119,5	562,5

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del cash pooling di Gruppo, pari a 13 milioni di euro a fine 2010, cui si contrappone un credito della medesima natura pari a 30,8 milioni di euro.

4.4 Sensitivity

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

In particolare l'analisi ha considerato:

- depositi bancari e posizioni di cash pooling
- finanziamenti
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.

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

- Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico, al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di -50 basis point.
- Metodi di calcolo:
 - la remunerazione dei depositi bancari e delle posi-

zioni di cash pooling è correlata all'andamento dei tassi interbancari.

Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari di SEA;

- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di fair value (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva forward attesa per il periodo di riferimento.

Di seguito si riportano i risultati della sensitivity analysis condotta:

(Migliaia di euro)	31 dicembre 2011		31 dicembre 2010	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	(284,67)	287,83	(155,20)	160,34
Posizione attiva di cash pooling (interessi attivi)	(136,69)	136,69	(154,27)	154,27
Credito finanziario verso controllate				
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾	1.410,68	(1.410,68)	1.414,97	(1.414,97)
Posizione passiva di cash pooling (interessi passivi) ⁽¹⁾	121,21	(121,21)	97,32	(97,32)
Indebitamento fin. verso controllate (int. passivi) ⁽¹⁾	134,25	(135,79)	134,84	(134,84)
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾	(210,94)	210,94	(677,30)	677,30
Strumenti derivati di copertura (fair value a CE)	(67,08)	139,72	(211,92)	211,49
Strumenti derivati di copertura (fair value a SP)	(3.275,30)	3.037,95		

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

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

Si precisa che sui risultati della sensitivity analysis condotta su alcune voci delle tabelle precedenti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato, che nel caso di una variazione di -50 basis point risulterebbero negativi, e pertanto sono stati posti uguali a zero.

Si precisa che alcuni finanziamenti, sottoscritti da SEA, prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (covenants), riferiti alla capacità di SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente. Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei covenants determina, per il semestre

successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato spread predeterminato (secondo una pricing grid definita contrattualmente). Allo stato attuale SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di default connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei covenants sopra citati.

5. Classificazione degli strumenti finanziari

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2011, al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010:

Al 31 dicembre 2011						
(Migliaia di euro)	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altri crediti non correnti			379			379
Crediti commerciali			140.406			140.406
Crediti finanziari correnti			27.660			27.660
Crediti per imposte dell'esercizio			3.601			3.601
Altri crediti correnti			9.403			9.403
Cassa e disponibilità liquide			23.712			23.712
Totale			205.161	26		205.187
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing	7.924				308.489	316.413
Passività finanziarie non correnti per leasing					2.602	2.602
Debiti commerciali					183.055	183.055
Debiti per imposte dell'esercizio					41.990	41.990
Altri debiti correnti e non correnti					220.821	220.821
Passività finanziarie correnti esclusi leasing					58.487	58.487
Passività finanziarie correnti per leasing					1.292	1.292
Totale	7.924				816.736	824.660

Al 31 dicembre 2010

(Migliaia di euro)	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				15.726		15.726
Altri crediti non correnti			431			431
Crediti commerciali			151.068			151.068
Crediti finanziari correnti			34.546			34.546
Crediti per imposte dell'esercizio			4.133			4.133
Altri crediti correnti			16.820			16.820
Cassa e disponibilità liquide			22.667			22.667
Totale			229.665	15.726		245.391
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing					305.632	305.632
Passività finanziarie non correnti per leasing					3.128	3.128
Debiti commerciali					148.160	148.160
Debiti per imposte dell'esercizio					40.850	40.850
Altri debiti correnti e non correnti					67.146	67.146
Passività finanziarie correnti esclusi leasing	1.142				80.082	81.224
Passività finanziarie correnti per leasing					632	632
Totale	1.142				645.630	646.772

All'1 gennaio 2010

(Migliaia di euro)	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				9.915		9.915
Altri crediti non correnti			4.191			4.191
Crediti commerciali			152.466			152.466
Crediti finanziari correnti			34.741			34.741
Crediti per imposte dell'esercizio			4.022			4.022
Altri crediti correnti			39.605			39.605
Cassa e disponibilità liquide			25.562			25.562
Totale			260.587	9.915		270.502
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing					339.122	339.122
Passività finanziarie non correnti per leasing						
Debiti commerciali					163.507	163.507
Debiti per imposte dell'esercizio					47.426	47.426
Altri debiti correnti e non correnti					61.266	61.266
Passività finanziarie correnti esclusi leasing	4.698				101.116	105.814
Passività finanziarie correnti per leasing						
Totale	4.698				712.437	717.135

6. Informativa sul fair value

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

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;

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

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività della Società che sono misurate al fair value al 31 dicembre 2011, al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010:

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati (passività al netto delle attività)		7.924	
Totale		7.924	26

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2010		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita		15.700	26
Strumenti finanziari derivati (passività al netto delle attività)		1.142	
Totale		16.842	26

(Migliaia di euro)	All'1 gennaio 2010		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita		9.889	26
Strumenti finanziari derivati		4.698	
Totale		14.587	26

7. Note alla situazione patrimoniale e finanziaria

7.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione, per l'esercizio 2011, relativa alle immobilizzazioni immateriali:

(Migliaia di euro)						
Immobilizzazioni immateriali	Al 31 dicembre 2010	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche da lavori in corso	Distruzioni/Insussist./Vendite	Ammortamenti	Al 31 dicembre 2011
Valori lordi						
Beni in concessione	941.544	1.017	38.601	(14.164)		966.998
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	59.956	64.231	(38.601)	(18)		85.568
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	27.266	3.207				30.473
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.681	2.636				4.317
Altre						
Valore lordo	1.030.447	71.091	0	(14.182)		1.087.356
Fondo ammortamento						
Beni in concessione	(286.228)			9.279	(21.566)	(298.515)
Concessioni aeroportuali in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	(22.739)				(2.631)	(25.370)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre						
Fondo ammortamento	(308.967)			9.279	(24.197)	(323.885)
Valori netti						
Beni in concessione	655.316	1.017	38.601	(4.885)	(21.566)	668.483
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	59.956	64.231	(38.601)	(18)		85.568
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	4.527	3.207			(2.631)	5.103
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.681	2.636				4.317
Altre						
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	721.480	71.091	0	(4.903)	(24.197)	763.471

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 668.483 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 e 655.316 migliaia di euro al 31 dicembre 2010. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della Concessione verso lo Stato. L'ammortamento dell'esercizio 2011 è pari a 21.566 migliaia di euro.

SEA non detiene il controllo di detti beni, ma ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione.

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

- la riqualifica del piazzale aeromobile del Terminal 2 di Malpensa e il livellamento strip del sistema piste;
- l'avanzamento delle opere di completamento del 3°/3° dell'aerostazione passeggeri e la costruzione del terzo satellite;

- la realizzazione del progetto complessivo integrato del sistema ascensori del Terminal 1 di Malpensa;
- i lavori di riqualifica e restyling dell'aerostazione passeggeri di Linate.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno, pari a 5.103 migliaia di euro 31 dicembre 2011 (4.527 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), si riferiscono ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale, e all'acquisto di componenti software.

Nello specifico, gli investimenti correlati ai diritti di brevetto e opere dell'ingegno hanno principalmente riguardato, nel corso del 2011, gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali.

Si precisa che, anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del business, al 31 dicembre 2011 la Società non ha individuato indicatori di impairment.

7.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione

per l'esercizio 2011 relativa alle immobilizzazioni materiali:

(Migliaia di euro)						
Immobilizzazioni materiali	Al 31 dicembre 2010	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche	Distruzioni/Insussist./Vendite	Ammortamenti	Al 31 dicembre 2011
Valori lordi						
Terreni e fabbricati	225.292		8.527	(877)		232.942
Impianti e macchinari	6.849	1.082				7.931
Attrezzature industriali e commerciali	28.283	3.256				31.539
Altri beni	84.079	4.263	3.425	(1.433)		90.334
Immobilizzazioni in corso ed acconti	17.925	13.014	(11.952)	6		18.993
Totale valori lordi	362.428	21.615	0	(2.304)		381.739
Fondi ammortamenti e svalutazioni						
Terreni e fabbricati	(74.152)			308	(7.197)	(81.041)
Impianti e macchinari	(6.502)				(121)	(6.623)
Attrezzature industriali e commerciali	(27.447)				(691)	(28.138)
Altri beni	(74.381)			1.432	(3.566)	(76.515)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	(2.920)					(2.920)
Totale fondi ammortamento e svalutazione	(185.402)			1.740	(11.575)	(195.237)
Valori netti						
Terreni e Fabbricati	151.140		8.527	(569)	(7.197)	151.901
Impianti e macchinari	347	1.082			(121)	1.308
Attrezzature industriali e commerciali	836	3.256			(691)	3.401
Altri beni	9.698	4.263	3.425	(1)	(3.566)	13.819
Immobilizzazioni in corso ed acconti	15.005	13.014	(11.952)	6		16.073
Totale valori netti	177.026	21.615	0	(564)	(11.575)	186.502

Le immobilizzazioni materiali non evidenziano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a 500 milioni di euro e 499,5 milioni di euro rispettivamente al 31 dicembre 2011 e 2010.

Le immobilizzazioni materiali sono infatti rappresentate al netto di contributi ricevuti dallo Stato.

Gli investimenti relativi all'esercizio 2011 hanno riguardato principalmente, per lo scalo di Malpensa, la riqualifica del parcheggio passeggeri al T2 mentre, per lo scalo di Linate, le opere di completamento del nuo-

vo parcheggio passeggeri multipiano P2, la riqualifica del parcheggio multipiano P1 e l'adeguamento del parcheggio P3 per la realizzazione della nuova linea metropolitana 4.

7.3 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2011, al 31 dicembre 2010, e all'1 gennaio 2010:

Investimenti immobiliari	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
(Migliaia di euro)			
Valori lordi	4.153	4.148	4.074
Fondi ammortamento	(732)	(645)	(558)
Totale investimenti Immobiliari	3.421	3.503	3.516

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2011:

Movimentazione fondo ammortamento investimenti immobiliari	Esercizio 2011
(Migliaia di euro)	
Valori iniziale	(645)
Ammortamenti	(87)
Valore finale fondo ammortamento investimenti immobiliari	(732)

La voce include i valori dei fabbricati ad uso civile non strumentali all'attività d'impresa (appartamenti e box).

7.4 Partecipazioni in società controllate e collegate al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010 della voce "partecipazioni in società controllate e collegate":
Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2011,

Partecipazioni in società controllate e collegate	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
(Migliaia di euro)			
SEA Handling SpA	23.544	15.696	29.076
SEA Energia SpA	7.026	7.026	7.026
Consorzio Malpensa Construction	22	22	22
Partecipazioni in società controllate	30.592	22.744	36.124
SACBO SpA	4.562	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.284	3.284	3.284
Malpensa Logistica Europa SpA	1.674	1.674	1.674
CID Italia SpA	538	538	538
Disma SpA	421	421	421
SEA Services Srl	120	120	120
Partecipazioni in società collegate	10.599	10.599	10.599
Partecipazioni in società controllate e collegate	41.191	33.343	46.723

Con riferimento a SEA Handling, nel corso dell'esercizio 2011:

- è stato effettuato, in data 8 luglio, un versamento di 22.354 migliaia di euro a copertura delle perdite della partecipata, con contestuale ricostituzione del capitale sociale;
- è stata effettuata una svalutazione di 14.506 migliaia di euro, sulla base delle risultanze del test di impairment eseguito ai sensi dello IAS 36.

In particolare, il suddetto test di valutazione si è basa-

to sull'attualizzazione dei flussi di reddito attesi dal piano pluriennale della singola unità generatrice di cassa identificabile con la singola società partecipata, al netto dell'effetto fiscale. Il tasso di attualizzazione utilizzato è stato determinato tenendo in considerazione una componente priva di rischio ed un premio atteso per il rischio di investimento in azioni.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2011 e 2010 delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date, predisposti in accordo ai Principi contabili italiani.

Al 31 dicembre 2011					
(Migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(perdita)	% di possesso
Imprese controllate					
SEA Handling SpA	109.351	82.167	133.242	(10.866)	100,00
SEA Energia Spa	78.128	66.080	63.241	3.825	100,00
Consorzio Malpensa Construction	1.336	1.167	623	5	51,00
Imprese collegate					
Dufrital SpA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	40,00
CID Italia SpA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	40,00
SACBO SpA	158.385	65.903	100.570	10.636	30,979
SEA Services Srl	2.777	1.735	7.388	370	30,00
Malpensa Logistica Europa SpA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	25,00
Disma SpA	21.894	11.841	6.211	1.099	18,75
Al 31 dicembre 2010					
(Migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(perdita)	% di possesso
Imprese controllate					
SEA Handling SpA	103.699	88.003	132.189	(13.380)	100,00
SEA Energia SpA	82.050	73.827	53.162	3.178	100,00
Consorzio Malpensa Construction	1.781	1.617	412	4	51,00
Imprese collegate					
Dufrital SpA	45.252	36.326	86.973	2.566	40,00
CID Italia SpA	8.597	7.302	31.615	412	40,00
SACBO SpA	137.462	53.489	92.899	12.271	30,98
SEA Services Srl	2.131	1.459	4.592	260	30,00
Malpensa Logistica Europa SpA	16.173	10.269	28.598	(869)	25,00
Disma SpA	22.721	12.754	5.674	1.014	18,75

7.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2011,

al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010, della voce "partecipazioni disponibili per la vendita":

Ragione sociale	% possesso Al 31 dicembre 2011	% possesso Al 31 dicembre 2010	% possesso All'1 gennaio 2010
GESAC SpA	0	5	5
Aeropuertos Argentina 2000 SA	10	10	10
Consorzio Milano Sistema, in liquidazione	10	10	10
Romairport Srl	0,227	0,227	0,227
Sita Soc. Intern. de Telecom. Aereonautiques (società di diritto belga)	1 quota	1 quota	1 quota

Le tabelle di seguito riepilogano la movimentazione per gli esercizi 2010 e 2011 relativa alle partecipazioni disponibili per la vendita:

Partecipazioni disponibili per la vendita		Movimentazione		
(Migliaia di euro)	All'1 gennaio 2010	Incrementi/ Rivalutazioni/ Riclassifiche	Decrementi/ Svalutazioni	Al 31 dicembre 2010
GESAC SpA	2.389	5.811		8.200
Aeropuertos Argentina 2000 SA	7.500			7.500
Consorzio Milano Sistema	25			25
Romairport Srl	1			1
Sita Soc. Intern. de Telecom. Aereonautiques				
Totale partecipazioni disponibili per la vendita	9.915	5.811		15.726

Partecipazioni disponibili per la vendita		Movimentazione		
(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2010	Incrementi/ Rivalutazioni/ Riclassifiche	Decrementi/ Svalutazioni	Al 31 dicembre 2011
GESAC SpA	8.200		(8.200)	0
Aeropuertos Argentina 2000 SA	7.500		(7.500)	0
Consorzio Milano Sistema	25			25
Romairport Srl	1			1
Sita Soc. Intern. de Telecom. Aereonautiques				
Totale partecipazioni disponibili per la vendita	15.726		(15.700)	26

GESAC

In data 3 marzo 2011, SEA ha stipulato con F2i un contratto avente ad oggetto la vendita dell'intera partecipazione detenuta in Società Gestione Servizi Aeroporti Campani SpA - società attiva nel settore della conduzione, manutenzione e sviluppo dei servizi aeroportuali negli aeroporti della Campania che, in particolare, gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino - pari a n. 12.500 azioni corrispondenti al 5% del capitale sociale di GESAC.

Il trasferimento delle azioni di GESAC è avvenuto in pari data a fronte del versamento del corrispettivo concordato, pari a 8,2 milioni di euro.

AA2000

Il 30 giugno 2011, in attuazione del contratto stipulato in data 9 agosto 2006, è stato concluso un accordo con Cedicor per la cessione del 10% del capitale socia-

le di Aeropuertos Argentina 2000 (di seguito AA2000) detenuto da SEA, pari a 21.973.747 azioni ordinarie classe A con diritto ad un voto per ogni azione.

Il corrispettivo è stato fissato in complessivi 14 milioni di euro che, al 31 dicembre 2011, risultano interamente incassati.

Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con l'autorizzazione da parte dell'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos). Nel caso in cui l'ORSNA non dovesse rilasciare l'autorizzazione alla cessione del 10% a Cedicor, le parti s'impegnano per 5 anni dalla data del contratto a trovare una terza parte alla quale l'ORSNA rilasci l'autorizzazione per l'acquisto delle azioni in oggetto. Decorso il periodo di 5 anni dal diniego (eventuale) all'autorizzazione da parte dell'ORSNA alla cessione del 10% delle azioni di AA2000 a Cedicor, e in assenza del rila-

scio di tale autorizzazione a Cedikor e/o a terze parti, il contratto cesserà di produrre ogni effetto e SEA tornerà in pieno possesso di tutti i diritti e obblighi connessi alle azioni di AA2000, fatto salvo quanto sopra riportato in termini di corrispettivo ricevuto da SEA e di dividendi percepiti e/o azioni aggiuntive sottoscritte da Cedikor durante tale periodo.

Quest'ultima dovrà, durante il periodo di 5 anni, ottenere dall'ORSNA l'autorizzazione a trasferire il 10% delle azioni di AA2000 ad una terza parte. SEA a sua volta garantirà una procura irrevocabile a Cedikor affinché quest'ultima compia tutte le azioni necessarie all'ottenimento dell'autorizzazione dell'ORSNA, ed in particolare:

- notifici il trasferimento delle azioni di AA2000 all'ORSNA o altra autorità argentina competente;
- sottoscriva la documentazione necessaria e segua il relativo iter richiesto al fine di ottenere l'autorizzazione dell'ORSNA.

Pertanto, al 31 dicembre 2011, SEA detiene ancora il 10% della partecipazione in AA2000. Per tale motivo è stato mantenuto in bilancio il valore della partecipazione a 1 euro.

7.6 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2011 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette				
(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2010	Rilascio/ Accantonamento a conto economico	Rilascio/ Accantonamento a patrimonio netto	Al 31 dicembre 2011
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	27.907	2.793		30.700
Sval. imm. materiali (impairment test)	15.482			15.482
Fondi rischi ed oneri	9.024	(865)		8.159
Fondo crediti tassato	7.507	(732)		6.775
Fondi in materia di lavoro	3.758	817		4.575
Valutazione a fair value dei derivati	127	(127)	2.112	2.112
Altre	199	16		215
Totale imposte anticipate	64.004	1.902	2.112	68.018
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	45.943	(1.986)		43.957
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.877	(96)		1.781
Leasing finanziario	624	(125)		499
Valutazione a fair value GESAC	80		(80)	
Altro	225	17		242
Totale imposte differite	48.749	(2.190)	(80)	46.479
Totale imposte anticipate al netto delle differite	15.255	4.092	2.192	21.539

Al 31 dicembre 2011 non sussistono perdite fiscali per le quali si renda necessario iscrivere imposte anticipate.

7.7 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2011, al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010, della voce "altri crediti non correnti":

Altri crediti non correnti	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
(Migliaia di euro)			
Crediti per finanziamento SEA Energia			3.499
Altri crediti non correnti	379	431	692
Totale altri crediti non correnti	379	431	4.191

La voce "crediti per finanziamento SEA Energia", per un importo di 3.499 migliaia di euro all'1 gennaio 2010, fa riferimento al contratto di finanziamento in essere tra SEA e SEA Energia stipulato in data 9 dicembre 1996 e con scadenza nel 2011. Il saldo è stato

riclassificato tra i crediti finanziari correnti al 31 dicembre 2010 ed è stato interamente rimborsato in data 15 settembre 2011.

I crediti verso altri si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

7.8 Rimanenze

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2011,

al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010, della voce "rimanenze":

Rimanenze (Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
Materie prime, sussidiarie e di consumo	9.114	9.547	9.262
Totale rimanenze	9.114	9.547	9.262

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali. Al 31 dicembre 2011, al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date. Si precisa che la Società non ha ritenuto neces-

saria l'iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze.

7.9 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2011, al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010, della voce "crediti commerciali":

Crediti commerciali (Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
Crediti commerciali verso clienti	116.615	125.235	118.735
Crediti commerciali verso imprese controllate	13.447	15.318	26.951
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.344	10.515	6.780
Totale crediti commerciali	140.406	151.068	152.466

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere. I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile va-

lore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate a seconda dello stato del contenzioso.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso del biennio:

Fondo svalutazione crediti (Migliaia di euro)	Esercizio 2011	Esercizio 2010
Fondo iniziale	70.624	104.311
Incrementi	12.530	3.940
Utilizzi/Scioglimenti	(10.943)	(37.458)
Riclassifica a fondo rischi su altri crediti correnti		(169)
Valore finale fondo svalutazione crediti	72.211	70.624

Gli accantonamenti al fondo, pari ad 12.530 migliaia di euro per il 2011 (3.940 migliaia di euro per l'esercizio 2010), sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

In particolare gli utilizzi/scioglimenti relativi all'esercizio 2011, pari a 10.943 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura, nel corso dell'anno, dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dello stesso si rimanda alla Nota 4.1.

Per quanto riguarda i crediti verso controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 9 relativa ai rapporti con parti correlate.

7.10 Crediti finanziari correnti

La voce "crediti finanziari correnti" ammonta a 27.660 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (34.546 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) ed è interamente composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare il saldo al 31 dicembre 2011 è composto dal saldo attivo di cash pooling nei confronti di SEA Energia. Si rimanda a quanto esposto nella Nota 9 relativa ai rapporti con parti correlate.

7.11 Crediti per imposte dell'esercizio

La voce "crediti per imposte dell'esercizio" ammonta a 3.601 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (4.133 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) e si riferisce per 2.233 migliaia di euro all'istanza di rimborso del 10% dell'IRAP versata negli esercizi precedenti (2.233 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), per 681 migliaia di euro al consolidato fiscale (1.142 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) e per la restante parte ad altri crediti fiscali.

7.12 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2011,

al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010, della voce "altri crediti":

Altri crediti	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
(Migliaia di euro)			
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85	2.114	9.296	22.378
Crediti verso lo Stato per causa SEA /Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti	3.369	3.195	3.022
Crediti diversi	4.459	4.701	12.558
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	937	878	3.087
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	158	211	262
Fondo svalutazione crediti	(1.634)	(1.461)	(1.702)
Totale altri crediti	9.403	16.820	39.605

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85 sono riconducibili ai crediti vantati nei confronti dello Stato, in forza dell' "Accordo di programma" definito tra Enac e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, iscritti a seguito alla sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di handling per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società per 3.369 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (3.195 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 e 3.022 migliaia di euro all'1 gennaio 2010), è relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2011.

I crediti diversi comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, crediti verso compagnie assicurative, arbitrati con appaltatori, crediti verso il Cral aziendale e altre posizioni minori).

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali si riferiscono principalmente a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria anticipata ai dipendenti per conto degli stessi enti, e a crediti verso l'INAIL.

Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni si riferisce ai maggiori pagamenti effettuati in maniera provvisoria negli anni precedenti per canoni correlati ai ponti radio e che saranno compensati con i canoni versati in futuro.

7.13 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce "cassa e disponibilità liquide" al 31 dicembre 2011, al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010:

Cassa e disponibilità liquide	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
(Migliaia di euro)			
Depositi bancari e postali	23.619	22.576	25.454
Denaro e valori in cassa	93	91	108
Totale	23.712	22.667	25.562

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2011 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 19.810 migliaia di euro (12.914 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 e 19.262 migliaia di euro all'1 gennaio 2010), depositi bancari non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi, per 3.809 migliaia di euro (9.662 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 e 6.192 migliaia di euro all'1 gennaio 2010), denaro e valori in cassa per 93 migliaia di euro (91 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 e 108 migliaia di euro all'1 gennaio 2010).

7.14 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2011 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 azioni di valore pari a 0,11 euro ciascuna.

Riserva AFS (Available For Sale)

La movimentazione della riserva AFS per l'esercizio 2011 è relativa alla cessione di GESAC per 5.731 migliaia di euro e alla sottoscrizione del contratto di vendita di AA2000 per 6.389 migliaia di euro.

Altre riserve

Le altre riserve si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle Leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 312/91.

Distribuzione dividendi

In data 3 maggio 2011 l'Assemblea ha deliberato la distribuzione di dividendi per 41.846 migliaia di euro relativi all'utile dell'esercizio 2010. Il pagamento di detto dividendo è stato effettuato in data 16 dicembre 2011.

In data 29 dicembre 2011 l'Assemblea ha deliberato la distribuzione di un dividendo per 147.370 migliaia di euro, a valere: (i) sulla voce Riserva sovrapprezzo delle azioni quanto a 21.468 migliaia di euro e (ii) sulla voce Riserva straordinaria quanto a 125.902 migliaia di euro. Durante la medesima assemblea il Comune di Milano, al fine di tenere conto delle esigenze di programmazione finanziaria della Società e dell'interesse della stessa, ha attribuito irrevocabilmente alla So-

cietà il diritto, a propria discrezione, di procedere al pagamento del dividendo straordinario di propria competenza con le seguenti modalità: (i) quanto al 50% di tale dividendo - e quindi 62.307 migliaia di euro - alla data del 14 dicembre 2012; e (ii) quanto al restante 50% - e quindi 62.307 migliaia di euro - alla data del 14 dicembre 2013, fermo restando che su entrambi gli importi, da corrispondere secondo le modalità indicate sopra, la Società dovrà riconoscere, a partire dal 31 luglio 2012 e fino alla data di effettivo pagamento, un tasso di interesse pari a quello che il Comune di Milano otterrebbe attraverso la gestione di tale liquidità per pari importi e pari periodo, ossia pari al tasso Euribor a 3 mesi, restando inoltre inteso che, in caso di quotazione in Borsa, il pagamento dovrà avvenire contestualmente al processo di quotazione.

Disponibilità riserve

La composizione del patrimonio netto, con riferimento alla disponibilità e distribuibilità, è la seguente:

(Migliaia di euro)				
Natura/Descrizione	Importo al 31 dicembre 2011	Possibilità di utilizzazione ^(*)	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate
Capitale sociale	27.500			
Riserva da sovrapprezzo delle azioni		A,B,C		(21.468)
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	46.105	A,B,C	46.105	(107.968)
Riserva da prima conversione agli IFRS	23.686 ⁽¹⁾	A,B,C	13.923	
Riserva AFS	1			
Riserva di cash flow hedge	(5.569)			
Altre riserve ⁽²⁾ :				
- ex lege rivalutazione 576/76	3.649	A,B,C		
- ex lege rivalutazione 72/83	13.557	A,B		
- ex lege rivalutazione 413/91	43.083	A,B,C		
Utile dell'esercizio 2011	49.403			
Totale	206.915		60.028	(129.436)
Totale quota non distribuibile	0	146.887	0	0

(*) A: per aumento di capitale - B: per copertura perdite - C: per distribuzione ai soci.

(1) In considerazione dell'art. 7 del D. Lgs. 38/2005, l'ammontare della riserva risulta utilizzabile per 13.923 (A,B,C). La differenza, pari a 9.763, è interamente indisponibile.

(2) Riserve in sospensione d'imposta.

7.15 Fondi rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione dei "fondi per

rischi e oneri" per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2011 e 2010:

Fondi rischi e oneri					
(Migliaia di euro)	All'1 gennaio 2010	Accanton. / Incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2010
Fondo di ripristino e sostituzione	101.994	13.798		(11.709)	104.083
Fondo oneri futuri	49.447	7.904	(11.935)	(646)	44.770
Totale fondo per rischi e oneri	151.441	21.702	(11.935)	(12.355)	148.853
Fondi rischi e oneri					
(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2010	Accanton. / Incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2011
Fondo di ripristino e sostituzione	104.083	14.301	(7.167)		111.217
Fondo oneri futuri	44.770	12.993	(7.097)	(6.716)	43.950
Totale fondo per rischi e oneri	148.853	27.294	(14.264)	(6.716)	155.167

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 111.217 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (104.083 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 e 101.994 migliaia di euro all'1 gennaio 2010), rappresenta la stima delle quote

di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione dei fondi per oneri futuri negli esercizi 2010-2011:

Fondi oneri futuri					
(Migliaia di euro)	All'1 gennaio 2010	Accanton. / Incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2010
Accantonamenti in materia di lavoro	16.249	3.717	(6.301)	-	13.665
Contenziosi con appaltatori	6.235	2.600	(4.000)	(35)	4.800
Rischi fiscali	2.923	60	-	-	2.983
Fondi diversi	24.040	1.527	(1.634)	(611)	23.322
Totale fondo oneri futuri	49.447	7.904	(11.935)	(646)	44.770

Fondi oneri futuri					
(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2010	Accanton. / Incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2011
Accantonamenti in materia di lavoro	13.665	7.234	(3.306)	(955)	16.638
Contenziosi con appaltatori	4.800			(2.800)	2.000
Rischi fiscali	2.983			(359)	2.624
Fondi diversi	23.322	5.759	(3.791)	(2.602)	22.688
Totale fondo oneri futuri	44.770	12.993	(7.097)	(6.716)	43.950

La voce dei "fondi diversi" per 22.688 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (23.322 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 ed 24.040 migliaia di euro all'1 gennaio 2010) è composta principalmente nel modo seguente:

- 8.109 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli aeroporti di Milano;
- 6.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala che la Commissione

aeroportuale di Malpensa non ha ancora approvato in via definitiva, a differenza della Commissione aeroportuale di Linate, le aree di intervento;

- 7.911 migliaia di euro per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute alla Società e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza;
- 668 migliaia di euro per contenziosi con l'ENAV.

7.16 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2011 è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale	
(Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2011
Fondo iniziale	45.504
(Proventi) / Oneri finanziari	2.001
Trasferimento personale da SEA Handling	587
Utilizzi	(2.682)
Utili / (perdite) Attuariali imputate a conto economico	(1.725)
Totale fondi relativi al personale	43.685

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi

decreti e regolamenti. Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

Principali assunzioni attuariali	Al 31 dicembre 2011 (%)
Tasso annuo di attualizzazione	4,60
Tasso annuo di inflazione	2,00
Tasso annuo di incremento TFR	3,00

7.17 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia le passività finanziarie

correnti e non correnti al 31 dicembre 2011, al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010:

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011		Al 31 dicembre 2010		All'1 gennaio 2010	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	29.497	289.145	66.434	278.615	67.959	312.227
Debiti verso altri finanziatori	30.282	29.870	15.422	30.145	37.855	26.895
Totale passività finanziarie	59.779	319.015	81.856	308.760	105.814	339.122

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011		Al 31 dicembre 2010		All'1 gennaio 2010	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a medio/lungo termine	27.394	281.221	33.612	278.615	32.519	312.227
Debito per oneri su finanziamento	2.103		1.910		2.264	
Finanziamenti a breve termine (hot money)			20.494		6.000	
Anticipazioni finanziarie sui contributi dello Stato			9.277		22.478	
Fair value derivati		7.924	1.142		4.698	
Debiti verso banche	29.497	289.145	66.434	278.615	67.959	312.227
Debiti finanziari verso controllate	28.076	27.268	13.076	27.017	37.855	26.895
Debiti verso factor per cessione crediti pro solvendo	914		1.713			
Debiti per leasing	1.292	2.602	632	3.128		
Debiti verso altri finanziatori	30.282	29.870	15.422	30.145	37.855	26.895
Totale passività correnti e non correnti	59.779	319.015	81.856	308.760	105.814	339.122

Come evidenziato dalla tabella precedente l'indebitamento finanziario della Società è prevalentemente riconducibile ad indebitamento bancario per finanziamenti di medio lungo termine.

Il debito per leasing finanziario è relativo alle apparecchiature radiogene.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accesi, e sui contratti derivati sottoscritti, si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di leasing da pagare al 31 dicembre 2011:

	Al 31 dicembre 2011
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	4.474
Interessi impliciti	(1.306)
Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto	3.168
Importi per fatture non pagate	726
Totale debiti per leasing (corrente e non corrente)	3.894

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio 2011, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei

rimborsi che la Società è tenuta ad effettuare sulla base dei piani di ammortamento, si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010, secondo

quanto previsto dalla comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le raccomandazioni ESMA/2011/81:

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010
A. Disponibilità liquide	(23.712)	(22.667)
B. Altre disponibilità liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
D. Liquidità (A)+(B)+ (C)	(23.712)	(22.667)
E. Crediti finanziari	(29.774)	(43.842)
F. Debiti finanziari correnti	28.076	33.570
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	27.394	33.612
H. Altri debiti finanziari correnti	4.309	14.674
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	59.779	81.856
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	6.293	15.347
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	281.221	278.615
L. Obbligazioni emesse		
M. Altri debiti finanziari non correnti	37.794	30.145
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	319.015	308.760
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N)	325.308	324.107

7.18 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2011,

al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010 della voce "debiti commerciali":

Debiti commerciali (Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
Debiti verso fornitori	156.283	124.091	124.709
Acconti	3.930	3.581	4.603
Debiti verso imprese controllate	19.527	18.728	33.170
Debiti verso imprese collegate	3.315	1.760	1.025
Totale debiti commerciali	183.055	148.160	163.507

I debiti verso fornitori si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2011, pari a 3.930 migliaia di euro sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

Per quanto riguarda i debiti verso le società controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 9 relativa ai rapporti con parti correlate.

7.19 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 41.990 migliaia di euro al

31 dicembre 2011 (40.850 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), sono costituiti principalmente dall'adizionale sui diritti di imbarco istituita dalle Leggi n. 166/2008, n.350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006 per 30.970 migliaia di euro, dal debito IRES ed IRAP per complessivi 6.120 migliaia di euro, dal debito per il consolidato fiscale per 1.180 migliaia di euro, dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per 2.835 migliaia di euro, e da altri debiti fiscali per la restante parte.

Per gli esercizi 2010 e 2011 SEA ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale con le società controllate SEA Handling e SEA Energia.

7.20 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce "altri debiti

correnti e non correnti" al 31 dicembre 2011, al 31 dicembre 2010 e all'1 gennaio 2010:

Altri debiti correnti	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
(Migliaia di euro)			
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.249	11.580	12.069
Debiti verso altri	62.164	55.541	48.933
Debiti verso azionisti per dividendi	85.101	25	25
Totale altri debiti correnti	158.514	67.146	61.027
Altri debiti non correnti			
(Migliaia di euro)			
Debiti verso altri			239
Debiti verso azionisti per dividendi	62.307		
Totale altri debiti non correnti	62.307		239

Al 31 dicembre 2011, la voce "debiti verso azionisti per dividendi" sia per la quota corrente che per la quota non corrente, si riferisce al debito per la distribuzione dei dividendi deliberata dall'Assemblea in data 29 di-

cembre 2011. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto descritto nella nota 7.14 "Distribuzione dividendo". La voce "debiti verso altri" corrente è dettagliabile come segue:

Debiti verso altri corrente	Al 31 dicembre 2011	Al 31 dicembre 2010	All'1 gennaio 2010
(Migliaia di euro)			
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	8.994	9.517	13.643
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	6.527	6.424	5.713
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	2.704	2.632	1.967
Debiti per danni da responsabilità civile	782	606	574
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	1.205	1.682	1.475
Debiti verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	71	71	66
Altri	41.881	34.609	25.495
Totale debiti verso altri corrente	62.164	55.541	48.933

La voce "Altri", pari a 41.881 migliaia di euro al 31 dicembre 2011, si riferisce principalmente al contributo a carico della Società, al Fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 per 22.103 migliaia di euro, oltre ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori per complessivi 19.778 migliaia di euro. L'aumento di 7.272 migliaia di euro di tale voce rispetto al 31 dicembre 2010 è attribuibile per 6.277 migliaia di euro al contributo a carico della Società al Fondo per servizi antincendio

aeroportuali; la parte residua dell'incremento è da attribuire principalmente all'aumento dei risconti passivi clienti.

7.21 Crediti e debiti di durata superiore a 5 anni

Non esistono crediti di durata superiore a 5 anni. I debiti di natura finanziaria di durata superiore a 5 anni ammontano a 113.860 migliaia di euro e trattasi del rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2011.

8. Conto economico

8.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di

gestione suddiviso per business unit per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2011 e 2010.

Ricavi di gestione per business unit (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Aviation	282.796	270.565
Non Aviation	174.754	169.909
Handling		14.883
Totale ricavi di gestione	457.550	455.357

Si segnala che l'attività di Handling per l'esercizio 2010 include interamente il risarcimento non ricorrente ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per i danni subiti a causa dell'illegittima

decurtazione delle tariffe di handling per gli anni 1987, 1989 e 1990.

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

Ricavi di gestione Aviation (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Diritti e infrastrutture centralizzate	202.599	190.386
Ricavi da gestione sicurezza	52.532	49.444
Utilizzo spazi in regime regolamentato e altri ricavi per servizi	27.665	30.014
Contributi per sviluppo attività commerciali		722
Totale ricavi di gestione Aviation	282.796	270.565

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

Ricavi di gestione Non Aviation (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Retail	79.208	77.370
Parcheggi	42.488	40.469
Spazi cargo	10.362	10.383
Servizi e altri ricavi	42.696	41.687
Totale ricavi di gestione Non Aviation	174.754	169.909

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi retail suddiviso per tipologia.

Ricavi retail (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Shops	33.908	32.666
Food & beverage	15.254	16.002
Pubblicità	10.353	10.570
Altro	19.693	18.132
Totale retail	79.208	77.370

8.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 48.477 migliaia di euro nel 2010 e 65.248 migliaia di euro nel 2011.

Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione, maggiorati di un mark up rappresentativo della remunerazione dei costi interni per attivi-

tà di direzione lavori e progettazione, e sono inclusi nella business unit Aviation.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

8.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

Costi del lavoro (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Salari e stipendi	107.146	104.501
Oneri sociali	31.435	31.123
Trattamento fine rapporto	7.101	6.797
Emolumenti e altri costi Consiglio di Amministrazione	620	498
Altri costi del lavoro	4.690	5.813
Totale costi del lavoro	150.992	148.732

Il costo del lavoro si incrementa da 148.732 migliaia di euro nel 2010 a 150.992 migliaia di euro (1,5%) nel 2011.

Sull'incremento del costo del lavoro ha inciso il rinnovo del CCNL per il personale di terra del trasporto aereo e delle attività aeroportuali dell'8 luglio 2010, con scadenza 31 dicembre 2011. Nel corso del 2011 la Società ha beneficiato in misura minore, rispetto al periodo precedente, del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS).

In particolare, il ricorso agli ammortizzatori sociali ha subito una riduzione nell'esercizio 2011 per 1.557 migliaia di euro (-15%), passando da 10.365 migliaia di euro nel 2010 a 8.807 migliaia di euro nel 2011 che in termini di ore rappresenta una riduzione di 109 migliaia (-18,1%), passando da 600 migliaia di ore nel 2010 a 491 migliaia di ore nel 2011.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria nel corso del 2010-2011 (Head-Count e Head-Equivalent):

Numero medio dipendenti	HDE		HDC	
	2011	2010	2011	2010
Dirigenti	51	48	51	48
Quadri	260	249	264	256
Impiegati	1.669	1.666	1.704	1.683
Operai	751	773	742	783
Totale dipendenti	2.731	2.736	2.761	2.770

8.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i "materiali di consumo":

Materiali di consumo (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	10.818	14.652
Variazione delle rimanenze	433	(285)
Totale materiali di consumo	11.251	14.368

La voce "materiali di consumo" include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per de-icing e de-snowing, vestiario, ricambistica, ecc.). La variazione di 3.117 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio è

principalmente generata dalla diminuzione degli acquisti per scorta, tra le quali si evidenzia la diminuzione degli acquisti di liquido per de-icing in virtù delle favorevoli condizioni meteorologiche del 2011 e della riduzione dei costi legati al vestiario per dipendenti.

8.5 Costi industriali

La tabella di seguito dettaglia i "costi industriali":

Costi industriali (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Utenze e spese di vigilanza	36.589	34.642
Costi di manutenzione ordinaria	31.977	35.732
Servizi forniti da SEA Handling	16.644	13.349
Pulizia	14.225	14.087
Servizio antincendio negli aeroporti	6.277	6.462
Costi industriali diversi	5.470	3.417
Minusvalenze su beni patrimoniali	5.132	790
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	2.949	2.727
Assicurazioni	2.920	3.931
Prestazione per assistenza disabili	1.934	1.883
Totale costi industriali	124.117	117.020

Nell'esercizio 2011 i costi industriali hanno subito un incremento per 7.097 migliaia di euro (+6,1%) rispetto al precedente esercizio per effetto di:

- maggiori minusvalenze legate alle demolizioni effettuate nell'esercizio 2011 di beni immobili ed impianti;
- maggiori costi legati ai servizi intercompany forniti dalla controllata SEA Handling a supporto delle attività aeroportuali. Tra gli altri si segnala la nuova iniziativa commerciale Fly ViaMilano;
- maggiori costi industriali legati principalmente ai servizi di ristorazione delle sale Vip, ai costi commerciali e di marketing ed ai collegamenti tra i terminal di Malpensa;
- maggiori costi per energia elettrica per 2.809 migliaia

di euro parzialmente compensati dai minori oneri legati al riscaldamento e condizionamento per 1.263 migliaia di euro;

- minori costi di manutenzione ordinaria, tra le quali si evidenzia una riduzione delle manutenzioni programmate di beni immobili ed impianti e macchinari per 2.281 migliaia di euro e minori costi legati a manutenzioni hardware e software di macchine elettroniche per 592 migliaia di euro;
- riduzione dei premi assicurativi su polizze in virtù di una ottimizzazione della gestione del rischio e della rinegoziazione annuale dei premi.

8.6 Costi amministrativi

La tabella di seguito dettaglia i "costi amministrativi":

Costi amministrativi (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Canone concessorio	6.164	5.806
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	5.946	5.697
Prestazioni professionali per servizi legali e amministrativi	4.793	3.553
Prestazioni professionali tecniche	3.685	2.654
Consulenze strategiche	3.105	2.969
Pubblicità, spese promozionali e di rappresentanza	5.055	3.589
Oneri tributari	2.597	2.207
Altri costi amministrativi	2.228	2.439
Affitti passivi	806	1.102
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale	843	400
Altro	792	754
Totale costi amministrativi	36.014	31.170

Nell'esercizio 2011, i costi amministrativi si incrementano di 4.844 migliaia di euro rispetto al periodo precedente (15,5%), passando da 31.170 migliaia di euro a 36.014 migliaia di euro.

Tale andamento è principalmente attribuibile ai costi per consulenze sostenuti nel corso dell'esercizio 2011 per le attività legate al processo di IPO che complessivamente ammontano a 4.445 migliaia di euro.

8.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 45.802 migliaia di euro nel 2010 a 61.618 migliaia di euro nel 2011.

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella business unit Aviation. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

8.8 Ammortamenti

La voce "ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	24.197	21.527
Ammortamento immobilizzazioni materiali e investimenti immobiliari	11.662	10.601
Totale ammortamenti	35.859	32.128

L'andamento degli ammortamenti nel biennio riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dalla Società.

8.9 Accantonamenti e svalutazioni

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

Accantonamenti e svalutazioni (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Svalutazione dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	12.703	4.112
Svalutazioni di immobilizzazioni		(2.764)
Scioglimento fondo svalutazione crediti	(9.298)	(6.243)
Accantonamenti / (scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	6.277	7.260
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	10.642	9.978
Totale accantonamenti e svalutazioni	20.324	12.343

Nel 2011 gli accantonamenti e svalutazioni si incrementano di 7.981 migliaia di euro (+64,7%) rispetto all'esercizio precedente, passando da 12.343 migliaia di euro nel 2010 a 20.324 migliaia di euro nel 2011.

Tale andamento è conseguente all'incremento degli stanziamenti a copertura del maggior rischio credito al quale la Società è soggetta rispetto al precedente esercizio, mentre gli accantonamenti netti ai fondi per rischi e oneri risultano essere in linea con l'esercizio 2010, registrando una leggera flessione di 318 migliaia di euro (-1,8%).

Gli accantonamenti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi e oneri futuri, pari ad 6.277 migliaia di euro (7.260 migliaia di euro nel 2010) si riferiscono principalmente agli oneri ambientali (interventi di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli aeroporti di Milano), alle revocatorie con compagnie aeree e ad oneri in materia di lavoro derivanti da accordi sindacali conclusi alla fine del mese di luglio 2011.

L'accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, è pari a 10.642 migliaia di euro nel 2011 (9.978 migliaia di euro nel 2010) e rappresenta la quota di competenza di ciascun esercizio.

8.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

Proventi (oneri) da partecipazione (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Proventi per accordo di cessione Aeropuertos Argentina 2000 SA	12.890	
Proventi per valorizzazione GESAC SpA	5.811	
Svalutazione SEA Handling SpA	(14.506)	(13.380)
Dividendi da SACBO SpA	658	
Dividendi da Aeropuertos Argentina 2000 SA	654	54
Dividendi da Dufrital SpA		6.000
Dividendi da Disma SpA	190	
Dividendi da CID Italia SpA	160	
Altri		101
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	5.857	(7.225)

I proventi da partecipazioni hanno subito un incremento di 14.208 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 6.155 migliaia di euro nel 2010 a 20.363 migliaia di euro nel 2011, in conseguenza degli accordi di cessione delle quote azionarie detenute nelle società GESAC e Aeropuertos Argentina 2000. Tali cessioni, avvenute rispettivamente con accordo del 3 marzo 2011 e del 30 giugno 2011, hanno generato proventi per complessivi 18.701 migliaia di euro.

Per i dettagli delle operazioni in oggetto si rimanda a quanto riportato nella Nota 7.5.

L'ammontare dei dividendi ricevuti nel 2011 dalle società partecipate evidenzia una riduzione di 4.493 migliaia di euro (-72.9%), passando da 6.155 migliaia di

euro nel 2010 a 1.662 migliaia di euro nel 2011. Si precisa che il saldo dell'esercizio 2010 beneficiava del dividendo straordinario di 6.000 migliaia di euro distribuito dalla collegata Dufrital.

Gli oneri da partecipazioni hanno subito un incremento di 1.126 migliaia di euro (+8,4%), passando da 13.380 migliaia di euro nel 2010 a 14.506 migliaia di euro nel 2011 e si riferiscono alla svalutazione della partecipazione detenuta nella società controllata SEA Handling, per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella Nota 7.4.

8.11 Proventi e oneri finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Utili su cambi	12	71
Altri proventi finanziari	2.895	19.199
Totale proventi finanziari	2.907	19.270
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	7.188	6.601
Perdite su cambi	11	39
Altri interessi passivi	5.693	12.841
Totale oneri finanziari	12.892	19.481
Totale proventi (oneri) finanziari	(9.985)	(211)

Gli oneri finanziari netti si incrementano di 9.774 migliaia di euro, passando da 211 migliaia di euro nel 2010 a 9.985 migliaia di euro nel 2011. Tale andamento è principalmente connesso all'effetto combinato del decremento degli "Altri proventi finanziari" per 16.304 migliaia di euro (-84,9%) e della riduzione degli "Altri interessi passivi" per 7.148 migliaia di euro (-55,6%).

In particolare, nell'esercizio 2010 la voce "altri proventi finanziari" include la quota di interessi ricevuta a seguito dell'incasso per il risarcimento danni tariffe di handling per gli anni 1987, 1989, 1990 per un totale di 12.456 migliaia di euro e l'effetto positivo della va-

lutazione al fair value dei derivati, che ha comportato l'iscrizione nel 2010 di un provento pari a 3.556 migliaia di euro.

La riduzione degli "Altri interessi passivi" invece, è principalmente dovuta al minor onere finanziario legato al trattamento di fine rapporto per 2.561 migliaia di euro, al decremento degli interessi passivi legati a leasing finanziario per 632 migliaia di euro e minori interessi passivi su contratti derivati per 2.921 migliaia di euro.

8.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "imposte" per gli esercizi 2011 e 2010:

Imposte (Migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2011	2010
Imposte correnti	33.183	27.344
Imposte differite/(anticipate)	(4.092)	9.382
Totale imposte	29.091	36.726

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria e quella effettiva per l'esercizio 2011:

(Migliaia di euro)	Esercizio 2011		%
Descrizione			
Utile prima delle imposte	78.494		
Imposte sul reddito teoriche	21.586		27,5
Effetto fiscale differenze permanenti	(323)		(0,4)
IRAP	9.285		11,8
Altro	(1.457)		(1,9)
Imposte effettive	29.091		37,1

9. Transazioni con le parti correlate

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed eco-

nomici dei rapporti della Società con parti correlate per gli esercizi 2011 e 2010 con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con parti correlate							Esercizio chiuso al 31 dicembre 2011						
(Migliaia di euro)	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio							
Imprese controllate													
SEA Handling SpA	12.238			10.399	55.344	1.180							
SEA Energia SpA	843	27.660	681	8.440									
Consorzio Malpensa Construction	366			688									
Imprese collegate													
SACBO SpA	90												
Dufrital SpA	5.544			432									
CID Italia SpA	629			1									
Malpensa Logistica Europa SpA	2.272			928									
SEA Service Srl	1.790			1.859									
Disma SpA	19			95									
Totale parti correlate	23.791	27.660	681	22.842	55.344	1.180							
Totale voce di bilancio	140.406	27.660	3.601	183.055	378.794	41.990							
% sul totale voce di bilancio	16,94	100,00	18,91	12,48	14,61	2,81							

Rapporti della Società con parti correlate					Esercizio chiuso al 31 dicembre 2011				
(Migliaia di euro)	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi i costi per lavori su beni in concessione)	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi e oneri da partecipazioni					
Imprese controllate									
SEA Handling SpA	24.782	17.202	(580)						
SEA Energia SpA	780	30.268	1.402						
Consorzio Malpensa Construction	139								
Imprese collegate									
SACBO SpA	123	1		658					
Dufrital SpA	20.510	4							
CID Italia SpA	2.502	29		160					
Malpensa Logistica Europa SpA	4.101	1.375							
SEA Services Srl	1.981	1.851							
Disma SpA	258			190					
Totale parti correlate	55.176	50.730	822	1.008					
Totale voce di bilancio	457.550	322.374	9.985	5.857					
% sul totale voce di bilancio	12,06	15,74	8,23	17,21					

Rapporti della Società con parti correlate							Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010						
(Migliaia di euro)	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio							
Imprese controllate													
SEA Handling SpA	13.718			9.171	40.093	2.185							
SEA Energia SpA	980	34.546	1.142	8.901									
Consorzio Malpensa Construction	621			655									
Imprese collegate													
SACBO SpA	6												
Dufrital SpA	6.909			310									
CID Italia SpA	1.035			115									
Malpensa Logistica Europa SpA	1.790			858									
SEA Service Srl	623			385									
Disma SpA	151			93									
Totale parti correlate	25.833	34.546	1.142	20.488	40.093	2.185							
Totale voce di bilancio	151.068	34.546	4.133	148.160	390.616	40.850							
% sul totale voce di bilancio	17,10	100,00	27,63	13,83	10,26	5,35							

Rapporti della Società con parti correlate

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010

(Migliaia di euro)	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi i costi per lavori su beni in concessione)	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi e oneri da partecipazioni
Imprese controllate				
SEA Handling SpA	26.390	14.643	(241)	
SEA Energia SpA	750	28.969	1.693	
Consorzio Malpensa Construction	284			
Imprese collegate				
SACBO SpA	72			
Dufrital SpA	19.579			6.000
CID Italia Spa	2.307	29		
Malpensa Logistica Europa SpA	4.185			
SEA Services Srl	1.140	607		
Disma SpA	279			
Totale parti correlate	54.986	44.248	1.452	6.000
Totale voce di bilancio	455.357	311.290	(211)	(7.225)
% sul totale voce di bilancio	12,08	14,21	(688,15)	(83,04)

Operazioni con società controllate

I rapporti commerciali in essere tra SEA e le società controllate sono rappresentati da:

- i) quanto ai rapporti fra SEA e SEA Handling, fra gli altri, (a) SEA Handling presta in favore della Società alcuni servizi operativi presso gli aeroporti di Milano, tra cui, servizi di de-icing (sghiacciamento degli aeromobili), servizi di sgombero neve, assistenza all'impianto per lo smaltimento bagagli per tutti i vettori presenti sugli scali (BHS), assistenza a voli militari di stato e umanitari e assistenza al servizio di fast track; (b) la Società fornisce alla controllata SEA Handling alcuni servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, pianificazione e controllo, auditing e customer care) e di natura operativa (quali traino degli aeromobili e trasporto passeggeri ed equipaggi dall'aerostazione agli aeromobili e viceversa), concede, a fronte di un corrispettivo contrattualmente pattuito, l'utilizzo del proprio impianto automatizzato di smistamento dei bagagli (BHS) e l'utilizzo di spazi del sedime degli aeroporti di Milano per la prestazione in favore di SEA dei servizi sub (a);
- ii) con riferimento a SEA Energia i rapporti tra tale società e SEA attengono alla fornitura, da parte di SEA Energia in favore degli aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi; agli accordi relativi al riparto dei certificati verdi generati dalla centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Milano Linate, nonché ad un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale, pianificazione e controllo);
- iii) in relazione ai rapporti tra la Società e il Consorzio Malpensa Construction detti rapporti sono rappresentati dai servizi di progettazione e direzione dei

lavori per le opere di ampliamento e potenziamento degli aeroporti di Milano che svolge il Consorzio in favore di SEA.

Quanto invece ai rapporti finanziari in essere tra SEA e le altre società controllate, gli stessi sono rappresentati principalmente da:

- i) servizi di tesoreria accentrata (cash pooling) che presta SEA in favore delle controllate SEA Handling e SEA Energia;
- ii) credito finanziario di SEA Handling nei confronti di SEA che ha origine sin dalla costituzione della stessa SEA Handling, utilizzato e da utilizzare per i fabbisogni finanziari della società stessa, comprensivo degli interessi maturati;
- iii) il finanziamento stipulato tra l'emittente e SEA Energia.

Si precisa infine che in data 8 aprile 2011 SEA ha effettuato un versamento di 22.354.285 di euro in favore di SEA Handling a copertura delle perdite di quest'ultima, con contestuale ricostituzione del capitale sociale di SEA Handling.

Operazioni con società collegate

Le transazioni tra la Società e le società collegate, nei periodi ivi indicati, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di royalties su vendite (CID e Dufrital);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA di servizi di supporto, consulenza e assistenza professionale/tecnica nelle aree legale, auditing e personale (SACBO).

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

Altri rapporti con parti correlate

SACBO

Nel corso del 2011 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 658 migliaia di euro.

DISMA

Nel corso del 2011 Disma ha distribuito dividendi a SEA per 190 migliaia di euro.

CID

Nel corso del 2011 CID ha distribuito dividendi a SEA per 160 migliaia di euro.

9.1 Compensi amministratori e principali dirigenti

Nell'esercizio 2011 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione è pari a 620 migliaia di euro.

L'ammontare complessivo dei compensi per l'esercizio 2011 dei principali dirigenti di SEA è pari a 3.644 migliaia di euro. L'importo include la componente variabile sulla base dell'assegnazione di obiettivi azien-

dali individuali specifici per singola posizione.

10. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2011 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale è pari a 843 migliaia di euro.

11. Compensi della Società di revisione

I compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio separato di SEA riconosciuti alla società di revisione PricewaterhouseCoopers per l'esercizio 2011, sono stati pari a 139 migliaia di euro.

12. Impegni e garanzie

12.1 Impegni per investimenti

SEA ha in essere impegni per contratti di investimenti per 112.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 (27.412 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate alla Società, come di seguito rappresentato:

Dettaglio Impegni per progetto (Migliaia di euro)	Al 31 dicembre	
	2011	2010
R.T.I. CODELFA SPA /COIVER CONTRACT	38.619	
R.T.I. GEMMO SPA/ELETTROMECCANIC	20.180	
R.T.I. CODELFA SPA/IMPRESA BACCHI	15.764	
R.T.I. CEFLA SOC.COOP./GRUPPO P.S.	14.447	
R.T.I. IMPRESA CAVALLERI OTTAVIO	15.370	
R.T.I CCC/Cile/Oanzeri/Boffetti imp./STS	7.034	13.886
R.T.I CCC/Sirti/Centroedile/Econord	691	7.054
CODELFA		3.661
Taddei		1.324
ATI - COTEA/GEMMO	509	862
Consorzio Stabile Edimo		625
Totale	112.615	27.412

12.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2011 SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi 6.659 migliaia di euro, con riferimento principalmente al noleggio di autobus interpista e al noleggio del parco auto.

Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti in capo alla Società al 31 dicembre 2011:

(Migliaia di euro)	Al 31 dicembre 2011
Entro 12 mesi	2.826
Tra 1 e 5 anni	3.833
Totale	6.659

12.3 Garanzie

Le garanzie reali, pari ad 8.057 migliaia di euro al 31 dicembre 2011 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2011, le fideiussioni a favore di altri sono costituite da:

- fideiussione emessa dal Fondo Europeo per gli Investimenti (FEI) per 8.602 migliaia di euro a garanzia del finanziamento BEI;
- fideiussione emessa dalla Banca Popolare di Lodi a favore di Enac pari ad 5.500 migliaia di euro come garanzia del canone concessorio;

- fideiussione di 25.000 migliaia di euro alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fideiussione di 4.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del predetto Ministero, in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'aeroporto di Milano Linate. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'Enac nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad Enac alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041, dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa per un ammontare pari a 25.900 migliaia di euro;
- fideiussione di 1.602 migliaia di euro a favore del Consorzio Parco Lombardo Valle del Ticino per la corretta esecuzione degli interventi di compensazione forestale per la trasformazione di porzione di bosco nel sedime aeroportuale dell'aeroporto di Milano Malpensa e nel comune di Lonate Pozzolo;
- fideiussione di 342 migliaia di euro a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- 648 migliaia di euro per altre fideiussioni minori.

13. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella comunicazione Consob del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2011 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla comunicazione stessa.

14. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2011

Si rimanda a quanto esposto in relazione sulla gestione.

15. Prima applicazione degli IFRS

La Società redige il proprio bilancio di esercizio in conformità agli UE IFRS per la prima volta al 31 dicembre 2011. La data di transizione agli UE IFRS è pertanto l'1 gennaio 2010.

La situazione patrimoniale alla data di transizione agli UE IFRS è stata redatta in base ai seguenti criteri:

- sono state rilevate tutte le attività e le passività la cui iscrizione è richiesta dai principi UE IFRS;
- non sono state rilevate le attività e le passività la cui iscrizione non è permessa dai principi UE IFRS;
- gli UE IFRS sono stati applicati nella valutazione di tutte le attività e le passività rilevate.

È opportuno ricordare che la Società redige il proprio bilancio consolidato in accordo con gli UE IFRS a partire dal bilancio che chiude il 31 dicembre 2006. L'IFRS 1, al paragrafo D17, prevede che se una società controllante adotta per la prima volta gli IFRS per il proprio bilancio separato ad una data successiva rispetto al proprio bilancio consolidato, essa deve iscrivere le attività e le passività agli stessi importi in entrambi i bilanci, con eccezione per le rettifiche dovute al consolidamento. Conseguentemente SEA valuta le attività e le passività nello stato patrimoniale di apertura del bilancio separato IFRS (1 gennaio 2010), e nei successivi bilanci separati, agli stessi valori risultanti dalla situazione contabile preparata per il bilancio consolidato del Gruppo SEA redatto in accordo con gli UE IFRS.

Nella presente nota vengono riportate le informazioni richieste dall'IFRS 1 e, in particolare, la descrizione degli impatti che la transizione agli UE IFRS ha determinato sulla situazione patrimoniale ed economica della Società. A tale scopo sono stati predisposti:

- il prospetto di riconciliazione della situazione patrimoniale della Società all'1 gennaio 2010 redatta secondo i precedenti principi contabili con quella redatta in base agli UE IFRS;
- il prospetto di riconciliazione della situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2010 (data di chiusura dell'ultimo bilancio di esercizio redatto in base ai precedenti principi contabili) redatta secondo i precedenti principi contabili con quella redatta in base agli UE IFRS;
- il prospetto di riconciliazione del conto economico complessivo dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 redatto secondo i precedenti principi contabili con quello redatto in base agli UE IFRS;
- il prospetto di riconciliazione del patrimonio netto all'1 gennaio 2010 e al 31 dicembre 2010 determinato secondo i precedenti principi contabili con quello determinato in base agli UE IFRS;
- il prospetto di riconciliazione del risultato netto complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 determinato secondo i precedenti principi contabili con quello determinato in base agli UE IFRS;
- le note esplicative relative alle rettifiche e alle riclassifiche incluse nei precitati prospetti di riconciliazione, che descrivono gli effetti significativi della transizione, sia con riguardo alla classificazione delle varie voci di bilancio sia alla loro diversa valutazione e, quindi, ai conseguenti effetti sulla situazione patrimoniale ed economica.

Esenzioni facoltative alla completa adozione retrospettiva degli UE IFRS

Le società che adottano gli UE IFRS per la prima volta possono optare per l'applicazione di alcune esenzioni facoltative dalla piena applicazione retroattiva dei principi contabili. Di seguito sono evidenziate le esenzioni facoltative applicate dalla Società nell'ambito della presente transizione:

- la Società ha scelto di contabilizzare tutti gli utili e le perdite attuariali cumulati alla data di transizione, che sarebbero derivati dall'applicazione retrospettiva dello IAS 19 - Benefici ai dipendenti;
- nell'ambito della valutazione delle partecipazioni in società controllate e collegate la Società ha scelto di mantenere, alla data di transizione (1 gennaio 2010), il medesimo valore di iscrizione rilevato nel bilancio della Società redatto in conformità ai principi contabili adottati in precedenza;
- nell'ambito dell'applicazione dell'interpretazione dell'IFRIC 12 sui servizi in concessione, la Società ha scelto l'applicazione retroattiva degli effetti contabili a partire dalla stipula della Convenzione, cioè a partire dal 2001;
- con riferimento all'applicazione dello IAS 23, ed in particolare alla capitalizzazione degli oneri finanziari connessi ad attività che necessitano un lungo periodo per essere pronte per l'uso, la Società ha scelto l'applicazione prospettica. Conseguentemente ha applicato detto principio agli oneri finanziari relativi ai beni che giustificano una capitalizzazione per i quali la data di inizio di capitalizzazione è successiva alla data di transizione (1 gennaio 2010).

Eccezioni obbligatorie alla completa adozione retrospettiva degli UE IFRS

L'IFRS 1 stabilisce alcune eccezioni obbligatorie all'applicazione retrospettiva dei principi contabili internazionali nel processo di transizione agli UE IFRS. Di seguito sono evidenziate le eccezioni obbligatorie applicate dalla Società nell'ambito della presente transizione:

- stime valutative: l'IFRS 1 stabilisce che le stime utilizzate nella rielaborazione delle informazioni alla data di transizione devono essere conformi a quelle utilizzate nella predisposizione dei relativi bilanci secondo i precedenti principi contabili (dopo le rettifiche necessarie per riflettere eventuali differenze nei principi contabili);
- operazioni di copertura: l'IFRS 1 stabilisce che un derivato non può essere trattato come operazione di

copertura se la relazione di copertura non esisteva alla data di transizione.

Trattamenti prescelti nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli UE IFRS

Gli UE IFRS consentono alcune opzioni contabili. Di seguito si evidenziano le scelte della Società:

- a. **partecipazioni in società controllate e collegate:** lo IAS 27 - Bilancio consolidato e contabilizzazione delle partecipazioni in controllate - stabilisce che tali partecipazioni debbano essere valutate alternativamente al costo, o come attività finanziarie, secondo quanto disposto dallo IAS 39 (quindi al fair value). La Società ha deciso di utilizzare il metodo del costo;
- b. **rimanenze:** lo IAS 2 - Rimanenze - prevede che le rimanenze siano valutate adottando il metodo FIFO o il metodo del costo medio ponderato. Il criterio adottato dalla Società è il costo medio ponderato;
- c. **valutazione delle attività materiali e immateriali:** successivamente all'iscrizione iniziale al costo, lo IAS 16 - Immobili impianti e macchinari, Par. 29, e lo IAS 38 - Attività immateriali, Par. 72 prevedono che le attività materiali ed immateriali, che hanno un mercato attivo, possano essere valutate al costo netto degli ammortamenti cumulati e delle perdite di valore, ovvero determinando periodicamente il valore di mercato ed adeguando il saldo contabile a tale valore (c.d. "Revaluation Model"). La Società ha deciso di mantenere il costo come criterio di valutazione delle immobilizzazioni materiali e immateriali;
- d. **differenze attuariali:** lo IAS 19 - Benefici per i dipendenti, Par. 95 - prevede che le differenze attuariali che emergono in caso di modifica delle assunzioni applicate per il calcolo dei piani pensionistici a benefici definiti, quali ad esempio il fondo Trattamento di fine rapporto (TFR), possano essere contabilizzate applicando il metodo del "corridoio", ovvero registrate a conto economico o a patrimonio netto (e rilevate di conseguenza nel conto economico complessivo) al momento della rilevazione delle stesse. La Società ha scelto di imputare a conto economico netto le differenze attuariali al momento della loro rilevazione;
- e. **contributi pubblici:** lo IAS 16 - Immobili, impianti e macchinari, Par. 28 - precisa che il valore contabile delle immobilizzazioni materiali può essere esposto al netto o al lordo dei contributi pubblici ricevuti. La Società ha scelto di esporre il valore delle immobilizzazioni diminuito dei contributi pubblici.

Situazione patrimoniale e finanziaria all'1 gennaio 2010

Di seguito si riporta la riconciliazione tra la situazione patrimoniale e finanziaria all'1 gennaio 2010 della

Società predisposta in conformità ai Principi contabili italiani e riclassificata in base ai criteri di classificazione scelti dalla Società per il bilancio UE IFRS con quella predisposta in conformità agli UE IFRS.

(Migliaia di euro)	Situazione patrimoniale e finanziaria all'1 gennaio 2010 redatta in accordo con i principi contabili italiani ed esposta secondo lo schema UE IFRS	Rettifiche UE IFRS	Riclassifiche UE IFRS	Situazione patrimoniale e finanziaria all'1 gennaio 2010 redatta in accordo con gli UE IFRS
Immobilizzazioni immateriali	5.038	690.148		695.186
Immobilizzazioni materiali	1.242.523	(573.098)	(502.949)	166.476
Investimenti immobiliari			3.516	3.516
Partecipazioni in società controllate e collegate	46.723			46.723
Partecipazioni disponibili per la vendita	3.526	6.389		9.915
Imposte differite attive	47.725	7.833	(30.840)	24.718
Altri crediti non correnti	4.192			4.192
Totale attività non correnti	1.349.727	131.272	(530.273)	950.726
Rimanenze	9.262			9.262
Crediti commerciali	152.466			152.466
Crediti finanziari correnti	34.741			34.741
Crediti per imposte dell'esercizio	4.022			4.022
Altri crediti	39.813	(208)		39.605
Cassa e disponibilità liquide	25.562			25.562
Totale attivo corrente	265.866	(208)	0	265.658
Totale attivo	1.615.593	131.064	(530.273)	1.216.384
Capitale sociale	27.500			27.500
Altre riserve	173.785	31.747		205.532
Utile dell'esercizio	67.544			67.544
Patrimonio netto	268.829	31.747	0	300.576
Fondo rischi e oneri	569.175	81.699	(499.433)	151.441
Imposte differite passive	9.225	21.615	(30.840)	0
Fondi relativi al personale	54.755	(7.523)		47.232
Altri debiti non correnti	239			239
Passività finanziarie non correnti	339.122			339.122
Totale passività non correnti	972.516	95.791	(530.273)	538.034
Debiti commerciali	163.507			163.507
Debiti per imposte dell'esercizio	47.426			47.426
Altri debiti	61.027			61.027
Passività finanziarie correnti	102.288	3.526		105.814
Totale passivo corrente	374.248	3.526	0	377.774
Totale passivo	1.346.764	99.317	(530.273)	915.808
Totale passivo e patrimonio netto	1.615.593	131.064	(530.273)	1.216.384

Situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2010

Di seguito si riporta la riconciliazione tra la situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2010 della

Società predisposta in conformità ai Principi contabili italiani e riclassificata in base ai criteri di classificazione scelti dalla Società per il bilancio UE IFRS con quella predisposta in conformità agli UE IFRS.

(Migliaia di euro)	Situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2010 redatta in accordo con i Principi contabili italiani ed esposta secondo lo schema UE IFRS	Rettifiche UE IFRS	Riclassifiche UE IFRS	Situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2010 redatta in accordo con gli UE IFRS
Immobilizzazioni immateriali	6.207	715.273		721.480
Immobilizzazioni materiali	1.278.813	(598.771)	(503.016)	177.026
Investimenti immobiliari			3.503	3.503
Partecipazioni in società controllate e collegate	33.343			33.343
Partecipazioni disponibili per la vendita	3.526	12.200		15.726
Imposte differite attive	37.960	6.963	(29.668)	15.255
Altri crediti non correnti	431			431
Totale attività non correnti	1.360.280	135.665	(529.181)	966.764
Rimanenze	9.547			9.547
Crediti commerciali	151.068			151.068
Crediti finanziari correnti	34.546			34.546
Crediti per imposte dell'esercizio	4.133			4.133
Altri crediti	16.933	(113)		16.820
Cassa e disponibilità liquide	22.667			22.667
Totale attivo corrente	238.894	(113)	0	238.781
Totale attivo	1.599.174	135.552	(529.181)	1.205.545
Capitale sociale	27.500			27.500
Altre riserve	241.329	37.478		278.807
Utile dell'esercizio	59.780	(1.670)		58.110
Patrimonio netto	328.609	35.808	0	364.417
Fondo rischi e oneri	563.268	85.098	(499.513)	148.853
Imposte differite passive	8.104	21.564	(29.668)	0
Fondi relativi al personale	52.328	(6.824)		45.504
Passività finanziarie non correnti	305.632	3.128		308.760
Totale passività non correnti	929.332	102.966	(529.181)	503.117
Debiti commerciali	148.207	(47)		148.160
Debiti per imposte dell'esercizio	40.849			40.849
Altri debiti	71.413	(4.267)		67.146
Passività finanziarie correnti	80.764	1.092		81.856
Totale passivo corrente	341.233	(3.222)	0	338.011
Totale passivo	1.270.565	99.744	(529.181)	841.128
Totale passivo e patrimonio netto	1.599.174	135.552	(529.181)	1.205.545

Conto economico complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010

Di seguito si riporta la riconciliazione tra il conto economico complessivo dell'esercizio chiuso al 31 dicem-

bre 2010 della Società predisposto in conformità ai Principi contabili italiani e riclassificato in base ai criteri di classificazione scelti dalla Società per il bilancio UE IFRS con quello predisposto in conformità agli UE IFRS.

(Migliaia di euro)	Conto economico complessivo dell'esercizio 2010 redatto in accordo con i Principi contabili italiani ed esposto secondo lo schema UE IFRS	Rettifiche UE IFRS	Riclassifiche UE IFRS	Conto economico complessivo dell'esercizio 2010 redatto in accordo con gli UE IFRS
Ricavi di gestione	452.809	(2.133)	4.681	455.357
Ricavi per lavori su beni in concessione		48.477		48.477
Totale ricavi	452.809	46.344	4.681	503.834
Costi del lavoro	(149.283)	1.544	(993)	(148.732)
Materiali di consumo	(14.383)		15	(14.368)
Costi industriali	(113.009)	(2.099)	(1.912)	(117.020)
Costi amministrativi	(31.128)		(42)	(31.170)
Costi per lavori su beni in concessione		(45.802)		(45.802)
Totale costi operativi	(307.803)	(46.357)	(2.932)	(357.092)
Margine operativo lordo/EBITDA	145.006	(13)	1.749	146.742
Ammortamenti	(39.568)	7.440		(32.128)
Accantonamenti e svalutazioni	(16.518)	(4.432)	8.607	(12.343)
Risultato operativo	88.920	2.995	10.356	102.271
Proventi (oneri) da partecipazioni	(7.326)		101	(7.225)
Oneri finanziari	(10.891)	(8.590)		(19.481)
Proventi finanziari	2.151	4.663	12.456	19.270
Proventi (oneri) straordinari e diversi	23.712		(23.712)	0
Risultato ante imposte	96.566	(932)	(799)	94.835
Imposte	(36.786)	(738)	799	(36.725)
Risultato netto	59.780	(1.670)	0	58.110
Altre componenti dell'utile complessivo				
Proventi da valutazione al fair value di attività finanziarie disponibili alla vendita		5811		5.811
Effetto fiscale relativo alla valutazione al fair value di attività finanziarie disponibili alla vendita		(80)		(80)
Totale altre componenti dell'utile complessivo		5.731	0	5.731
Totale utile complessivo dell'esercizio	59.780	4.061	0	63.841

Patrimonio netto all'1 gennaio 2010, al 31 dicembre 2010 e risultato netto complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010

Di seguito si riportano le riconciliazioni tra il patrimo-

nio netto della Società all'1 gennaio 2010 e al 31 dicembre 2010 e il risultato netto complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 predisposti in conformità ai Principi contabili italiani con i corrispondenti valori predisposti in conformità agli UE IFRS.

(Migliaia di euro)	Patrimonio netto all'1 gennaio 2010	Risultato dell'esercizio 2010	Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio 2010	Patrimonio netto al 31 dicembre 2010
Principi contabili italiani	268.829	59.780	0	328.609
A Component approach, eliminazione delle rivalutazioni contabilizzate nelle immobilizzazioni materiali, applicazione dell'interpretazione IFRIC 12 - Servizi in concessione	8.688	(2.486)		6.202
B Benefici a dipendenti	5.454	(507)		4.947
C Fondi manutenzione ciclica e altri fondi rischi	13.923	(899)		13.024
D Rilevazione del contratto di lease back		(70)		(70)
E Attualizzazione crediti verso lo Stato per contributi Legge 449/85	(151)	69		(82)
F Valutazione degli strumenti derivati	(2.556)	2.223		(333)
G Valutazione delle partecipazioni disponibili per la vendita	6.389		5.731	12.120
Totale scritture rettifiche	31.747	(1.670)	5.731	35.808
Principi contabili IFRS - bilancio civilistico	300.576	58.110	5.731	364.417

Note ai prospetti di riconciliazione del patrimonio netto all'1 gennaio 2010 e al 31 dicembre 2010 e del risultato netto complessivo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010

A. Component approach, eliminazione delle rivalutazioni contabilizzate nelle immobilizzazioni materiali, applicazione dell'interpretazione IFRIC 12 - Servizi in concessione

A.1 Component approach ed eliminazione delle rivalutazioni contabilizzate nelle immobilizzazioni materiali

La rettifica in oggetto rappresenta gli effetti di un diverso criterio di ammortamento degli immobili, impianti e macchinari con particolare riguardo al caso in cui il cespite sia composto da più componenti, con valore rilevante rispetto al valore totale, ciascuno di essi avente una vita utile stimata diversa dagli altri. Gli effetti del diverso criterio di ammortamento, in accordo con l'IFRS 1 - Prima adozione degli IFRS, Paragrafo 7 - sono stati determinati come se i beni fossero stati sempre ammortizzati secondo i nuovi criteri definiti. In accordo con lo IAS 16 - Immobili, impianti e macchinari, Paragrafo 43 - che prevede l'applicazione del cosiddetto "component approach", sono state identificate le parti con valore rilevante rispetto al valore totale che compongono ciascun cespite e per ogni componente identificato sono state applicate aliquote di ammortamento rappresentative la

relativa stimata vita utile, prendendo quale riferimento temporale la data di sostenimento del costo rappresentativo il valore di ciascuna parte identificata. La rettifica in oggetto include inoltre l'eliminazione delle rivalutazioni contabilizzate negli esercizi precedenti in ottemperanza a specifiche disposizioni di legge.

A.2 Applicazione dell'interpretazione IFRIC 12 - Servizi in concessione

La rettifica in oggetto rappresenta l'applicazione dell'interpretazione IFRIC 12. Tale interpretazione si applica agli accordi per servizi in concessione stipulati tra entità del settore pubblico e un'entità privata se sono rispettate le seguenti condizioni:

- il concedente controlla o regola quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo;
- il concedente controlla qualsiasi interessenza residua nell'infrastruttura alla scadenza dell'accordo.

Se entrambe le condizioni sono rispettate il concessionario costruisce e gestisce l'infrastruttura per conto del concedente e di conseguenza non ha titolo per iscriverle in bilancio come bene materiale.

La rettifica ha comportato pertanto:

- l'eliminazione dell'attivo dello stato patrimoniale dei beni devolvibili finanziati da SEA e di altre attività materiali precedentemente iscritte quali beni di proprietà strettamente connessi all'infrastruttura

- ra in concessione;
- ii) la rilevazione di un'attività immateriale a fronte dei servizi di costruzione e miglioria dell'infrastruttura, che rappresenta il diritto di far pagare gli utenti del servizio pubblico;
- iii) la rilevazione di un fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione, che include gli oneri per la manutenzione e sostituzione finalizzata ad assicurare la funzionalità dell'infrastruttura.

Complessivamente la rettifica, al netto del relativo effetto fiscale, ha comportato un incremento del patrimonio netto, all'1 gennaio 2010 pari a 8.688 migliaia di euro e al 31 dicembre 2010 pari a 6.202 migliaia di euro e una riduzione dell'utile complessivo dell'esercizio 2010 di 2.486 migliaia di euro.

B. Benefici a dipendenti

Secondo i Principi contabili italiani, i benefici successivi al rapporto di lavoro sono rilevati per competenza durante il periodo di rapporto di lavoro dei dipendenti, in conformità alla legislazione e ai contratti di lavoro applicabili.

Secondo gli UE IFRS, i benefici successivi al rapporto di lavoro (es. pensioni, assicurazioni sulla vita e assistenza medica, ecc.) sono distinti in programmi "a contributi definiti" e programmi "a benefici definiti".

Il Fondo di trattamento di fine rapporto (in seguito "TFR"), in base allo IAS 19, è assimilabile ad un programma a benefici definiti fino al 31 dicembre 2006, da valutarsi sulla base di assunzioni statistiche e demografiche, nonché metodologie attuariali di valutazione. A seguito della modifica subita dalla legislazione italiana, il Fondo TFR maturato a partire dall'1 gennaio 2007 è stato assimilato ad un programma a contribuzione definita. L'applicazione del principio contabile internazionale, al netto del relativo effetto fiscale, ha comportato un incremento del patrimonio netto all'1 gennaio 2010 pari a 5.454 migliaia di euro e al 31 dicembre 2010 pari a 4.947 migliaia di euro, nonché una riduzione dell'utile complessivo dell'esercizio 2010 di 507 migliaia di euro.

C. Fondi manutenzione ciclica e altri fondi rischi

Lo IAS 37 non ammette il riconoscimento tra le passività dei fondi di manutenzione ciclica in quanto appostati a fronte di accantonamenti per spese future e non a fronte di obbligazioni esistenti alla data di redazione del bilancio derivanti da eventi passati.

Alcune tipologie di fondi rischi e oneri iscritti nel bilancio in base ai Principi contabili italiani, non presentano i requisiti per l'iscrizione tra le passività in base allo IAS 37 (per esempio quando non esiste un'obbligazione alla data di redazione del bilancio derivante da eventi passati).

Complessivamente la rettifica, al netto del relativo effetto fiscale, ha comportato un incremento del patrimonio netto all'1 gennaio 2010 pari a 13.923 migliaia

di euro e al 31 dicembre 2010 pari a 13.024 migliaia di euro e una riduzione dell'utile complessivo dell'esercizio 2010 di 899 migliaia di euro.

L'effetto negativo sul risultato dell'esercizio 2010 è attribuibile ai costi di manutenzione ciclica sostenuti nel corso dell'anno, non più compensati dagli utilizzi dei fondi dell'anno precedente.

D. Rilevazione del contratto di lease-back

Nel corso del 2010 è stata posta in essere dalla Società un'operazione di vendita e retrolocazione con contratto di leasing finanziario.

Secondo i Principi contabili italiani le operazioni di leasing finanziario sono rilevate applicando il "metodo patrimoniale", in virtù del quale il locatore non iscrive né il bene oggetto del contratto né alcuna passività correlata, addebitando a conto economico per competenza i canoni di locazione.

Lo IAS 17 - Leases - prevede, invece, che tali operazioni siano rilevate secondo il "metodo finanziario", in virtù del quale il locatario deve:

- a. al momento di accensione del contratto, rilevare il valore del bene oggetto del contratto di finanziamento e, contestualmente, nel passivo, un debito finanziario di pari ammontare;
- b. periodicamente ammortizzare il bene in un periodo rappresentativo la stimata vita utile;
- c. periodicamente rilevare gli oneri finanziari relativi al finanziamento ricevuto;
- d. periodicamente adeguare il valore del debito rappresentativo al finanziamento ricevuto in funzione dei rimborsi fatti nel periodo attraverso il pagamento dei canoni di locazione.

La rettifica in oggetto, pertanto, è relativa alla rilevazione:

- a) del valore netto contabile del bene oggetto del contratto;
- b) del valore residuo del finanziamento ricevuto.

La rettifica, al netto del relativo effetto fiscale, ha comportato un decremento del patrimonio netto al 31 dicembre 2010 e dell'utile complessivo dell'esercizio 2010 di 70 migliaia di euro.

E. Attualizzazione dei crediti verso lo Stato per contributi Legge 449/85

In base allo IAS 39 è richiesta l'attualizzazione dei crediti considerati a medio/lungo termine. La rettifica, al netto del relativo effetto fiscale, ha comportato una riduzione del patrimonio netto all'1 gennaio 2010 di 151 migliaia di euro e al 31 dicembre 2010 di 82 migliaia di euro, nonché un incremento dell'utile complessivo dell'esercizio 2010 di 69 migliaia di euro.

F. Valutazione degli strumenti derivati

L'applicazione del principio contabile internazionale

IAS 39 ha richiesto l'iscrizione del fair value dei contratti derivati. La rettifica, al netto del relativo effetto fiscale, ha comportato una riduzione del patrimonio netto all'1 gennaio 2010 di 2.556 migliaia di euro e al 31 dicembre 2010 di 333 migliaia di euro, nonché un incremento dell'utile complessivo dell'esercizio 2010 di 2.223 migliaia di euro.

G. Valutazione delle partecipazioni disponibili per la vendita

Come richiesto dallo IAS 39, le partecipazioni disponibili per la vendita sono state valorizzate al fair value. La rettifica, al netto del relativo effetto fiscale, ha comportato un incremento del patrimonio netto all'1 gennaio 2010 di 6.389 migliaia di euro e al 31 dicembre 2010 di 12.120 migliaia di euro, nonché un incremento dell'utile complessivo dell'esercizio 2010 di 5.731 migliaia di euro.

Dettaglio delle principali riclassifiche che sono state apportate alla situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2010, nonché al conto economico complessivo relativo all'esercizio 2010

Situazione patrimoniale a finanziaria

Imposte differite attive e passive

Le imposte differite e le imposte anticipate, in conformità al Principio contabile internazionale IAS 12, sono esposte quale saldo netto e pertanto compensate tra loro.

Contributi pubblici

I contributi in conto capitale ricevuti, che nello stato patrimoniale predisposto in accordo con i Principi contabili italiani erano classificate tra i fondi rischi e oneri, sono stati classificati negli schemi di bilancio predisposti in accordo con gli IFRS, a riduzione delle attività cui detti contributi si riferiscono.

Investimenti immobiliari

In accordo con UE IFRS gli investimenti immobiliari sono stati classificati in una specifica voce dello stato patrimoniale.

Conto economico complessivo

Compensi agli amministratori

I compensi agli amministratori, classificati nel conto economico predisposto in accordo con i Principi contabili italiani tra i costi per servizi, sono stati riclassificati tra i costi del personale nel conto economico predisposto in accordo con gli UE IFRS.

Componenti straordinarie - scioglimento fondi

In applicazione dei Principi contabili italiani i proventi/oneri straordinari sono esposti in un'apposita voce del conto economico.

In accordo con gli UE IFRS i proventi straordinari sono classificati nelle rispettive voci di costo e di ricavo di riferimento.

Gli scioglimenti dei fondi rischi e oneri sono stati riclassificati ai fini UE IFRS dai ricavi a diretta riduzione dei costi di riferimento.



Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Giuseppe Bonomi

Relazione del Collegio Sindacale sul bilancio

Ai sensi dell'articolo 2429, secondo comma codice civile all'Assemblea degli azionisti sull'attività svolta nel corso dell'esercizio chiuso il 31/12/2011 di SEA - Società Esercizi Aeroportuali SpA.

Signori azionisti,

come richiesto dall'art. 2429, secondo comma, codice civile, il Collegio Sindacale riferisce all'Assemblea le attività di vigilanza che nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 ha svolto, in adempimento degli obblighi posti a suo carico dalla legge, sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza e sul funzionamento della struttura organizzativa per gli aspetti di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema di controllo interno, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, sulle modalità di concreta attuazione delle regole di governo societario.

Si rammenta che, per quanto attiene all'incarico per la revisione legale dei conti, con delibera dell'Assemblea ordinaria degli azionisti del 28 aprile 2010, lo stesso è stato attribuito alla società di revisione PricewaterhouseCoopers, ai sensi dell'art. 37 del D. Lgs. n. 39 del 27/01/2010 per il triennio 2010-2012. Successivamente, in previsione della prevista quotazione in borsa delle azioni della Società e della conseguente acquisizione, da parte di quest'ultima, della qualifica di Ente di Interesse Pubblico, con delibera del 3 maggio 2011, l'Assemblea ordinaria degli azionisti ha attribuito alla stessa società di revisione, ai sensi degli articoli 14 e 16 del D. Lgs. 39/2010 del 27/01/2010, e degli articoli 155 e seguenti del D. Lgs. 58/1998 del 24/02/1998, l'incarico della revisione legale dei conti per il novennio dal 31 dicembre 2011 al 2019 - e ciò con riferimento al bilancio di esercizio di SEA SpA ed al bilancio consolidato del Gruppo SEA: sempre alla medesima società di revisione è stato assegnato l'incarico di revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno, come raccomandato da Consob, con comunicazione n° 97001574 del 20/2/1997 punto 1.2.d. Tali ultimi incarichi sono stati conferiti subordinatamente all'acquisizione ed alla permanenza, in capo alla Società, della qualifica di Ente di Interesse Pubblico e con espressa previsione di riviviscenza del precedente incarico in caso di perdita di tale qualifica.

La Società, dopo aver presentato istanza di ammissione alla quotazione delle proprie azioni e depositato i relativi documenti, ha ritirato la nota informativa e la nota di sintesi ed ha proceduto, su autorizzazione di Consob, alla pubblicazione del solo Documento di Registrazione, con contestuale richiesta a Borsa Italiana di

un giudizio di ammissibilità (e non più di ammissione) alle negoziazioni: Borsa Italiana ha rilasciato tale giudizio. In tale situazione è possibile per la Società, per un periodo di dodici mesi, di riattivare il procedimento di ammissione alla quotazione senza ripercorrere l'intero iter procedurale. Per quanto riguarda il controllo legale dei conti, vi rimandiamo in ogni caso alla relazione della società di revisione trasmessa in data 11 aprile 2012.

Attività svolta

La nostra attività nel corso dell'esercizio è stata ispirata alle norme di legge ed alle norme di comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Durante l'esercizio 2011, il Collegio Sindacale ha partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e alle Assemblee degli azionisti e constatato il rispetto delle norme di legge e di statuto, anche per quanto riguarda il corretto esercizio delle deleghe conferite agli amministratori.

Il Consiglio di Amministrazione si è riunito sedici volte, per relazionare sull'attività svolta e per l'assunzione delle delibere di competenza; l'Assemblea degli azionisti si è riunita due volte in sede ordinaria e una in sede straordinaria.

In particolare, nel corso delle riunioni dell'organo amministrativo ci sono state fornite dagli organi delegati periodiche e tempestive informazioni sulla gestione e sui principali avvenimenti ordinari e straordinari posti in essere, anche tramite società controllate, che ci hanno consentito di riscontrare che la gestione si è svolta nell'ambito dell'oggetto sociale; in particolare l'iter decisionale adottato dal Consiglio di Amministrazione ci è apparso correttamente ispirato al rispetto del principio dell'agire informato.

Il Collegio Sindacale si è riunito sei volte per l'espletamento delle verifiche periodiche, nel corso delle quali vi è stato uno scambio di informazioni con i responsabili delle funzioni aziendali e con la società di revisione; dalle riunioni non sono emersi rilievi sostanziali sulla gestione aziendale, né sugli aspetti relativi ai conflitti di interesse.

Abbiamo mantenuto un costante ed adeguato collegamento con la funzione di Internal Audit ed abbiamo verificato che essa risponde ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; abbiamo inoltre constatato che vi sono stati tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una funzione di controllo, sia adeguata collaborazione, sia scambio di ogni informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti. Vi è stato inoltre uno scambio di reciproche informazioni con i Collegi Sindacali delle principali società controllate e collegate.

In particolare:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- abbiamo partecipato alle Assemblee degli azionisti ed alle adunanze del Consiglio di Amministrazione, ed abbiamo constatato che esse si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento; possiamo inoltre ragionevolmente assicurare la conformità alla legge e allo Statuto sociale di quanto deliberato;
- abbiamo apprezzato l'operato dell'organo amministrativo come non manifestamente imprudente o azzardato, né in potenziale conflitto di interesse o tale da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- abbiamo ottenuto dagli amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate, e possiamo ragionevolmente assicurare, sulla base dei presidi posti in essere, che le operazioni effettuate dalla Società sono conformi alla legge e allo Statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- la Società non ha effettuato, a nostra conoscenza, operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, parti correlate o terzi; le operazioni effettuate con società del Gruppo SEA sono operazioni di natura commerciale o finanziaria, effettuate nel rispetto delle procedure adottate dal Consiglio di Amministrazione che ne ha valutato la congruità e la rispondenza ad un effettivo interesse sociale;
- abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili della funzione organizzativa; al riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo vigilato sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema di controllo interno, inteso come insieme di attività che hanno il compito di verificare che vengano effettivamente rispettate le procedure interne, sia operative sia amministrative, adottate al fine di garantire la salvaguardia del patrimonio aziendale, la corretta ed efficiente gestione, nonché l'identificazione, la prevenzione e la gestione dei rischi di natura finanziaria e operativa nonché dei rischi aziendali, attraverso un costante monitoraggio dei rischi e la corretta gestione degli stessi; tale attività si è svolta anche attraverso il confronto con la società di revisione;
- abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile della Società, nonché sull'affidabilità di quest'ul-

timo, al fine di verificare se fosse tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti della gestione; in tale contesto abbiamo operato chiedendo ed ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta necessaria mediante l'esame diretto di documenti aziendali, a tal riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;

- abbiamo mantenuto nell'anno un costante scambio di informazioni con la società di revisione PricewaterhouseCoopers, incaricata del controllo legale dei conti, e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- abbiamo partecipato alle riunioni del Comitato di controllo interno, del Comitato etico e del Comitato per le remunerazioni, che si sono svolte nel corso dell'esercizio;
- abbiamo esaminato le relazioni trimestrali e la relazione annuale 2011 e il piano delle verifiche 2011, predisposto dalla funzione Internal Audit, con la quale il collegio ha mantenuto costanti scambi di informazioni;
- vi informiamo che nel corso dell'esercizio 2011 non sono pervenute denunce al Collegio Sindacale ex art. 2408 codice civile, e che nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emerse omissioni, ulteriori fatti significativi tali da richiedere la menzione nella presente relazione.

La revisione legale del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2011 è stata eseguita dalla società PricewaterhouseCoopers, la quale nella propria relazione dell'11 aprile 2012, redatta ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. n. 39 del 27/01/2010, non ha esposto rilievi, né richiami d'informativa.

Relativamente ai criteri di valutazione seguiti nell'apprezzamento delle componenti del bilancio in esame, con riguardo agli elementi nello stato patrimoniale e nel conto economico, vi rimandiamo a quanto in proposito riferito dalla società di revisione nella propria relazione.

La nota integrativa riporta l'entità degli incarichi conferiti alla società di revisione incaricata; per l'anno 2011, i compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio d'esercizio SEA SpA sono stati pari a 139.000 euro. Nel corso dell'esercizio 2011 sono stati altresì conferiti a PricewaterhouseCooper compensi legati al progetto di quotazione (IPO) per un importo di 857.000 euro; dalle informazioni assunte risulta che nel corso dell'esercizio sono stati conferiti alla società di revisione o a soggetti appartenenti alla sua "rete" altri incarichi, in aggiunta a quelli attinenti la revisione legale dei conti del bilancio della società e delle sue controllate, per un importo di 123.000 euro.

A seguito del coinvolgimento del Collegio Sindacale nella valutazione dell'indipendenza della società di revisione non sono emersi aspetti critici da segnalare.

Operazioni significative

Il Consiglio di Amministrazione, nella relazione sulla gestione, ha fornito dettagliate indicazioni sulle operazioni significative dell'esercizio 2011; tra le altre di seguito riepiloghiamo:

- nel mese di maggio 2011, l'Assemblea dei Soci ha deliberato in merito al progetto di quotazione delle azioni ordinarie della società sul Mercato Telematico Azionario e in ordine ad una proposta di aumento di capitale a pagamento, scindibile, con esclusione del diritto d'opzione ai sensi dell'art. 2441, quinto comma, codice civile, al fine di realizzare, mediante un'offerta pubblica di sottoscrizione in Italia e un collocamento privato a investitori qualificati italiani e istituzionali esteri, il flottante necessario all'ammissione a quotazione delle azioni ordinarie di SEA; a seguito di tutto l'iter procedurale, deliberato dalla suddetta Assemblea del 3 maggio 2011, la Società, nell'ambito del processo di quotazione della società alla borsa valori da attuarsi mediante Offerta Pubblica di Sottoscrizione di azioni rivenienti dall'aumento di capitale dedicato, ha depositato dapprima, in data 5 luglio 2011, domanda di ammissione alla quotazione ed ha successivamente richiesto a Consob l'autorizzazione alla pubblicazione del solo Documento di Registrazione (autorizzazione concessa in data 21 novembre 2011), cui ha fatto seguito il rilascio del giudizio di ammissibilità da parte di Borsa Italiana; in tale situazione è possibile, per un periodo di dodici mesi, riattivare il procedimento di ammissione alla quotazione senza ripercorrere l'intero iter procedurale;
- nel mese di dicembre il Comune di Milano ha ceduto a F2i, Fondi Italiani per le infrastrutture una quota pari al 29,75% del capitale sociale;
- nel maggio 2011 l'Assemblea ha deliberato la distribuzione di dividendi ordinari per 41.846.000 euro relativi all'utile 2010, la distribuzione del dividendo è avvenuta nel dicembre;
- nel mese di dicembre 2011 l'Assemblea della Società ha deliberato la distribuzione di un dividendo straordinario per 147.370.000 euro, che verrà erogato con la seguente modalità: a) per la quota di pertinenza del Comune il 50% entro il mese di dicembre 2012 e il restante 50% entro il mese di dicembre 2013, fermo restando che dal luglio 2012 la Società dovrà riconoscere al Comune di Milano, dal 31 luglio 2012, un tasso d'interesse pari a quello che il Comune di Milano otterrebbe attraverso la gestione della liquidità per pari importi e pari periodo; b) per la quota di pertinenza degli altri azionisti entro il mese di dicembre 2012;
- nel periodo considerato la Società ha ceduto, nel mese di marzo 2011, a F2i, fondo infrastrutturale che già possiede il 65% del capitale di GESAC, la partecipazione detenuta nella stessa GESAC, pari al 5% del capitale sociale della società che gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino;
- nel giugno 2011, la Società ha sottoscritto un con-

tratto con Cedacor SA - la società che a sua volta controlla CASA, azionista di maggioranza di AA2000 - per la vendita della partecipazione residua del Gruppo SEA in AA2000, pari al 10% del capitale della stessa; il corrispettivo, pari a 14 milioni di euro, è stato corrisposto in due tranches; la suddetta cessione resta comunque subordinata al benessere di ORSNA, organismo di controllo argentino;

- nel corso dell'esercizio la Società ha proseguito e consolidato il processo di revisione organizzativa ed il risanamento della controllata SEA Handling, già iniziato nel 2009;
- nel mese di luglio, la Società ha sottoscritto un Accordo quadro sindacale con le principali organizzazioni dei lavoratori per il biennio 2012-2013, che comprende il proseguimento in tale periodo della CIGS, su livelli inferiori a quelli degli anni precedenti; nel corso dell'esercizio è stata altresì concordata una nuova procedura di mobilità, su base volontaria, che potrebbe interessare fino a 250 dipendenti del Gruppo SEA;
- con riferimento all'adeguamento dei diritti aeroportuali italiani, in data 23 settembre 2011 è stato sottoscritto il Contratto di programma fra SEA ed Enac, dopo l'approvazione nel mese di maggio, da parte del Consiglio di Amministrazione di Enac, del testo di Contratto di programma presentato dal Gruppo SEA, sul quale avevano espresso parere favorevole il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze; il nuovo piano tariffario potrà entrare in vigore solo dopo l'approvazione, mediante D.P.C.M.;
- nel dicembre 2011 le società partecipate CID e Dufrital si sono fuse, con effetto 1° gennaio 2012, mediante incorporazione della CID nella Dufrital, sulla base di un progetto di fusione approvato dalle rispettive società in data 30 settembre 2011.

Attività di direzione e coordinamento

La Società non è soggetta alla direzione e coordinamento da parte del socio Comune di Milano ai sensi degli artt. 2497 codice civile e seguenti, mentre esercita la direzione ed il coordinamento, sempre ai sensi e per gli effetti dell'art. 2497 codice civile e seguenti, sulle società controllate al 100% SEA Handling e SEA Energia.

Durante l'esercizio 2011 non risultano essere attribuiti al Consiglio di Amministrazione compensi in misura superiore a quella prevista dall'art. 1, commi 725 e seguenti, della Legge n. 296/2006. Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale ha rilasciato due pareri richiesti dalla normativa vigente, in particolare:

- nel corso dell'Assemblea dei Soci del 3 maggio 2011 ha rilasciato il proprio parere ai sensi dell'art. 2441, sesto comma, codice civile in ordine alla congruità del prezzo di emissione delle azioni a segui-

to di aumento di capitale con esclusione del diritto d'opzione;

- nel corso dell'Assemblea ordinaria e straordinaria tenutasi in data 29 dicembre 2011, ha rilasciato una propria relazione, richiesta ai sensi di legge, sull'ipotesi di "distribuzione di un dividendo straordinario".

Abbiamo rilevato che la Società, nel corso dell'esercizio 2011:

- ha confermato il mantenimento della Certificazione ambientale ISO 14001 per il triennio 2009-2011, rilasciata dal TÜV in data 14/4/2006 sul sistema di gestione ambientale;
- ha mantenuto il sistema di corporate governance introdotto dal 2003, ispirato alle raccomandazioni del "Codice di autodisciplina delle società quotate", ancorché trattasi di un adempimento non obbligatorio, avvalendosi di un Comitato di controllo interno di Gruppo, del Comitato etico, del Comitato per la remunerazione;
- ha apportato modifiche al proprio Statuto: tra le modifiche introdotte, è stato elevato il numero dei consiglieri di amministrazione, portandolo da cinque a sette, fermo il numero massimo di consiglieri di nomina pubblica di cui all'art. 1 comma 729, della legge n. 296/2006;
- ha mantenuto l'adozione di un Codice etico che definisce i valori etici e morali della Società, indicando le linee di comportamento da tenere da parte del personale, dei componenti degli organi sociali nei rapporti aziendali e in quelli esterni; anche al fine di ribadire che, nello svolgimento della propria attività, la Società si ispira a criteri di trasparenza e correttezza, nel rispetto della legge e degli interessi della collettività;
- ha mantenuto ed aggiornato il "Modello di organizzazione e gestione" ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 18/12/2003 e successivamente aggiornato, da ultimo con i reati ambientali, nel corso dell'esercizio; va ricordato che il controllo circa l'effettività e l'adeguatezza del "Modello di organizzazione, gestione e controllo" è affidato all'Organismo di vigilanza, istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001 e che, nel corso degli incontri intervenuti tra il Collegio e l'Organismo di vigilanza, non sono state segnalate violazioni;
- ha provveduto ad aggiornare il "Documento programmatico sulla sicurezza", in merito alla normativa in materia di protezione dei dati personali - D. Lgs. n. 196/2003.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione. Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2011, in merito al quale riferiamo quanto segue.

Progetto di bilancio d'esercizio al 31/12/2011

Il progetto di bilancio della vostra Società, relativo all'esercizio 2011, presenta un utile netto di 49.403.324 euro a fronte di un utile netto di 58.109.324 euro dell'esercizio precedente, espresso in conformità ai principi contabili internazionali.

Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura ed a tal riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

La relazione del Consiglio di Amministrazione sull'andamento della gestione al 31 dicembre 2011 è esaustiva e completa per le finalità di legge: nella stessa sono indicati i fattori principali che hanno caratterizzato l'esercizio; essa risulta esauriente sotto il profilo delle informazioni relative all'attività operativa e di sviluppo della Società, delle strategie e dei rapporti, nonché della descrizione dei principali rischi e delle incertezze cui la Società è esposta e reca indicazioni degli elementi che possono incidere sull'evoluzione della gestione.

L'esame della relazione sulla gestione ne ha inoltre evidenziato la congruenza con i dati di bilancio, come risulta anche dalla relazione della società di revisione PricewaterhouseCoopers.

La Società si è avvalsa della opzione, offerta dal D. Lgs. n. 38 del 28/2/2005, di applicazione dei principi IFRS per la redazione dei bilanci d'esercizio inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS, a partire dal bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2011.

Le svalutazioni contabilizzate in esercizi precedenti sono state sostanzialmente confermate anche nel bilancio 2011, alla luce delle prospettive future del traffico, nonché dell'assenza di ulteriori fattori interni ed esterni che potessero avere impatto significativo sul sistema aeroportuale di Malpensa. La nota integrativa illustra i criteri di valutazione adottati, che risultano adeguati in relazione all'attività e alle operazioni poste in essere dalla Società, e le altre informazioni richieste dalla legge.

Il Consiglio di Amministrazione ha ampiamente illustrato le singole voci del bilancio, le variazioni intervenute rispetto all'esercizio precedente e le relative motivazioni, nonché i criteri di valutazione e i principi contabili adottati, che risultano conformi alle vigenti disposizioni di legge e tengono conto dei documenti emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità.

L'organo amministrativo ha ottemperato a quanto

disposto dall'art. 10, primo comma, della Legge 19 marzo 1983, n 72 ed ha altresì indicato la composizione delle riserve e dei fondi iscritti in bilancio.

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, codice civile.

Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.

Conclusioni

In relazione a quanto esposto, in base ai controlli effettuati direttamente, alle informazioni scambiate con la società di revisione e preso atto della relazione rilasciata dalla stessa in data 11 aprile 2012, che esprime un giudizio senza rilievi né richiami di informativa sul bilancio dell'esercizio, risultanze contenute nella richiamata relazione ex art. 14 del D. Lgs. 39/2010 accompagnatoria del bilancio medesimo, il Collegio non ha obiezioni da formulare all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2011, così come redatto dagli amministratori.

Milano, 12 aprile 2012
Il Collegio Sindacale



Dott. Giancarlo Giordano
Presidente



Dott. Aldo Londei
Sindaco effettivo



Avv. Fabio Malcovati
Sindaco effettivo



Dott.sa Maria Luisa Mosconi
Sindaco effettivo



Dott.sa Raffaella Pagani
Sindaco effettivo

