

RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2020

# REPORT

SEA

MilanAirports

**SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali**

Aeroporto Milano Linate – 20054 Segrate, Milano  
Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156  
REA di Milano n. 472807 – Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.

**[www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu)**

# Indice

---

<b>2</b>	<b>Dati di sintesi e informazioni generali</b>
3	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
4	Organi sociali
5	I numeri del Gruppo SEA
<b>7</b>	<b>Relazione sulla Gestione</b>
8	Primo semestre 2020: eventi di rilievo
10	Quadro economico di riferimento e prospettive 2020
15	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
18	Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari
28	Indicatori Alternativi di Performance
29	Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2020
30	Evoluzione prevedibile della gestione
31	Andamento operativo - Analisi di settore
36	Risk Management Framework
42	Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2020
48	Altre informazioni
54	Sistema di Corporate Governance
<b>58</b>	<b>Gruppo SEA - Bilancio Consolidato</b>
59	Prospetti contabili consolidati
63	Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato
104	Relazione di revisione contabile limitata sul Bilancio Consolidato semestrale abbreviato

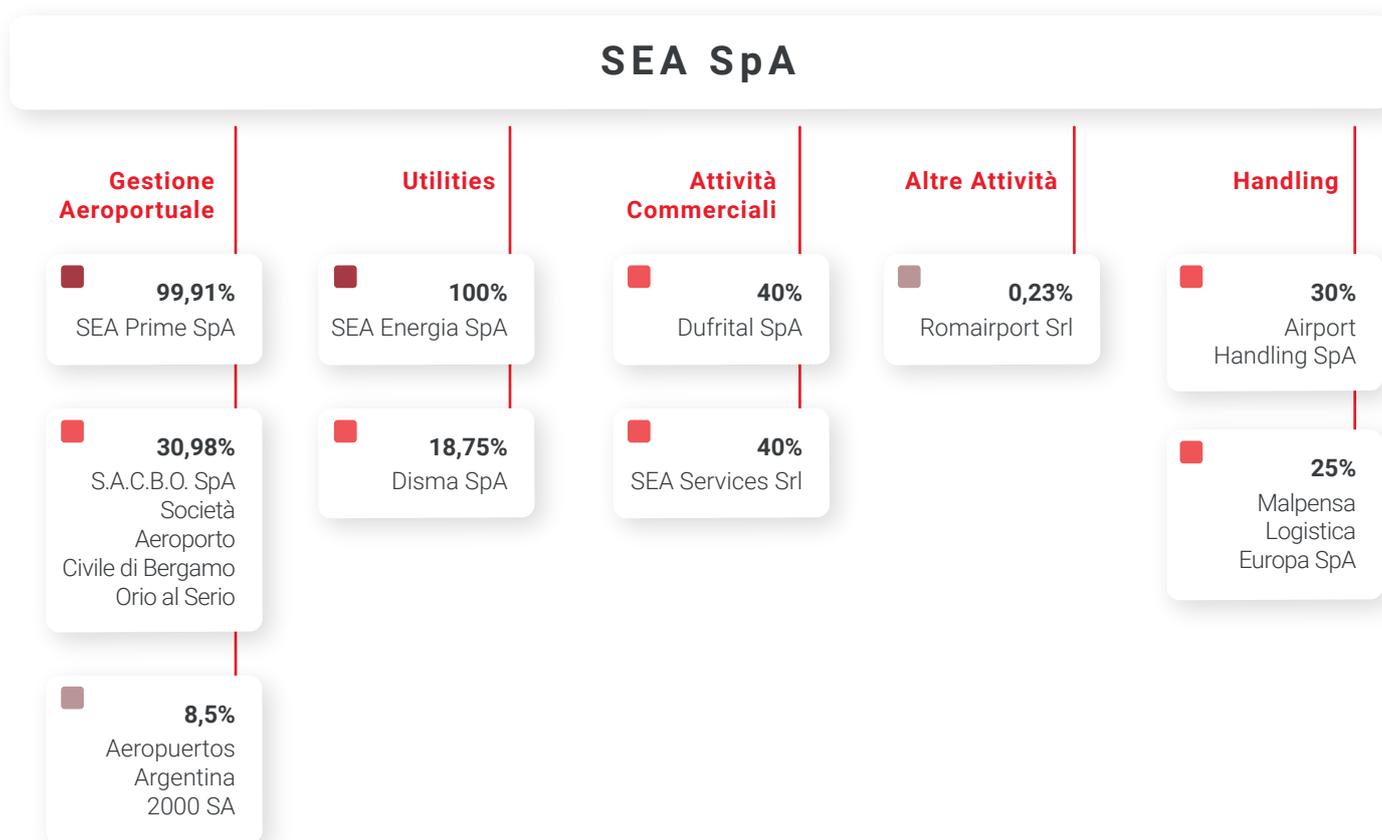
**DATI DI SINTESI**

**E INFORMAZIONI**

**GENERALI**

## STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

### PARTECIPAZIONI DI SEA SPA AL 30 GIUGNO 2020



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

Si evidenzia che nel Gruppo SEA al 30 giugno 2020 è incluso il Consorzio Milano Sistema in liquidazione (10%).

## ORGANI SOCIALI

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

---

**Presidente**

Michaela Castelli<sup>(4)</sup>

---

**Amministratore Delegato e Direttore Generale**

Armando Brunini

---

**Amministratori**

Davide Amedeo Corritore<sup>(1) (3) (4)</sup>

Pierfrancesco Barletta<sup>(2)</sup>

Patrizia Michela Giangualiano<sup>(2)</sup>

Luciana Sara Rovelli<sup>(3) (5)</sup>

Rosario Mazza<sup>(2) (3)</sup>

---

### COLLEGIO SINDACALE

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

---

**Presidente**

Rosalba Cotroneo

Rosalba Casiraghi

Andrea Manzoni

Stefano Pozzoli

---

**Sindaci effettivi**

Valeria Maria Scuteri

---

**Sindaci supplenti**

Daniele Angelo Contessi

Antonia Coppola

---

### SOCIETÀ DI REVISIONE

Deloitte & Touche SpA

<sup>(1)</sup> Vice Presidente non esecutivo

<sup>(2)</sup> Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

<sup>(3)</sup> Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

<sup>(4)</sup> Membro del Comitato Etico

<sup>(5)</sup> Membro dell'Organismo di Vigilanza

## I NUMERI DEL GRUPPO SEA

### PREMESSA

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020. Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di euro, viene comparato con il Bilancio Consolidato abbreviato del semestre precedente e con il Bilancio Consolidato dell'esercizio precedente ed è costituito dai Prospetti contabili (Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, Conto Economico Consolidato, Conto Economico Consolidato complessivo, Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, Rendiconto Finanziario Consolidato) e dalle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e omologati dall'Unione Europea e in particolare secondo lo IAS 34 – Bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2019, opportunamente aggiornati come indicato nelle note al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.

### DATI CONSOLIDATI DI SINTESI

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

#### Dati Economici

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019	Variazione
Ricavi	156.250	361.195	(204.945)
EBITDA <sup>(1)</sup>	(2.025)	136.065	(138.090)
Risultato operativo	(52.797)	89.967	(142.764)
Risultato prima delle imposte	(67.191)	90.199	(157.390)
Risultato netto del Gruppo	(49.860)	66.160	(116.020)

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

#### Dati Finanziari

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.363.505	1.365.159	(1.654)
Capitale circolante (B)	(328.934)	(342.069)	13.135
Fondi rischi e oneri (C)	(160.375)	(157.408)	(2.967)
Fondi relativi al personale (D)	(46.671)	(48.172)	1.501
Altri debiti non correnti (E)	(7.475)	(7.961)	486
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D+E)</b>	<b>820.050</b>	<b>809.549</b>	<b>10.501</b>
Patrimonio netto di Gruppo	309.375	358.593	(49.218)
Patrimonio netto di terzi	27	27	0
Indebitamento finanziario netto	510.648	450.929	59.719
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>820.050</b>	<b>809.549</b>	<b>10.501</b>

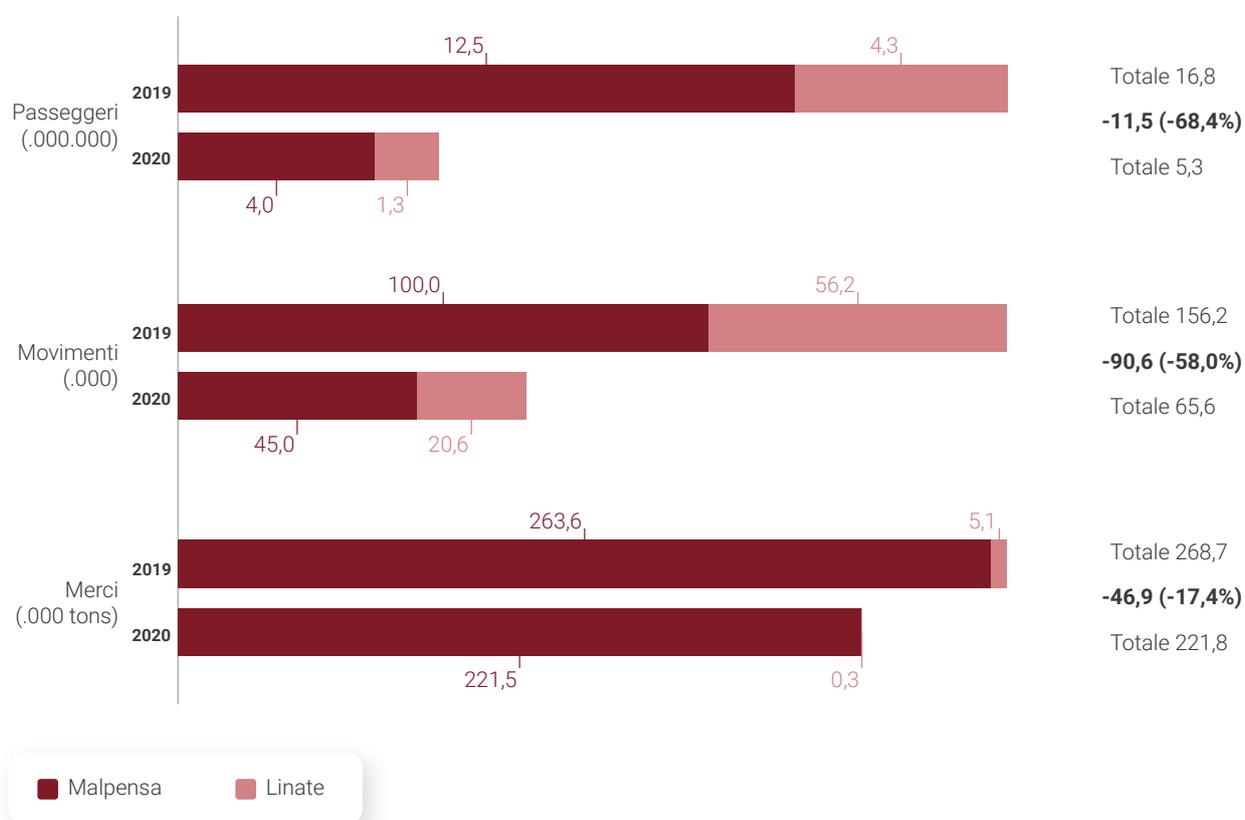
### Investimenti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	27.611	123.827	(96.216)

### Altri Indicatori

	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.849	2.853

### Dati di traffico del primo semestre 2020 confrontati con il primo semestre 2019 (Aviazione commerciale e Aviazione generale)



Relazione

**RELAZIONE SULLA**

**GESTIONE**

gestione

## PRIMO SEMESTRE 2020: EVENTI DI RILIEVO

### Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

L'evento più rilevante del primo semestre 2020 è stato la diffusione dell'infezione da Covid-19, fatto che ha determinato una crisi dell'intero settore del trasporto aereo.

I primi focolai del virus hanno avuto luogo in Cina tra la fine del 2019 e l'inizio del 2020, in particolare nella provincia dell'Hubei. A fronte dei primi segni della diffusione del virus in Italia, il Governo italiano ha dichiarato lo stato di emergenza sanitaria e disposto il blocco dei voli diretti da e per la Cina a partire dal 1° febbraio 2020.

Nonostante il suddetto blocco, la progressiva diffusione del virus ha indotto il Governo a istituire il 22 febbraio alcune "zone rosse" in Lombardia e in Veneto e a chiudere scuole, università e luoghi di aggregazione, limitando altresì eventi e manifestazioni pubbliche.

In considerazione delle iniziative di contenimento dell'infezione e della particolare concentrazione dei casi di contagio in Lombardia, il traffico passeggeri ha registrato una prima evidente contrazione nell'ultima settimana di febbraio e nella prima di marzo (rispettivamente pari a -45,4% e -69,5% rispetto allo stesso periodo 2019).

L'ulteriore inasprimento delle misure di contenimento, imposto dai DPCM 8 e 11 marzo 2020 (che hanno esteso le zone di quarantena all'intero territorio nazionale), ha portato al sostanziale blocco del traffico aereo che ha registrato sin dalla seconda settimana di marzo una riduzione del 93%.

In considerazione dei volumi gestiti, SEA ha disposto la chiusura del satellite centrale del Terminal 1 di Malpensa (traffico Extra Schengen) a partire dal 10 marzo 2020 e la chiusura del Terminal di Linate, in applicazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministro della Salute n.112 del 12 marzo 2020 e delle conseguenti disposizioni impartite da ENAC; dal 16 marzo è stata decisa la chiusura anche del Terminal 1 e la concentrazione di tutta l'attività volativa sul Terminal 2 di Malpensa.

Il livello minimo di traffico gestito è stato registrato nella settimana del 6 aprile 2020 con una riduzione del 99,5% dei passeggeri gestiti rispetto alla stessa settimana dell'anno precedente.

Dato l'esiguo numero dei voli e delle persone in arrivo o in partenza, il traffico passeggeri è stato concentrato sul Terminal 2 di Malpensa sino al 15 giugno, quando, in conseguenza dell'aumento del traffico, il Terminal 2 non

permetteva più il rispetto delle norme di distanziamento tra le persone ed è stato pertanto riaperto il Terminal 1, con contestuale chiusura del Terminal 2; l'allentamento del lockdown con il DPCM del 26 aprile ha infatti consentito una timida ripresa del traffico e, in particolare, del traffico domestico e UE.

Nel mese di giugno si è osservata una seppur limitata ripresa del traffico: i passeggeri gestiti da SEA sono passati da un minimo di circa mille registrato nel secondo giorno del mese a quasi 13mila passeggeri gestiti il 29 giugno, anche per effetto della mitigazione degli obblighi di distanziamento a bordo degli aeromobili. Nell'ultima settimana di giugno il traffico passeggeri è stato inferiore del 91% rispetto alla medesima settimana del 2019.

Durante tutto il periodo di lockdown e di fermo dell'operatività a Linate e al Terminal 1 di Malpensa, Cargo City è rimasta aperta diventando l'hub per lo smistamento in Italia di gran parte dei dispositivi anti Covid importati per via aerea dai Paesi dell'Estremo Oriente (Cina, Corea, Vietnam).

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

Durante il periodo di fermo dell'attività volativa, gli spazi sono stati predisposti per garantire la tutela della salute dei passeggeri nel momento della riapertura degli aeroporti. Sono stati quindi posizionati dei termoscanner di nuova generazione che permettono la rilevazione della temperatura corporea anche di più soggetti contemporaneamente, sono stati disposti dei dispenser di liquido sanificante in grado di segnalare l'esaurimento del prodotto alle strutture preposte per la ricarica e sono stati identificati dei metodi per regolare l'accesso dei passeggeri in aree con superfici ridotte.

La diffusione della pandemia ha influito profondamente sulle modalità operative dell'azienda, che sono state riviste per garantire il regolare svolgimento delle attivi-

tà nel rispetto delle prescrizioni normative, ivi incluso il mantenimento delle relazioni commerciali con clienti e fornitori dell'azienda.

Per supportare i partner commerciali colpiti dall'emergenza sanitaria e mitigare gli effetti economici e finanziari della crisi, SEA ha identificato e adottato una serie di misure di "sollevio" attuate mediante la sottoscrizione di addendum contrattuali, che ridefiniscono in parte e temporaneamente i termini degli accordi originariamente stipulati.

Il Gruppo SEA inoltre ha svolto con i propri fornitori una intensa attività di negoziazione volta ad adeguare i contratti di fornitura alla nuova consistenza impiantistica e ai nuovi volumi di traffico; anche in questo caso, sono stati sottoscritti degli addendum contrattuali che disciplinano la sospensione parziale o totale delle prestazioni contrattuali oltre all'eventuale ridefinizione dei corrispettivi e dell'allungamento dei termini di pagamento.

A partire dal mese di febbraio, a valle dei primi provvedimenti del Governo in tema di restrizioni alla circolazione, sono state adottate una serie di iniziative per i dipendenti tra cui l'obbligo di smaltimento delle ferie residue, l'estensione della modalità di lavoro smart, il blocco degli straordinari e da ultimo l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per una durata complessiva di 12 mesi.

### **Sottoscrizione delle nuove linee di finanziamento**

Al fine di rafforzare ulteriormente la struttura finanziaria, con l'obiettivo di garantire un'ampia elasticità di cassa in grado di supportare la copertura dei fabbisogni derivanti dal temporaneo rallentamento dell'attività conseguente all'emergenza da Covid-19 e a garanzia del rimborso del bond da 300 milioni di euro in scadenza nell'aprile 2021, sono state sottoscritte nuove linee di finanziamento per complessivi 425 milioni di euro, mentre un'ulteriore linea da 50 milioni sarà sottoscritta entro il mese di agosto.

Tali linee, rimborsabili a semplice richiesta senza oneri aggiuntivi, si aggiungono ai finanziamenti disponibili (260 milioni di *linee committed* e 130 di una linea BEI non utilizzata).

### **Malpensa nuova base Wizzair**

A maggio 2020 è stata annunciata l'apertura della nuova base Wizzair a Malpensa, operativa da luglio 2020 con 5 airbus A321. La compagnia ha annunciato, inoltre, che oltre alle otto rotte già operative aprirà altre venti nuove rotte verso undici paesi.

### **Vendita della partecipazione di minoranza in Signature Flight Support Italy Srl**

In data 22 giugno 2020 è stata perfezionata la cessione della partecipazione del 40% in Signature Flight Support Italy Srl (SFS Italy), società di handling di Aviazione Generale, all'azionista di maggioranza Signature Flight Support UK Regions Ltd (SFS) che arriva così a detenere il 100% della Società.

## QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO E PROSPETTIVE 2020

Nei primi mesi del 2020 l'epidemia di Covid-19, che si presume abbia avuto inizio in Cina, si è diffusa rapidamente a livello globale.

Per limitare la propagazione del virus, ogni Paese ha adottato misure di contenimento eterogenee nella modalità di applicazione e nel livello di severità, in ragione non solo della gravità epidemiologica, ma anche delle scelte politiche operate dai rispettivi governi. Le misure sono state finalizzate in primo luogo a ridurre il numero dei contagi attraverso la minimizzazione dei contatti tra le persone (limitazioni ai movimenti e ai viaggi nazionali e internazionali, chiusura delle scuole e di attività produttive, distanziamento interpersonale); in alcuni Paesi, come la Corea del Sud e il Giappone, si è fatto capillare ricorso a procedure diagnostiche, sia per rilevare eventuali casi di contagio, sia per arginare tempestivamente la diffusione del virus. Tali misure sono state generalmente in grado di contenere il rateo di diffusione dell'epidemia, rispetto al naturale andamento esponenziale. In gran parte dei Paesi e quasi senza eccezioni nell'Unione Europea il numero di nuovi casi giornalieri ha iniziato a diminuire entro tre settimane dall'introduzione delle misure di contenimento. Negli Stati Uniti, dopo il calo registrato nel mese di aprile, il numero di nuovi casi ha ripreso a salire in giugno, con una distribuzione geografica non omogenea.

Le misure di contenimento imposte dai Governi nazionali hanno avuto significative conseguenze sull'attività economica e sul commercio globale, influenzando negativamente dapprima sulle catene di approvvigionamento dei processi produttivi e, successivamente, sulla domanda di beni e servizi. Nel primo trimestre il PIL si è contratto in misura marcata nelle principali economie e, stanti gli indicatori disponibili, ha continuato a contrarsi nel secondo trimestre. Gli scambi internazionali si sono fortemente ridimensionati. In Cina, Paese coinvolto per primo dalla diffusione del virus, la produzione industriale è tornata a crescere dal mese di aprile, confermando il trend anche per il mese di maggio. I Paesi in cui il virus si è diffuso con un certo ritardo hanno invece visto la produzione industriale del mese di aprile contrarsi: ne sono esempio gli Stati Uniti e il Giappone (-10% su base mensile) e il Regno Unito (-20% su base mensile); tra questi Paesi, nel mese di maggio si registra una produzione lievemente in ripresa solo negli Stati Uniti. Dal mese di maggio, infine, l'epidemia si è propagata con maggiore intensità nei Paesi emergenti, in particolare in

America latina, mettendo in grave difficoltà il sistema sanitario e accrescendo l'incertezza sulle prospettive macroeconomiche.

Il commercio internazionale ha subito una significativa flessione nel primo trimestre del 2020, risentendo del calo della domanda nella maggior parte delle economie, dell'interruzione dei flussi turistici e dei minori scambi connessi con le catene di fornitura globali.

L'inflazione al consumo, in sensibile riduzione dall'inizio dell'anno, si è portata in aprile sotto l'1% in tutte le principali economie avanzate; in maggio è ulteriormente diminuita negli Stati Uniti e nel Regno Unito. Le aspettative di inflazione a lungo termine rilevate sui mercati finanziari sono invece leggermente risalite negli Stati Uniti nel mese di aprile, all'1,5%, mantenendosi successivamente stabili.

Le previsioni di crescita mondiale delle istituzioni internazionali sono state ripetutamente riviste al ribasso. Le stime diffuse in giugno dal Fondo Monetario Internazionale prefigurano una caduta del PIL mondiale del 4,9% nell'anno in corso (1,9 punti percentuali al di sotto delle previsioni di aprile) e una ripresa del 5,4% nel 2021. Gli scambi internazionali risentirebbero in misura molto marcata della caduta dell'attività economica. I principali rischi per la crescita derivano da una possibile seconda ondata di contagi. Questa avrebbe ripercussioni negative sulla fiducia e sulle decisioni di consumo e di investimento di famiglie e imprese, nonché sugli andamenti dei mercati finanziari, particolarmente sensibili all'evoluzione della pandemia. Sul commercio mondiale grava anche il rischio di un riacuirsi delle tensioni protezionistiche tra Stati Uniti e Cina.

I corsi petroliferi, dopo avere toccato un minimo di 19 dollari al barile alla metà di aprile, sono parzialmente risaliti, portandosi a 43 dollari al barile all'inizio di luglio. È proseguita l'azione di sostegno alla liquidità e al credito da parte delle principali banche centrali.

Nel primo trimestre del 2020, il PIL nell'area dell'euro si è ridotto del 3,6%. Grazie all'ampio ricorso a strumenti di integrazione salariale e ai provvedimenti normativi a tutela dei livelli occupazionali, gli effetti dell'epidemia sul mercato del lavoro si sono manifestati soprattutto in termini di una drastica riduzione nel numero delle ore lavorate (scese nell'area dell'euro del 3,1% nella media del primo trimestre), a fronte di un impatto molto conte-

nuto sul numero degli occupati. La contrazione dell'attività economica si è accentuata nel secondo trimestre. In aprile la produzione industriale è scesa in misura marcata in tutte le principali economie, diminuendo in media del 17,1% nell'area dell'euro rispetto a marzo.

In giugno l'inflazione è lievemente salita, anche per effetto della ripresa dei prezzi dell'energia. Le proiezioni diffuse a inizio giugno indicano che la variazione dei prezzi al consumo sarebbe appena positiva nella media del 2020 (0,3%), prevista in graduale aumento nel prossimo biennio, allo 0,8 nel 2021 e all'1,3 nel 2022.

Il Consiglio Direttivo della BCE ha adottato a più riprese nuove misure espansive: nella riunione del 30 aprile ha migliorato le condizioni e i termini applicati alla terza serie di operazioni di rifinanziamento mirate a più lungo termine (Targeted Longer-Term Refinancing Operations, TLTRO3), riservandosi di attivare nuove operazioni; nella riunione del 4 giugno ha poi rafforzato il programma di acquisto di titoli pubblici e privati per l'emergenza pandemica.

L'economia italiana ha registrato una diminuzione del PIL pari a 5,3% nel primo trimestre, causata soprattutto dalla contrazione della domanda interna. La contrazione del PIL si sarebbe accentuata nel secondo trimestre ed è attualmente valutata attorno al 10%. In aprile l'attività ha toccato livelli minimi in tutti i principali comparti.

Dopo la flessione del primo trimestre (-8,4%), la produzione industriale ha registrato un'ulteriore brusca caduta in aprile (-19,1% verso il mese precedente), risentendo della sospensione delle attività "non essenziali". L'attività nel comparto delle costruzioni si è quasi arrestata in

marzo e aprile per effetto delle misure di contenimento dell'epidemia, che consentivano la prosecuzione delle sole opere pubbliche. Si stima che la spesa delle famiglie, fortemente diminuita nel primo trimestre, abbia continuato il trend negativo nel mese di aprile, per recuperare parzialmente in maggio. Le indagini più recenti suggeriscono che la contrazione del reddito disponibile, l'incertezza e il conseguente aumento del risparmio precauzionale potrebbero pesare sui consumi dei prossimi mesi dell'anno.

## TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

### Andamento del trasporto aereo mondiale progressivo ad aprile 2020<sup>1</sup>

Il traffico passeggeri del trasporto aereo mondiale al mese di aprile 2020, su un campione di 1.122 aeroporti, si è attestato a 1,35 miliardi di passeggeri (-41,8% rispetto al progressivo ad aprile 2019).

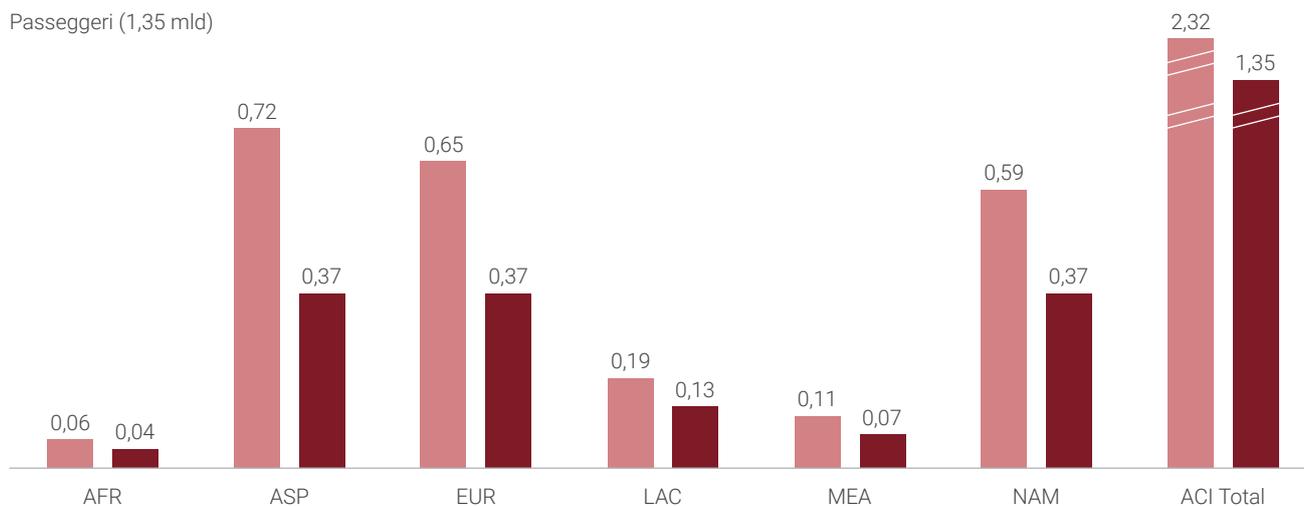
La pandemia, che ha colpito il settore del trasporto aereo a livello mondiale, ha fatto registrare risultati fortemente negativi su tutte le aree geografiche: Europa (27% di share) -43,3%, Asia (28% di share) -48,0%, Nord America (27% di share) -37,3%, Centro/Sud America (10% di share) -32,3%, Medio Oriente (5% di share) -37,7%; Africa (3% di share) -35,1%.

Atlanta risulta il primo aeroporto in termini di traffico passeggeri con 21,2 milioni (-38,7%), seguita da Dubai (posizione ricoperta da Pechino al mese di dicembre 2019) con 17,9 milioni (-38,4%) e Los Angeles con 16,1 milioni (-41,3%).

<sup>1</sup> Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

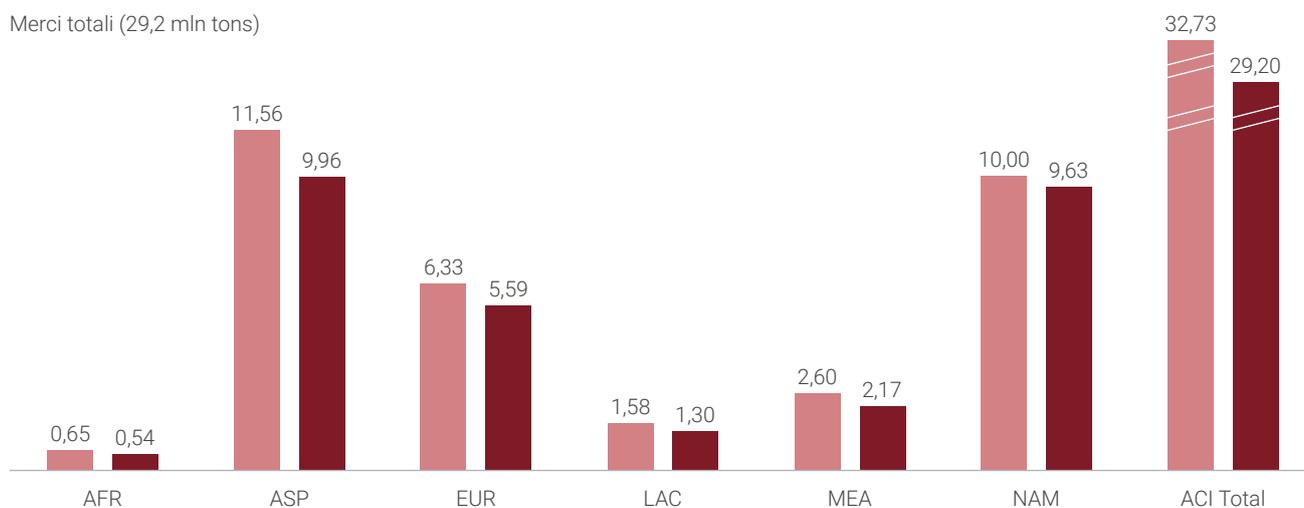
### Traffico aereo mondiale ad aprile 2020

Passeggeri (1,35 mld)



Le merci processate a livello mondiale hanno totalizzato 29,2 milioni di tonnellate su un campione di 691 aeroporti, in contrazione del -10,8% su tutte le aree geografiche: Africa (-16,6%), Asia (-13,9%), Europa (-11,7%), Centro/Sud America (-17,2%), Medio Oriente (-16,5%); in misura minore il Nord America (-3,7%).

Merci totali (29,2 mln tons)



2019 YTD    2020 YTD

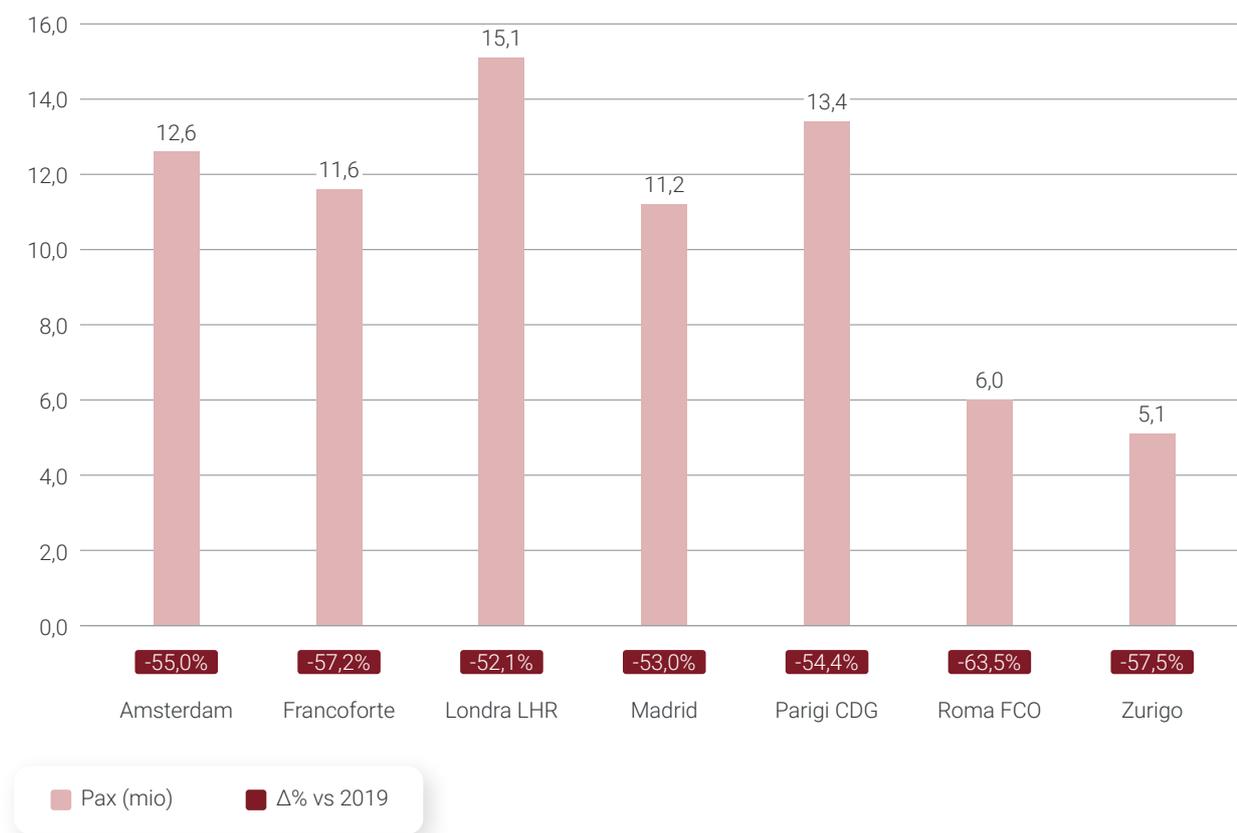
Legenda: AFR (Africa), ASP (Asia Pacific), EUR (Europa), LAC (America Latina), MEA (Medio Oriente), NAM (Nord America).

Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

## Andamento del traffico sugli aeroporti europei a maggio 2020 <sup>2</sup>

Nel corso dei primi cinque mesi del 2020 il traffico passeggeri degli aeroporti europei associati ad ACI Europe hanno fatto registrare 214,6 milioni di passeggeri (-55,9%). Gli hub aeroportuali (cfr. grafico in calce) che incidono per il 35% sul totale traffico evidenziano risultati negativi.

### Traffico aereo Europeo – principali hub



Si osserva che tutti gli aeroporti europei hanno risentito negativamente dell'evento Covid-19 riportando rilevanti riduzioni del traffico passeggeri.

Il traffico merci si è attestato a 4,3 milioni di tonnellate in contrazione del -16,4% rispetto ai primi cinque mesi del 2019. Malpensa è passata dal quinto al sesto posto con 178,6 mila tonnellate, preceduto da Parigi Charles de Gaulle (732 milioni di tonnellate), Francoforte (729 milioni di tonnellate), Londra Heathrow (461 milioni di tonnellate), Amsterdam (548 milioni di tonnellate) e Bruxelles (191 milioni di tonnellate).

Dopo un avvio positivo nei primi due mesi del 2020, la Business and General Aviation in Europa nel 2020 ha registrato una contrazione dei movimenti del -36,5% a causa del diffondersi della pandemia Covid-19 e delle successive limitazioni alla libera circolazione.

L'Italia, in linea con il trend del mercato europeo, registra movimenti in calo del -51,5% ed è il quarto mercato in Europa con una market share del 8,3% (fonte Wingx).

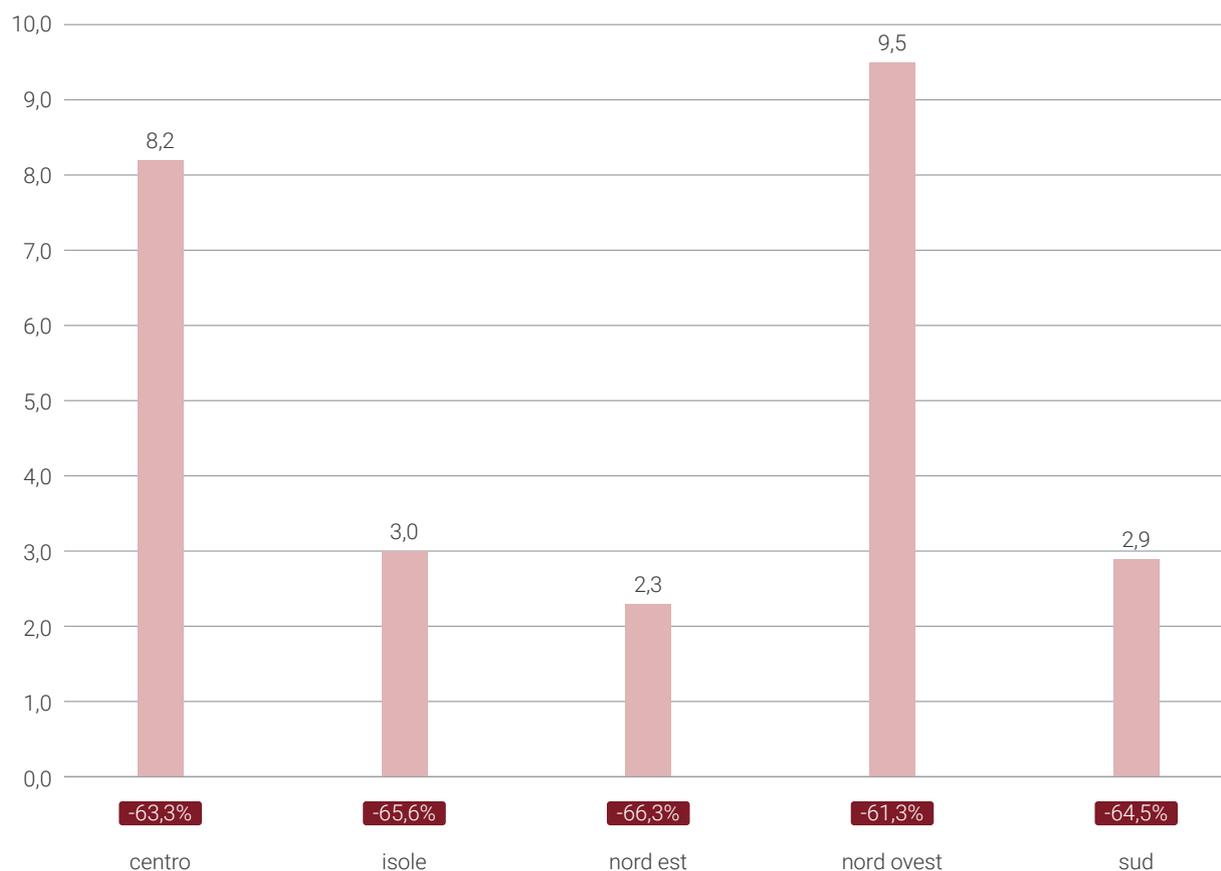
<sup>2</sup>Fonte: ACI Europe: Rapid Exchange

### Andamento del traffico sugli aeroporti italiani a maggio 2020 <sup>3</sup>

L'andamento del traffico passeggeri degli aeroporti italiani associati ad Assaeroporti ha totalizzato 25,9 milioni.

I movimenti aerei sono stati pari a 245,4 mila (-55,6%), mentre le merci totali trasportate (293,7 mila tonnellate) risultano in contrazione (-27,9%).

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



■ Pax (mio)    ■ Δ% vs 2019

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

Il sistema aeroportuale lombardo nel Nord Ovest (37% del totale traffico italiano) ha servito 9,5 milioni di passeggeri (-61,3% rispetto allo stesso periodo del 2019); in particolare Milano Malpensa ha servito 3,9 milioni (-61,5%), Linate 1,3 milioni (-63,8%), Bergamo Orio al Serio 2,1 milioni (-60,6%).

Nel Centro Italia il sistema aeroportuale romano (27% del totale traffico nazionale) ha gestito 7,0 milioni di passeggeri (-62,9%): Roma Fiumicino 6,0 milioni (-63,5%) e Roma Ciampino 1,0 milioni (-58,7%).

Nel Nord Est Venezia si attesta a 1,3 milioni di passeggeri (-67,4%); al Sud Napoli registra infine una contrazione del -65,1% con 1,4 milioni di passeggeri.

<sup>3</sup>Fonte Assaeroporti 39 aeroporti associati; i dati comprendono aviazione commerciale inclusi i transiti diretti

## QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

### Revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

Con Delibera n.136/2020 del 16 luglio 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato e pubblicato i nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali. Con la pubblicazione dei nuovi Modelli, si è chiuso il processo di revisione degli stessi avviato il 1° agosto 2019, con delibera n. 118/2019.

I Modelli in argomento si applicheranno dal 1° luglio 2021 per l'avvio delle procedure di revisione tariffaria. Essi sono, invece, immediatamente applicabili per la parte relativa agli obblighi informativi inerenti la contabilità regolatoria e gli incentivi all'attività volativa.

I Modelli saranno applicabili anche agli aeroporti che attualmente sono disciplinati da un contratto di programma "in deroga" (tra i quali SEA), previa la sottoscrizione con ENAC di appositi atti aggiuntivi.

### Proroga contratto di programma ENAC-SEA e istanza per tariffe 2021

Alla luce della crisi del trasporto aereo a seguito della pandemia Covid-19, ENAC, accogliendo l'istanza di SEA, ha riconosciuto lo scorso mese di aprile (nota del 27 aprile 2020) *"l'impossibilità - ad oggi - di delineare, con il livello di affidabilità richiesto, lo scenario evolutivo del traffico nel breve/medio termine, che è sotteso a tutte le scelte di pianificazione"*. Per tale motivo l'Ente ha quindi consentito la proroga di un anno per la definizione del nuovo Contratto di programma, che avrebbe dovuto avviarsi nel 2021.

In considerazione dei citati elementi di incertezza, SEA, in data 13 luglio 2021, ha sottoposto ad ART formale richiesta di conferma delle tariffe in vigore nel 2020 anche per l'esercizio 2021.

### Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Le normative e i provvedimenti rilevanti nel periodo in esame sono quelli relativi all'emergenza sanitaria. In data 30 gennaio 2020, infatti, l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'epidemia da Covid-19 un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale, valutandola come pandemia in data 11 marzo 2020.

In data 8 marzo 2020 è stato pubblicato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che ha disposto una serie di misure volte a contenere la diffusione del virus Covid-19.

In data 12 marzo 2020 è stato pubblicato il Decreto Ministeriale n. 112 che, ai sensi dell'art. 2, comma 3, lett. a), b), c) e d), ha rimesso alla valutazione dell'ENAC, fino a revoca da parte di quest'ultima, "la possibilità di consentire l'operatività degli aeroporti [...]"

In ottemperanza a quanto disposto del suddetto Decreto Ministeriale, con comunicazione del 13 marzo u.s. prot. n. 20225, l'ENAC ha disposto la chiusura dell'aeroporto di Linate a far data dal 16 marzo 2020.

A seguito dell'istanza presentata da SEA in data 23 marzo u.s. (prot. n. 0003924), l'ENAC il 25 marzo 2020 ha sancito "a far data dal 26 marzo 2020 e fino a revoca (è stato riaperto in data 13 luglio 2020), la chiusura totale dell'aeroporto di Milano Linate a qualunque attività volativa, ivi comprese le attività previste dal citato provvedimento ENAC prot. n. 30225 del 13 marzo 2020, attualmente svolte presso l'aeroporto di Milano Linate, le quali sono trasferite presso l'aeroporto di Milano Malpensa". Ai sensi del medesimo provvedimento, ENAC ha, inoltre, stabilito che "restano autorizzati solo i voli di emergenza sanitaria e le manutenzioni aeromobili degli operatori basati presso l'aeroporto di Milano Linate, attività che Codesta società di gestione aeroportuale (SEA) deve gestire con due ore di preavviso".

Inoltre, SEA, in data 23 marzo 2020, in ottemperanza alle previsioni di cui all'Ordinanza della Regione Lombardia n. 514 del 21 marzo 2020 e del DPCM del 22 marzo 2020, ha comunicato alle Autorità competenti di aver "disposto il fermo di tutte le attività di cantiere per i lavori in corso sugli aeroporti di Milano Linate e Malpensa, a partire dalla data odierna, con particolare riferimento anche ai lavori e/o alle attività di manutenzione non collegati a motivazioni di urgenza e sicurezza. (...) La sospensione delle attività suddette si protrarrà per tutta la durata delle norme sopra menzionate, nonché delle eventuali ulteriori disposizioni che verranno emanate dalle competenti autorità".

In data 26 aprile 2020 è stato emanato un nuovo DPCM, valido dal 4 maggio al 17 maggio 2020, che ha sancito l'inizio della cd. "Fase 2 di convivenza con il virus" e, tra le altre, la riapertura dei cantieri edili sviluppando, all'in-

terno dell'allegato 7 al suddetto Decreto, il protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nei cantieri.

Inoltre, sono state allegate al suddetto decreto le "Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19", che con specifico riferimento al settore del trasporto aereo prevedono l'obbligo di osservare particolari misure di contenimento per i passeggeri che riguardano sia il corretto utilizzo delle aerostazioni che degli aeromobili.

Nello specifico, è stata prevista l'osservanza delle seguenti "misure a carico, rispettivamente, dei gestori, degli operatori aeroportuali, dei vettori e dei passeggeri":

- *gestione dell'accesso alle aerostazioni prevedendo, ove possibile, una netta separazione delle porte di entrata e di uscita, in modo da evitare l'incontro di flussi di utenti;*
- *interventi organizzativi e gestionali e di contingentamento degli accessi al fine di favorire la distribuzione del pubblico in tutti gli spazi comuni dell'aeroporto al fine di evitare affollamenti nelle zone antistanti i controlli di sicurezza;*
- *previsione di percorsi a senso unico all'interno dell'aeroporto e nei percorsi fino ai gate, in modo da mantenere separati i flussi di utenti in entrata e uscita;*
- *obbligo di distanziamento interpersonale di un metro a bordo degli aeromobili (poi eliminato dal DPCM 11 giugno 2020), all'interno dei terminal e di tutte le altre facility aeroportuali (es. bus per trasporto passeggeri). Con particolare riferimento ai gestori ed ai vettori nelle aree ad essi riservate, questi ultimi predispongono specifici piani per assicurare il massimo distanziamento delle persone nell'ambito degli spazi interni e delle infrastrutture disponibili. In particolare, nelle aree soggette a formazione di code sarà implementata idonea segnaletica a terra e cartellonistica per invitare i passeggeri a mantenere il distanziamento fisico;*
- *i passeggeri sull'aeromobile dovranno indossare necessariamente una mascherina;*
- *attività di igienizzazione e sanificazione di terminal ed aeromobili, anche più volte al giorno in base al traffico dell'aerostazione e sugli aeromobili, con specifica attenzione a tutte le superfici che possono essere toccate dai passeggeri in circostanze ordinarie. Tutti i gate di imbarco dovrebbero essere dotati di erogatori di gel disinfettante. Gli impianti di climatizzazione vanno gestiti con procedure e tecniche miranti alla prevenzione della contaminazione bat-*

*terica e virale;*

- *introduzione di termo-scanner per i passeggeri sia in arrivo che in partenza, secondo modalità da determinarsi di comune accordo tra gestori e vettori nei grandi hub aeroportuali. In linea di massima, potrebbero comunque prevedersi controlli della temperatura al terminal d'imbarco, per le partenze, ed alla discesa dall'aereo per gli arrivi in tutti gli aeroporti".*

Per definire la fase di riapertura dell'attività economiche, produttive e ricreative, è stato emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 giugno 2020, con effetti a decorrere dal 15 giugno e fino al 14 luglio 2020, in sostituzione delle disposizioni del D.P.C.M del 17 maggio 2020. Il decreto tra le altre cose specifica le misure di sicurezza interpersonale obbligatorie ai fini della prevenzione del contagio ovvero: distanza di almeno un metro, conferma del divieto di assembramento, abolizione dell'obbligo di distanziamento a bordo degli aeromobili in presenza di alcune condizioni. Specifiche disposizioni relative al periodo di quarantena e ad obblighi di comunicazione sono previste per chi proviene dall'estero, eccetto per i cittadini dei Paesi Ue e dell'area Schengen, oltre che per specifici Stati in Europa (Regno Unito, Andorra, Principato di Monaco, San Marino e Vaticano), per il personale viaggiante, diplomatico, sanitario e per i lavoratori transfrontalieri. Per i brevi periodi (inferiori a 5 giorni) di transito e permanenza in Italia per motivi urgenti, di salute o di lavoro non vi è obbligo di quarantena. Nel settore dei trasporti, in base all'art. 6, non sono più soggetti ad alcuna limitazione gli spostamenti da e per i seguenti Stati: a) Stati membri dell'Unione Europea; b) Stati parte dell'accordo di Schengen; c) Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord; d) Andorra, Principato di Monaco; e) Repubblica di San Marino e Stato della Città del Vaticano. Fino al 30 giugno 2020, erano vietati gli spostamenti da e per Stati e territori diversi, salvo che per comprovate esigenze lavorative, di assoluta urgenza ovvero per motivi di salute, era in ogni caso consentito il rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza. Per le persone fisiche che facciano ingresso in Italia da Stati o territori esteri diversi da quelli indicati, ovvero che abbiano ivi soggiornato nei 14 giorni anteriori all'ingresso in Italia, rimangono ferme le procedure e limitazioni già previste, disciplinate dall'articolo 4 del DPCM, che prevedono l'obbligo di compilare apposita dichiarazione, nonché di essere sottoposti a sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per un periodo di quattordici giorni presso l'abitazione o la dimora indicata. Si confermano anche le norme dell'art. 5 che disciplinano i transiti e soggiorni di breve durata in Italia, relativi all'ingresso nel territorio italiano per periodi inferiori alle 120 ore.

Di particolare rilevanza è il decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, convertito nella Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19. La presente Legge ha previsto numerosi interventi di spesa a sostegno dei settori più colpiti dall'emergenza epidemiologica, con misure riguardanti, tra l'altro, la sanità, il lavoro, le politiche sociali, il credito e le attività produttive. Di particolare importanza è quanto riportato all'art. 202, co. 1-bis con il quale viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni.

Quanto ai decreti-legge che hanno previsto e disciplinato misure dirette a fronteggiare ed a gestire le emergenze sanitarie, nonché le conseguenze economiche e sociali derivanti dall'adozione delle diverse misure restrittive, vanno ricordati, dal più recente:

- il decreto-legge 16 luglio 2020 n. 76 (c.d. "Decreto semplificazioni"), entrato in vigore il 17 luglio 2020, finalizzato ad incentivare gli investimenti pubblici nel settore delle infrastrutture e dei servizi pubblici, nonché a contrastare le ricadute economiche negative a seguito delle misure di contenimento e dell'emergenza sanitaria globale da Covid-19. Tale decreto ha apportato, tra le altre cose, importanti modifiche al codice appalti e ai procedimenti di valutazione ambientale;
- il decreto-legge n. 23 dell'8 aprile 2020, convertito dalla Legge n. 40 del 5 giugno 2020 (cd. decreto Credito), che interviene su più fronti essenzialmente volti a garantire la continuità delle imprese e a favorire i settori più colpiti dall'emergenza Covid-19. Si prevedono, tra le altre cose, misure per il sostegno agli investimenti delle imprese, disposizioni sulla sottoscrizione dei contratti e delle comunicazioni in modo semplificato, oltre che il differimento, al 1° settembre 2021, dell'entrata in vigore del nuovo Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza e la sospensione dei termini di scadenza dei titoli di credito;
- il decreto-legge n. 18 del 17 marzo 2020, (convertito, con modifiche, dalla Legge n. 27 del 2020) detto "Cura-Italia", con cui il Governo è intervenuto per sostenere economicamente le famiglie, i lavoratori e le imprese con risorse dirette al mondo del lavoro, pubblico e privato, al potenziamento del Servizio sanitario nazionale, alle attività produttive e ai settori più colpiti dagli effetti negativi legati all'emergenza epidemiologica Covid-19.

## COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

### Dati quantitativi di traffico

#### Andamento del traffico degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

	Movimenti		Passeggeri <sup>(1)</sup>		Merci <sup>(2)</sup>	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre	
	2020	% vs 2019	2020	% vs 2019	2020	% vs 2019
Malpensa	43.689	-55,4%	4.042,9	-67,6%	221.476	-16,0%
Linate	15.986	-65,2%	1.255,7	-70,7%	344	-93,3%
<b>Totale traffico commerciale</b>	<b>59.675</b>	<b>-58,5%</b>	<b>5.298,6</b>	<b>-68,4%</b>	<b>221.819</b>	<b>-17,4%</b>
Aviazione Generale <sup>(3)</sup>	5.888	-52,2%	9,7	-60,9%	-	-
<b>Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA</b>	<b>65.563</b>	<b>-58,0%</b>	<b>5.308,4</b>	<b>-68,4%</b>	<b>221.819</b>	<b>-17,4%</b>

<sup>(1)</sup> Passeggeri arrivati + partiti in migliaia

<sup>(2)</sup> Merci arrivate + partite in tonnellate

<sup>(3)</sup> Fonte Aviazione Generale: SEA Prime

Come precedentemente anticipato, il primo semestre 2020 è stato caratterizzato dall'insorgere della Pandemia da Covid-19, che ha determinato la drastica riduzione del traffico passeggeri a partire dal mese di marzo. Il decreto ministeriale n. 112 del 12 marzo 2020 ha stabilito la chiusura dello scalo di Linate a partire dal 16 marzo mentre a Malpensa il limitato traffico residuo è stato gestito dal Terminal 2 fino al 14 giugno. A partire dal 15 giugno, dal momento in cui vi è stata una prima ripresa del traffico, anche al fine di garantire il rispetto degli obblighi di distanziamento sociale, è stato deciso il trasferimento dei voli al Terminal 1 e la contestuale chiusura del Terminal 2.

Nel periodo in esame si è registrata una riduzione del 68,4% dei passeggeri serviti e un calo del 58,0% dei movimenti aerei. I primi due mesi dell'anno evidenziano un risultato allineato allo stesso periodo del 2019 (+0,5%), nonostante il progressivo deterioramento delle performance di Air Italy. Da marzo, il traffico passeggeri ha subito un repentino e sostanziale arresto, raggiungendo il picco di cancellazioni nel mese di aprile, con una contrazione del traffico passeggeri pari al 99,2% rispetto allo stesso periodo del 2019.

A partire dal mese di gennaio i voli con destinazione Estremo Oriente hanno subito un rallentamento a causa delle politiche restrittive sui collegamenti tra Italia e Cina. A questo si è aggiunta la cessazione dell'attività da parte di Air Italy e Flybe (entrambe in liquidazione) verificatasi tra febbraio e marzo 2020.

Durante il periodo di lockdown l'attività aerea è stata assicurata da Alitalia, dapprima con collegamenti con destinazione Roma e successivamente verso destinazioni domestiche, e da Lufthansa che ha operato voli regolari tra Milano e Francoforte. Numerosi *rescue flights* sono stati operati da Neos su diverse destinazioni per consentire il rimpatrio di passeggeri nei loro Paesi di origine.

Nel mese di giugno 2020, con il via libera agli spostamenti tra Regioni e l'apertura del Terminal 1 (in concomitanza con l'alleggerimento delle misure di contenimento) si è osservata una lenta ripresa del traffico domestico.

Anche la Business & General Aviation, nel periodo in esame ha subito un rallentamento conseguente al lockdown, registrando una flessione dei movimenti del 52,2% (nel primo semestre 2020 gestiti 5.888 movimenti), sebbene l'operatività dei terminal di aviazione generale non si sia mai interrotta. Con l'allentarsi delle limitazioni sulla mobilità, in particolare sul territorio italiano e tra Paesi europei, si è assistito ad un graduale ma netto incremento dei movimenti su entrambi gli scali gestiti, mitigando la riduzione del traffico passeggeri registrata nei mesi precedenti.

Il traffico merci, nel primo semestre 2020, è stato pari a 222 mila tonnellate, in contrazione del 17,4% rispetto al primo semestre 2019. Nonostante il trasporto aereo sia stato fortemente penalizzato dalla pandemia, il comparto merci ha contenuto la riduzione principalmente grazie all'apporto dei vettori che, durante la fase di lockdown, sono stati impegnati nella logistica del settore *e-commerce*. Dal punto di vista della capacità, il *grounding* degli aeromobili a configurazione mista (voli belly) è stato in buona parte compensato dall'aumento dei movimenti di aeromobili *all-cargo*. Rilevante il fenomeno dei vettori a vocazione trasporto passeggeri che hanno riconvertito la loro attività nel trasporto delle merci, sfruttando, oltre la capacità della stiva degli aeromobili, anche lo spazio in cabina.

### Principali destinazioni per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano

Nel periodo in esame, la classifica dei primi 15 aeroporti serviti dal Gruppo SEA in termini di passeggeri vede come primo aeroporto di destinazione Londra, seguita da Parigi Charles de Gaulle e Orly. Catania e Roma sono i primi collegamenti nazionali, mentre Dubai e New York sono le due prime destinazioni intercontinentali collegate da Milano.

(.000)		1° semestre 2020	var % su 1° sem. 2019	Inc. % sul totale
1	LONDRA	356,6	-71,5%	6,7%
2	PARIGI	331,9	-68,5%	6,3%
3	CATANIA	282,3	-64,5%	5,3%
4	ROMA	245,2	-63,7%	4,6%
5	AMSTERDAM	194,5	-68,0%	3,7%
6	MADRID	190,7	-65,4%	3,6%
7	PALERMO	170,7	-67,9%	3,2%
8	NAPOLI	156,8	-66,8%	3,0%
9	FRANCOFORTE	140,1	-66,5%	2,6%
10	DUBAI	134,2	-57,8%	2,5%
11	BARCELLONA	130,7	-70,5%	2,5%
12	LAMEZIA TERME	128,7	-66,2%	2,4%
13	BARI	127,1	-63,1%	2,4%
14	CAGLIARI	127,0	-65,3%	2,4%
15	NEW YORK	121,3	-73,8%	2,3%
	Altri	2.460,8	-69,7%	46,4%
	<b>Totale</b>	<b>5.298,6</b>	<b>-68,4%</b>	<b>100,0%</b>

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

### Principali compagnie aeree per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano

EasyJet, con il 21% di share, risulta la principale compagnia aerea operante sul Sistema Aeroportuale di Milano mentre Alitalia con il 19% di share si posiziona al secondo posto seguita da Ryanair (9% share) e Lufthansa (5% share). Air Italy, che nello stesso periodo dell'esercizio precedente ricopriva la quinta posizione con il 5% di share, ha sospeso l'operativo a partire dalla fine del mese di febbraio.

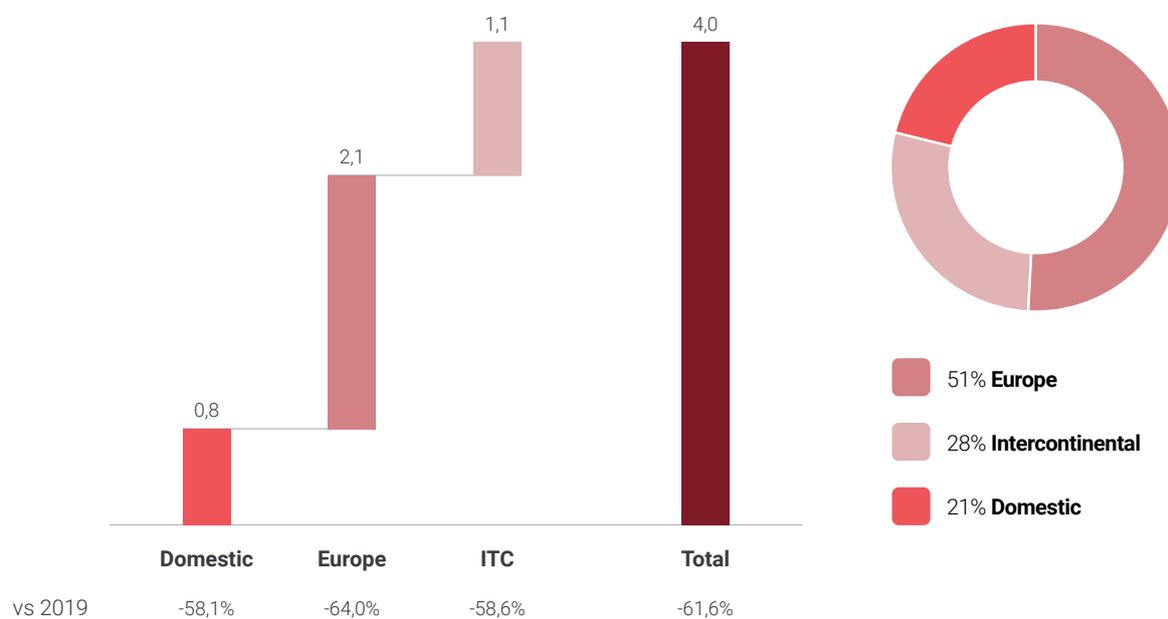
(.000)		1° semestre 2020	var % su 1° sem. 2019	Inc. % sul totale
1	Easyjet	1.109,7	-72,0%	20,9%
2	Alitalia	992,5	-66,0%	18,7%
3	Ryanair	452,9	-61,1%	8,5%
4	Lufthansa	267,1	-68,1%	5,0%
5	Air Italy	238,2	-67,6%	4,5%
6	Emirates	168,3	-61,9%	3,2%
7	Neos	147,0	-58,6%	2,8%
8	Vueling Airlines S.A.	132,0	-71,4%	2,5%
9	British Airways	124,8	-73,1%	2,4%
10	Air France	105,4	-64,8%	2,0%
11	Wizz Air	98,1	-63,2%	1,9%
12	Qatar Airways	93,3	-53,2%	1,8%
13	Iberia	82,9	-67,4%	1,6%
14	Turkish Airlines	70,3	-69,1%	1,3%
15	Klm	69,0	-67,0%	1,3%
	Altri	1.147,1	-71,2%	21,6%
	<b>Totale</b>	<b>5.298,6</b>	<b>-68,4%</b>	<b>100,0%</b>

### Composizione per area geografica del traffico

Di seguito si riporta la composizione del traffico per area geografica sui due scali gestiti dal Gruppo SEA.

#### Malpensa

#### 1° semestre 2020 - Composizione del traffico passeggeri per l'aeroporto di Malpensa (in milioni)



Nella fase di lockdown SEA ha scelto di concentrare il traffico residuo sul Terminal 2 servendo quasi esclusivamente voli *rescue* gestiti da Alitalia e Neos.

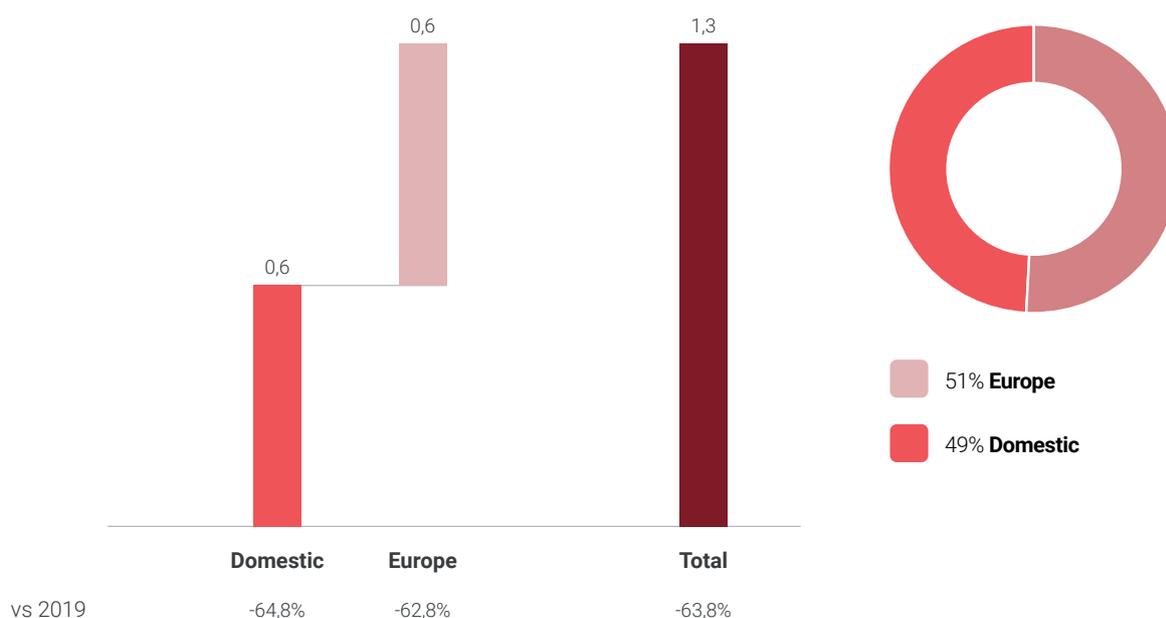
Nel primo semestre del 2020, le compagnie aeree hanno dovuto far fronte ad una significativa riduzione della domanda pari a -11,5 milioni di passeggeri gestiti sugli scali (-68,4%) che per i vettori *legacy* ha comportato perdite per oltre 7 milioni di passeggeri (-61,8%), per il comparto *low-cost* oltre 4 milioni (-69,4%) e per il mercato *leisure* 0,4 milioni di passeggeri (-63,3%).

Nel corso del mese di gennaio l'aeroporto di Malpensa ha registrato una crescita dei passeggeri del +9,4% rispetto allo stesso periodo del 2019 mentre a partire dal mese di febbraio il risultato ha risentito della fase iniziale della pandemia e della liquidazione di Air Italy (passeggeri in calo del -3,9%). I dati relativi ai primi due mesi evidenziano un risultato positivo pari al +2,8%.

A partire dalla metà del mese di giugno alcuni vettori hanno riattivato con maggiore regolarità l'operativo sullo scalo, tra i principali si segnalano easyJet, Ryanair, Air France, KLM, Qatar Airways, Etihad ed Emirates. Nel medesimo mese il coefficiente di riempimento degli aeromobili si è attestato a 53,7% (rispetto all'80,2% registrato a giugno 2019), con una evidente dinamica di ripresa rispetto alla crisi dei mesi precedenti.

## Linate

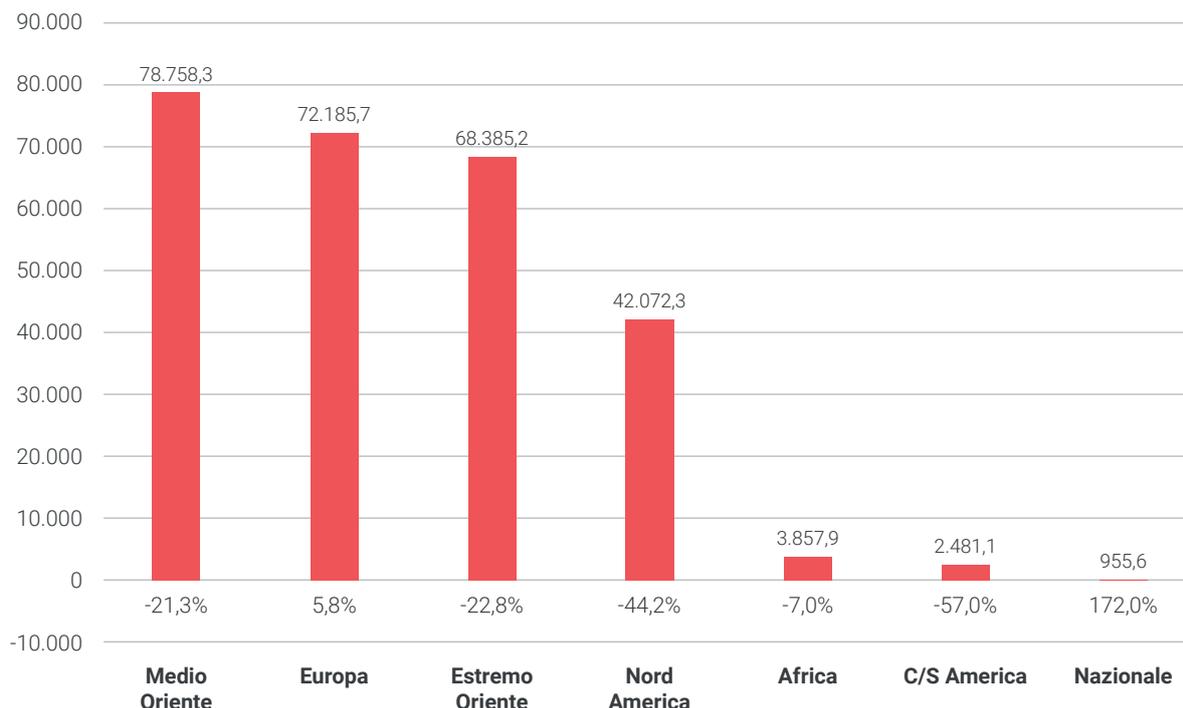
### I° semestre 2020 - Composizione del traffico passeggeri per l'aeroporto di Linate (in milioni)



Nel periodo in esame l'aeroporto di Linate non è stato operativo a partire dal 16 marzo, con il conseguente trasferimento dei voli all'aeroporto di Malpensa Terminal 2.

Nel mese di gennaio il traffico è stato allineato al medesimo periodo del 2019 (+0,4%), mentre nel mese di febbraio, nonostante i 29 giorni dell'anno bisestile, si è osservato un progressivo calo del traffico che anticipava gli effetti del Covid-19. Complessivamente i primi due mesi hanno registrato una riduzione del -5,9%.

## I° semestre 2020 - Traffico merci per area geografica – Aeroporti gestiti da SEA



Merci in tons

La variazione % è riferita al confronto con il I° semestre 2019

Il traffico merci nel periodo in esame è sempre stato operativo, le merci processate sono state pari a 222 mila tonnellate in riduzione del 17,4%, prevalentemente per effetto del venir meno del traffico *belly*, a seguito della messa a terra della maggior parte degli aeromobili dedicati al trasporto dei passeggeri. Nel periodo in esame si è registrata una crescita del numero dei movimenti aerei effettuati dai vettori *all-cargo* del +35% con un trasportato in aumento del +3,6%; gli aeromobili utilizzati risultano essere di dimensioni inferiori alla media.

In controtendenza rispetto a quanto verificatosi nel trasporto passeggeri, l'attività *all-cargo*, nei primi due mesi del 2020, ha registrato una contrazione delle merci trasportate del -1,9% (a fronte di un incremento dei movimenti del +15,2%) mentre nel corso dei successivi mesi si è verificata una progressiva crescita sia dei movimenti che delle merci trasportate, raggiungendo, nel mese di giugno il picco dei movimenti (+67,3%) e delle merci movimentate (+20,8%).

Le principali compagnie che hanno contribuito all'incremento delle merci trasportate tramite le vendite on line sono state Asl Airlines ed European Air Transport; in crescita anche Qatar Airways, Asiana Airlines, Korean Air ed Etihad Airways.

La distribuzione per area geografica evidenzia criticità su tutte le aree ad esclusione dell'Europa che registra una crescita del +5,8% delle merci trasportate e del traffico domestico che incide in quota minore. Le aree del Medio ed Estremo Oriente sono invece in contrazione rispettivamente del -21,3% e del -22,8%; il Nord America, particolarmente penalizzato dalla diffusione del virus, ha registrato un calo del 44,2% dal traffico passeggeri.

## Conto economico

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019	Variazione	Var % 2020/2019
Ricavi di gestione	141.095	343.449	(202.354)	(58,9%)
Ricavi per lavori su beni in concessione	15.155	17.746	(2.591)	(14,6%)
<b>Totale ricavi</b>	<b>156.250</b>	<b>361.195</b>	<b>(204.945)</b>	<b>(56,7%)</b>
<b>Costi di gestione</b>				
Costi del lavoro	68.885	96.117	(27.232)	(28,3%)
Altri costi di gestione	75.391	112.725	(37.334)	(33,1%)
<b>Totale costi di gestione</b>	<b>144.276</b>	<b>208.842</b>	<b>(64.566)</b>	<b>(30,9%)</b>
Costi per lavori su beni in concessione	13.999	16.288	(2.289)	(14,1%)
<b>Totale costi</b>	<b>158.275</b>	<b>225.130</b>	<b>(66.855)</b>	<b>(29,7%)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA <sup>(1)</sup></b>	<b>(2.025)</b>	<b>136.065</b>	<b>(138.090)</b>	<b>(101,5%)</b>
Accantonamenti e svalutazioni/(rilasci)	604	(716)	1.320	(184,4%)
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	11.022	8.526	2.496	29,3%
Ammortamenti	39.146	38.288	858	2,2%
<b>Risultato operativo</b>	<b>(52.797)</b>	<b>89.967</b>	<b>(142.764)</b>	<b>(158,7%)</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	(5.764)	8.753	(14.517)	(165,9%)
Oneri finanziari netti	8.630	8.521	109	1,3%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(67.191)</b>	<b>90.199</b>	<b>(157.390)</b>	<b>(174,5%)</b>
Imposte dell'esercizio	(17.331)	24.038	(41.369)	(172,1%)
<b>Risultato netto</b>	<b>(49.860)</b>	<b>66.161</b>	<b>(116.021)</b>	<b>(175,4%)</b>
Risultato di pertinenza dei terzi	0	1	(1)	(100,0%)
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>(49.860)</b>	<b>66.160</b>	<b>(116.020)</b>	<b>(175,4%)</b>

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

I ricavi della gestione, pari a 141.095 migliaia di euro al 30 giugno 2020, risultano in riduzione di 202.354 migliaia di euro (-58,9%) rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente.

La performance negativa è principalmente riconducibile alla diffusione del virus Covid-19, che ha avuto i primi effetti tangibili a partire dal mese di marzo, con il sostanziale blocco del traffico passeggeri. I ricavi del primo bimestre (104.161 migliaia di euro) risultano infatti in linea con quelli del precedente esercizio (105.164 migliaia di euro); i ricavi dei quattro mesi successivi (da marzo a giugno), pari a 36.934 migliaia di euro, risultano invece in significativa riduzione (-85%) rispetto a 238.285 migliaia di euro registrati nel 2019.

Nel primo semestre 2020 la contrazione dei ricavi ha avuto effetti su tutti i *business*, il calo del traffico passeggeri ha determinato una significativa riduzione dei ricavi *aviation* (-127.024 migliaia di euro), *non aviation* (-70.497 migliaia di euro) e della *general aviation* (-1.618 migliaia di euro); anche il *business energy* ha registrato un calo dei ricavi (-3.215 migliaia di euro) soprattutto a causa della minore energia venduta.

Per far fronte alla rilevante riduzione dei ricavi, a partire dal mese di marzo sono state tempestivamente implementate le azioni finalizzate a comprimere i costi della gestione e minimizzare la perdita di marginalità.

I costi di gestione, pari a 144.276 migliaia di euro risultano pertanto in riduzione di 64.566 migliaia di euro per effetto da un lato del venir meno dei costi variabili correlati ai minori volumi di traffico e dall'altro agli effetti delle azioni di *cost saving* attivate dall'azienda. Tra le principali misure per il contenimento dei costi si segnalano l'attivazione, dal 16 marzo, degli ammortizzatori sociali di settore (CIGS) e la rinegoziazione dei corrispettivi dei principali contratti di fornitura di beni e servizi.

Il margine determinato dai ricavi e costi per lavori su beni in concessione è pari a 1.156 migliaia di euro, in riduzione per effetto degli investimenti sostenuti nel periodo.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il Risultato operativo lordo (EBITDA) è negativo per 2.025 migliaia di euro, rispetto ad un valore positivo di 136.065 migliaia di euro del precedente esercizio.

Il Risultato operativo (EBIT) è negativo per 52.797 migliaia di euro, in riduzione di 142.764 migliaia di euro (-158,7%) e risente di ammortamenti, in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente, e di accantonamenti al fondo di ripristino, maggiori rispetto al semestre 2019 in conseguenza della rivisitazione al 31 dicembre 2019 del piano di sostituzione e manutenzione.

La perdita netta, pari a -49.860 migliaia di euro si confronta con l'utile netto del semestre 2019 pari a 66.161 migliaia di euro.

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

## Ricavi

I **ricavi di gestione** al 30 giugno 2020 (al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione) sono pari a 141.095 migliaia di euro ed includono ricavi *aviation* per 78.924 migliaia di euro, ricavi *non aviation* per 51.812 migliaia di euro, ricavi *general aviation* per 4.309 migliaia di euro e ricavi *energy* per 6.050 migliaia di euro.

I ricavi di gestione risultano in riduzione di 202.354 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (-58,9%). Le aree di *business* contribuiscono a tale dinamica come segue:

- Ricavi *aviation* in riduzione di -127.024 migliaia di euro. Il primo bimestre 2020 ha registrato un risultato sostanzialmente in linea con il precedente esercizio mentre la performance negativa del periodo si è registrata negli ultimi quattro mesi del semestre per effetto del calo dei volumi di traffico passeggeri; in questo contesto, l'attività cargo ha mostrato una maggiore resilienza alla crisi, generando ricavi in linea con le performance del precedente esercizio.
- Anche la riduzione dei Ricavi *non aviation*, pari a -70.497 migliaia di euro, è quasi totalmente attribuibile ai quattro mesi da marzo a giugno. Tale effetto è dovuto alla combinazione dei minori volumi di traffico e alle condizioni di maggior favore concesse ai *tenant* anche a fronte della chiusura temporanea dei terminal in cui operano.
- I Ricavi *energy* sono in riduzione di 3.215 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2019 per effetto della contrazione delle quantità di energia elettrica venduta (anche a causa del diverso assetto produttivo

adottato in risposta alla chiusura temporanea dei terminal) e del prezzo di mercato della stessa energia, in forte contrazione nei mesi di lockdown.

- I Ricavi *general aviation* evidenziano una riduzione di 1.618 migliaia di euro principalmente a causa dei minori volumi di traffico gestiti e della rimodulazione temporanea dei contratti attivi di locazione.

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 17.746 migliaia di euro nel primo semestre 2019 a 15.155 migliaia di euro nel primo semestre 2020, con un decremento del 14,6%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

## Costi di gestione

I costi di gestione al 30 giugno 2020, al netto dei costi per lavori sui beni in concessione, sono pari a 144.276 migliaia di euro, in riduzione rispetto all'esercizio precedente di 64.566 migliaia di euro (-30,9%). I costi del primo semestre 2020 incorporano componenti *non recurring* pari a 238 migliaia di euro, pertanto il confronto con il primo semestre 2019, che a sua volta includeva componenti non ricorrenti per 1.907 migliaia di euro, evidenzia un decremento netto pari a 62.421 migliaia di euro (-30,2%).

Al netto delle componenti non ricorrenti, il **costo del lavoro di Gruppo** risulta in diminuzione di 25.086 migliaia di euro (-26,6%) rispetto al primo semestre 2019. Tale riduzione è stata ottenuta mediante l'attivazione degli ammortizzatori sociali di settore (CIGS) e delle altre misure di contenimento intraprese, quali la revisione delle politiche retributive, e la riduzione di straordinari e trasferte. L'organico del semestre, pari a 2.774 *Full Time Equivalent*, risulta in riduzione di 21 FTE rispetto dello stesso periodo del 2019 (2.795 FTE).

Anche gli **altri costi di gestione** risultano in riduzione per 37.334 migliaia di euro (-33,1%) rispetto allo stesso periodo del 2019, passando da 112.725 migliaia di euro del primo semestre 2019 a 75.391 migliaia di euro del primo semestre 2020. Tale variazione è legata da un lato al calo dei volumi di traffico (con conseguenti minori oneri per canoni pubblici, servizi di vigilanza e assistenza e gestione parcheggi) e dall'altro alle azioni di *cost cutting* avviate, che hanno portato alla rinegoziazione dei principali contratti di *service* e al contenimento delle spese non strettamente necessarie.

## Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 16.288 migliaia di euro nel primo semestre 2019 a 13.999 migliaia di euro nel primo semestre 2020. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

## Accantonamenti e svalutazioni

Nell'esercizio 2020 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un accantonamento netto di 604 migliaia di euro determinato per 730 migliaia di euro da accantonamenti netti a fondo svalutazione crediti (nel 2019 c'era stato un rilascio netto di 534 migliaia di euro) e da uno scioglimento netto di 126 migliaia di euro (182 migliaia di euro di rilascio netto nel 2019) relativo al fondo oneri futuri.

L'accantonamento netto del fondo svalutazione incorpora la perdita attesa di ciascun credito nel nuovo scenario definitosi a seguito della pandemia da Covid-19. Gli accantonamenti sono solo parzialmente compensati dai rilasci di fondi accantonati negli esercizi precedenti a seguito del venir meno delle condizioni che ne avevano determinato l'accantonamento.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota 9.7 del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato.

## Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nel primo semestre 2020 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione aumenta di 2.496 migliaia di euro per effetto dell'aggiornamento del Fondo di Ripristino effettuato al 31 dicembre 2019. L'accantonamento di 11.022 migliaia di euro nel primo semestre 2020 (8.526 migliaia di euro nel primo semestre 2019), a fronte del quale non è stato registrato nessun rilascio, incorpora le valutazioni sulle previste manutenzioni dei cespiti rientranti nel diritto concessorio.

## Ammortamenti

Nei primi sei mesi del 2020 gli ammortamenti si incrementano di 858 migliaia di euro, rispetto al corrispondente periodo del 2019 (+2,2%), passando da 38.288 migliaia di euro a 39.146 migliaia di euro. Tale incremento è per la maggior parte imputabile all'iscrizione di nuovi diritti d'uso, in applicazione del principio contabile IFRS 16, e all'incremento delle immobilizzazioni che hanno riguardato in particolar modo lo sviluppo dei progetti ICT,

l'acquisto di nuove macchine radiogene e gli interventi di manutenzione straordinaria per riqualifica delle pavimentazioni di pista, raccordi e vie di rullaggio sugli scali di Linate e Malpensa.

## Proventi e oneri da partecipazioni

Nel primo semestre 2020 il risultato netto da partecipazioni registra una diminuzione pari a 14.517 migliaia di euro, passando da un provento pari a 8.753 migliaia di euro del 2019 a un onere pari a 5.764 migliaia di euro del 2020 corrispondente alla valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in società collegate. Tale valore incorpora la perdita registrata dalle società collegate derivante dagli effetti negativi della pandemia da Covid-19. Si segnala inoltre che l'uscita dal perimetro di consolidamento della collegata Signature Flight Support Italy Srl ha determinato una perdita pari a 358 migliaia di euro.

## Proventi e oneri finanziari

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2020, ammontano a 8.630 migliaia di euro, in aumento di 109 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente.

Gli oneri finanziari netti risultano pressoché in linea con quelli del primo semestre 2019, nonostante l'erogazione a maggio 2020 del nuovo Term Loan UCI/BNL e le commissioni di mancato utilizzo sulla Linea BEI 2019, non presenti nello stesso periodo dell'esercizio precedente compensati dai minori oneri su derivati, per la prosecuzione dell'ammortamento del relativo nozionale, e dai minori oneri sul TFR.

## Imposte

Le imposte del primo semestre 2020 ammontano a 17.331 migliaia di euro e riducono la perdita civilistica del semestre. Sono state infatti registrate imposte anticipate, calcolate sulla perdita fiscale IRES, assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento.

## Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia una perdita di -49.860 migliaia di euro in riduzione di 116.020 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2019 (66.160 migliaia di euro).

## Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata del Gruppo

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	983.126	994.659	(11.533)
Immobilizzazioni materiali	212.676	215.657	(2.981)
Diritti d'uso beni in leasing	11.634	10.106	1.528
Investimenti immobiliari	3.403	3.404	(1)
Partecipazioni in società collegate	70.285	76.674	(6.389)
Altre partecipazioni	26	26	0
Imposte differite attive	75.893	58.163	17.730
Altri crediti non correnti	6.462	6.470	(8)
<b>Capitale immobilizzato (A)</b>	<b>1.363.505</b>	<b>1.365.159</b>	<b>(1.654)</b>
Rimanenze	2.130	1.848	282
Crediti commerciali	51.788	123.241	(71.453)
Crediti per imposte dell'esercizio	2.338	2.071	267
Altri crediti	10.928	11.067	(139)
<b>Attività di esercizio a breve</b>	<b>67.184</b>	<b>138.227</b>	<b>(71.043)</b>
Debiti commerciali	149.231	182.085	(32.854)
Altri debiti	235.193	287.522	(52.329)
Debiti per imposte dell'esercizio	11.694	10.689	1.005
<b>Passività di esercizio a breve</b>	<b>396.118</b>	<b>480.296</b>	<b>(84.178)</b>
<b>Capitale circolante netto (B)</b>	<b>(328.934)</b>	<b>(342.069)</b>	<b>13.135</b>
Fondi rischi e oneri (C)	(160.375)	(157.408)	(2.967)
Fondi relativi al personale (D)	(46.671)	(48.172)	1.501
Altri debiti non correnti (E)	(7.475)	(7.961)	486
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D+E)</b>	<b>820.050</b>	<b>809.549</b>	<b>10.501</b>
Patrimonio netto di Gruppo	(309.375)	(358.593)	49.218
Patrimonio netto di terzi	(27)	(27)	0
Indebitamento finanziario netto	(510.648)	(450.929)	(59.719)
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>(820.050)</b>	<b>(809.549)</b>	<b>(10.501)</b>

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.363.505 migliaia di euro, registra una riduzione di 1.654 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 principalmente per effetto: *i*) della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 24.337 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 38.039 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii*) dell'incremento dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 1.528 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019; *iii*) del decremento del valore delle partecipazioni in società collegate (6.389 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; *iv*) dell'incremento delle imposte differite attive nette pari a 17.730 migliaia di euro, legato principalmente all'iscrizione di imposte anticipate calcolate sulla perdita fiscale semestrale; *v*) del decremento degli Altri crediti non correnti, pari a 8 migliaia di euro.

Il Capitale circolante netto, pari a -328.934 migliaia di euro, si riduce di 13.135 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Le attività a breve diminuiscono per effetto della drastica riduzione dei crediti commerciali, principalmente a seguito dell'interruzione delle attività di business legata all'attuazione delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19, mentre i crediti per imposte e gli altri crediti sono rimasti pressoché invariati. Anche le passività a breve hanno contribuito negativamente alla dinamica del capitale circolante, essendosi ridotti sia i debiti commerciali sia gli altri debiti.

Nelle passività a breve è incluso il debito verso gli azionisti relativo alla seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea degli azionisti il 30 settembre 2019 pari a 84.728 migliaia di euro, il cui pagamento è stato posticipato dalla delibera del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 2 aprile 2020 con la riserva di rideterminare la data quando l'attuale situazione legata al Covid-19 sarà superata, al fine di sostenere la solidità patrimoniale del Gruppo e contenere i futuri impatti economico-finanziari.

Gli altri debiti non correnti si riferiscono principalmente ai debiti verso dipendenti iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predeterminato di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Tali debiti risultano in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2019 sia per il raggiungimento da parte di alcuni lavoratori dei requisiti che ne ha determinato la liquidazione sia la riclassifica da debiti non correnti a correnti.

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2020 ammonta a 820.050 migliaia di euro, con un incremento di 10.501 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

La seguente tabella evidenzia le principali componenti del Capitale circolante netto:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Rimanenze	2.130	1.848	282
Crediti commerciali	51.788	123.241	(71.453)
Debiti commerciali	(149.231)	(182.085)	32.854
Crediti / (debiti) diversi	(233.621)	(285.073)	51.452
<b>Totale capitale circolante netto</b>	<b>(328.934)</b>	<b>(342.069)</b>	<b>13.135</b>

## Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto pari a 510.648 migliaia di euro al 30 giugno 2020 aumenta di 59.719 migliaia di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2019 (450.929 migliaia di euro). A partire dalla fine del mese di febbraio, il progressivo blocco del traffico aereo causato dalla crescente diffusione globale del Covid-19 ed il conseguente venir meno dei correlati ricavi, hanno causato un assorbimento straordinario di liquidità.

## INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

- L'EBITDA o "Margine operativo lordo" o "Risultato operativo lordo" è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni.
- L'"EBIT" o "Risultato operativo" è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi inclusi accantonamenti e svalutazioni.
- Per "Indebitamento finanziario netto" si intende liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del *fair value* dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.
- Per "Capitale circolante netto" si intende somma di rimanenze, crediti commerciali, altri crediti correnti, altre attività finanziarie correnti, crediti tributari, altri debiti, debiti commerciali e debiti per imposte.
- Per "Capitale investito netto" si intende la somma del "Capitale circolante netto" così come sopra definito e immobilizzazioni al netto dei fondi relativi al personale, altri debiti non correnti e di fondi rischi e oneri.
- Per "Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali" si intendono gli investimenti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12, della quota di oneri finanziari e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.
- Per "Componenti non ricorrenti" o "Componenti *non recurring*" si intendono le poste derivanti da operazioni non ricorrenti. Tali poste, a giudizio del management e laddove specificato, possono essere escluse per una migliore comparabilità e valutazione dei risultati di bilancio. Alcuni degli indicatori sopra elencati sono, nella presente Relazione sulla gestione, esposti e descritti al netto delle "Componenti *non recurring*".

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

## FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2020

### Riapertura aeroporto di Linate

Con comunicazione del 9 luglio 2020 ENAC, in deroga al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 245 del 14 giugno 2020, ha disposto la riapertura dell'aeroporto di Linate a decorrere dal 13 luglio 2020, stabilendo una capacità aeroportuale di almeno 10 movimenti orari (5 arrivi e 5 partenze).

### Proroga della concessione aeroportuale

Con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, secondo quanto riportato all'art. 202, co. 1-bis.

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Lo scenario economico e industriale in cui il Gruppo SEA opererà nei prossimi mesi è caratterizzato da una forte incertezza. E' oramai opinione comune tra gli analisti finanziari e gli esperti di settore che il rallentamento generalizzato dell'economia avrà effetti negativi sui prossimi anni, tuttavia risulta prematuro valutarne la portata.

Con riferimento al trasporto aereo, la crisi attuale ha indotto una condizione di tensione economica e finanziaria che si è propagata su tutti gli attori dell'industria, dalle compagnie aeree ai gestori aeroportuali, dai *retailer* agli *handler*. La minor propensione al volo determinata dall'insorgere della pandemia da Covid 19, unita alle limitazioni sulla mobilità internazionale continuano a condizionare negativamente la ripresa del traffico passeggeri.

Le previsioni degli analisti circa l'evoluzione del settore nei mesi a venire scontano la forte incertezza sulla dinamica di propagazione del virus nonché sulla scoperta di un vaccino o di una cura per limitarne gli effetti e la propagazione. Le ultime previsioni effettuate da IATA (International Air Transport Association e Oxford Economics mostrano il perdurare della riduzione della domanda di trasporto aereo nei prossimi anni, con un ritorno alla situazione pre-covid tra il 2023 e il 2024. Inoltre, la ripresa sembrerebbe trainata dal segmento domestico ed europeo: il traffico intercontinentale sembrerebbe infatti subire più a lungo gli effetti di un indebolimento delle economie mondiali.

Confrontando questi dati con altri report di mercato, appare evidente il livello di incertezza sul profilo della ripresa, sia in termini di rapidità di recupero del traffico, sia in termini di composizione dello stesso (dal punto di vista delle geografie e della tipologia di passeggeri).

Alla luce di quanto precede, appare evidente che gli effetti della pandemia Covid-19 sul Gruppo SEA, seppur significativi, non risultano ad oggi puntualmente stimabili. Sarà infatti necessario attendere l'evoluzione della situazione nel nostro Paese, in Europa e nel resto del mondo per una valutazione più compiuta degli stessi.

Tenuto conto delle performance consuntivate e delle più recenti proiezioni, al momento il Gruppo SEA prevede il protrarsi degli effetti della crisi per l'intero esercizio 2020 con una riduzione attesa del traffico tra il 60 e il 70% rispetto al 2019; nel biennio successivo, si prevede una ripresa accelerata del traffico passeggeri per tornare ai volumi 2019 solo a partire dal 2023.

In considerazione del deterioramento atteso delle performance, si è resa necessaria una revisione del piano investimenti 2020 e 2021, anche alla luce della esigenza di ripianificare le attività a seguito dei ritardi accumulati dai cantieri nella fase di lockdown. Gli investimenti previsti per il 2020 sono quindi stati ridotti di circa il 60%, limitando le realizzazioni a quelle operativamente più rilevanti, tenendo conto dei cantieri già avviati e degli obblighi normativi e di safety & security; gli investimenti non realizzati nel 2020 sono stati solo in parte riprogrammati al 2021.

Considerando l'incertezza di cui ai punti precedenti, onde verificare gli effetti sulle performance economiche, la solidità patrimoniale e i flussi finanziari dei diversi scenari di mercato che potrebbero profilarsi, sono state elaborate delle simulazioni interne e degli stress-test; dalle analisi è emerso che l'eventuale peggioramento delle condizioni esogene, nella seconda metà dell'anno, pur comportando significativi impatti sulla redditività aziendale, non comporterebbe criticità sulla tenuta patrimoniale e finanziaria del Gruppo. Le disponibilità, pari a oltre 800 milioni tra liquidità e linee di finanziamento disponibili alla data di codesta relazione (come meglio evidenziato alla nota 4.3 del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato) e la solida struttura patrimoniale, con cui il Gruppo si è presentato alla vigilia della crisi, permetteranno di assorbire eventuali perdite e di garantire la continuità aziendale nei 18 mesi successivi alla data di chiusura della relazione finanziaria semestrale.

Il Gruppo SEA monitora con estrema attenzione e con frequenza giornaliera la dinamica di ripresa e l'evolvere della crisi Covid-19 non solo in Italia ma anche nei principali paesi, con il proposito di adattarsi in maniera tempestiva all'evoluzione degli eventi e alle risposte del mercato del trasporto aereo, sia dal punto di vista operativo sia dal punto di vista della gestione economica e finanziaria.

## ANDAMENTO OPERATIVO – ANALISI DI SETTORE

### Commercial Aviation

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

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

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

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

### General Aviation

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

### Energy

Il *business Energy* comprende la produzione di energia elettrica e termica destinata in parte ai fabbisogni del Gruppo e in parte venduta a terzi.

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

	Commercial Aviation		General Aviation		Energy		Consolidato	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre		1° semestre	
(in migliaia di euro)	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
RICAVI di GESTIONE	130.736	328.257	4.309	5.927	6.050	9.265	141.095	343.449
EBITDA	(3.502)	131.726	2.589	3.844	(1.112)	495	(2.025)	136.065
EBIT	(52.961)	86.648	1.468	2.921	(1.304)	398	(52.797)	89.967

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

## Commercial Aviation

### Ricavi

Nel periodo in esame, a causa delle limitazioni sulla mobilità dei cittadini e dei loro effetti sul trasporto aereo, è stata disposta *ex lege* la chiusura dell'aeroporto di Linate e decisa la concentrazione dell'attività volativa sul Terminal 2 dal 16 marzo (con la chiusura anche del Terminal 1). Il Terminal 2 è stato l'unico stabilmente operativo sino al 14 giugno: in considerazione dei livelli di traffico raggiunti, a partire da questa data il rispetto del distanziamento sociale poteva essere garantito solo con la riattivazione del Terminal 1.

A causa del venir meno del traffico passeggeri dalla seconda metà del mese di marzo, i ricavi nel primo semestre dell'esercizio si sono ridotti significativamente e sono stati pari a 130.736 migliaia di euro, in diminuzione di 197.521 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (-60,2%).

A tale riduzione i due comparti *aviation* e *non aviation* hanno contribuito come segue:

- Ricavi *aviation* in riduzione di 127.024 migliaia di euro (da 205.948 migliaia di euro nel primo semestre del 2019 a 78.924 migliaia di euro del periodo in esame). Il primo bimestre 2020 ha registrato un risultato sostanzialmente in linea con il precedente esercizio, la performance negativa del semestre è generata dal quadrimestre marzo-giugno ed è conseguenza del calo dei volumi di traffico passeggeri causato dall'emergenza Covid.

In questo contesto, anche i ricavi da attività cargo (10.823 migliaia di euro) hanno subito una riduzione (-8,7% rispetto al precedente esercizio), pur mostrando una maggiore resilienza alla crisi.

- Ricavi *non aviation* in riduzione di 70.497 migliaia di euro (da 122.309 migliaia di euro nel primo semestre del 2019 a 51.812 migliaia di euro nel periodo in esame) quasi totalmente attribuibile ai quattro mesi da marzo a giugno. Tale effetto è dovuto alla combinazione dei minori volumi di traffico e alle condizioni di maggior favore concesse ai *tenant* anche a fronte della chiusura temporanea dei terminal in cui operano.

Nei primi sei mesi dell'anno il comparto Retail (Shops, Food & Beverage, Car Rental e Bank Services) ha subito una riduzione di ricavi di 32.113 migliaia di euro (-64,9%), in particolare i ricavi da shops hanno registrato una forte flessione pari a -18.194

migliaia di euro (-69,2%) e i ricavi del segmento Food & Beverage nonostante il trend positivo dei primi due mesi dell'anno registrano un decremento pari a 6.582 migliaia di euro (-61,7%), pur garantendo un presidio minimo di ristoro per i passeggeri del Terminal 2. Analogamente il comparto dei parcheggi ha subito una riduzione di 22.532 migliaia di euro (-63,6%). I segmenti Premium Services (Sale VIP e Fast Track) per 7.061 migliaia di euro (-65,5%), Real Estate per 1.080 migliaia di euro (-51,0%), Advertising per 3.555 migliaia di euro (-65,0%) e servizi per 2.869 migliaia di euro (-29,4%).

Non essendosi l'attività Cargo mai fermata nel periodo della pandemia ed essendo l'aeroporto di Malpensa l'hub di riferimento per lo smistamento dei dispositivi anti-Covid, i ricavi relativi al comparto Cargo hanno registrato solo una leggera flessione, pari a 1.285 migliaia di euro (-13,8%), rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, attestandosi a 7.995 migliaia di euro.

### Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* passano da 197.989 migliaia di euro nel primo semestre del 2019 a 135.394 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2020, in riduzione di 62.595 migliaia di euro (-31,6%).

Al netto delle componenti di costo non ricorrenti (che nel primo semestre del 2019 erano pari a 1.869 migliaia di euro mentre sono pari a -232 migliaia di euro nel periodo in esame), i costi operativi si riducono di 60.494 migliaia di euro (-30,8%). A tale dinamica hanno contribuito:

- il costo del lavoro, in diminuzione di 24.797 migliaia di euro (-26,9%). Tale riduzione è stata ottenuta mediante l'attivazione degli ammortizzatori sociali di settore (CIGS) e di altre misure di contenimento intraprese, quali la revisione delle politiche retributive, la riduzione di straordinari e trasferte.
- La riduzione dei costi operativi e di materiali per complessivi 35.697 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2019; tale riduzione è dovuta ai minori costi legati ai volumi di traffico, pari a 22.766 migliaia di euro (costi gestione parcheggi, costi per supporto al passeggero, attività di *handling* e di *security*), al decremento dei costi energetici per 3.158 migliaia di euro e a minori costi della gestione caratteristica per 9.773 migliaia di euro (di cui 3.796 migliaia di euro manutenzioni, 2.242 migliaia di euro pulizie e prestazioni professionali per 1.216 migliaia di euro).

La riduzione dei costi della gestione è stata possibile grazie alla rinegoziazione dei contratti con i fornitori e alla limitazione delle nuove attivazioni di spesa durante il periodo di maggiore espansione della pandemia.

### EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, nel primo semestre del 2020 l'EBITDA risulta negativo e pari a -3.502 migliaia di euro (131.726 migliaia di euro nel primo semestre 2019), in diminuzione di 135.228 migliaia di euro (-102,7%). Escludendo le componenti straordinarie sopra menzionate, il decremento risulta pari a 137.329 migliaia di euro (-102,8%).

Gli ammortamenti e gli accantonamenti netti al fondo di ripristino, al fondo rischi e oneri ed al fondo svalutazione crediti sono superiori al primo semestre del 2019 per complessivi 4.381 migliaia di euro, di cui 3.143 migliaia di euro rappresentano la quota di ammortamento del semestre, e per 1.237 migliaia di euro per maggiori accantonamenti al fondo svalutazione crediti.

Conseguentemente l'EBIT del business Commercial Aviation risulta pari a -52.961 migliaia di euro, in diminuzione di 139.609 migliaia di euro (-161,1%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Escludendo le componenti non recurring, l'EBIT del primo semestre 2020 si attesta a -53.193 migliaia di euro, in decremento di 141.710 migliaia di euro (-160,1%) rispetto al primo semestre del 2019.

### Investimenti

I principali investimenti del business Commercial Aviation sono identificabili con:

- interventi su piste e vie di rullaggio dell'aeroporto di Linate;
- impianto 400 hz di Linate;
- opere di riqualifica impiantistica per ascensori e montacarichi al Terminal 1;
- lavori su impianto di automazione bagagli;
- nuovo parcheggio operatori T1;
- aggiornamento di sistemi informativi sia gestionali sia operativi.

### Altre informazioni

#### Accordi bilaterali

Nel corso del primo semestre 2020 le autorità nazionali

competenti hanno sottoscritto accordi bilaterali con le autorità aeronautiche dei seguenti Paesi terzi:

- Cina: ampia liberalizzazione per i voli passeggeri in termini sia di frequenze (108 nel 2020, 136 nel 2021 e 164 nel 2022) sia di destinazioni. Per i servizi cargo sono state ampliate le frequenze operabili in quinta libertà.
- Armenia: incremento delle frequenze a 14 per i voli passeggeri e 7 all cargo.

### Sviluppo della destinazione e attività di Co-Marketing

Le iniziative intraprese nell'ambito dello Sviluppo della destinazione hanno l'obiettivo di aumentare la visibilità internazionale non solo degli aeroporti di Milano ma anche della destinazione Milano/Lombardia. In questo contesto è stato ripianificato l'evento World Routes Milano 2020 a causa dell'emergenza Covid-19. Sono state attivate nuove collaborazioni con Yesmilano per la diffusione delle informazioni sull'aeroporto e con Netcomm e China-EU per la partecipazione di SEA al China Europe Digital Commerce Summit. È stato sviluppato un protocollo di intesa con Fiera Milano congressi – MiCo finalizzato alla collaborazione per attrarre lo svolgimento di fiere, eventi e congressi del settore aviation.

### General Aviation

Nei primi sei mesi dell'anno, gli scali di Milano Linate e Malpensa hanno gestito complessivamente 5.888 movimenti, in flessione del 52,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; la drastica riduzione del traffico dal mese di marzo è da imputare totalmente agli effetti della pandemia Covid-19 e alla chiusura del traffico aereo nei mesi di lockdown.

### Ricavi e costi

I ricavi del *business General Aviation* nel primo semestre del 2020 sono pari a 4.309 migliaia di euro, in diminuzione di 1.618 migliaia di euro (-27,3%) rispetto allo stesso periodo del 2019 per effetto della limitazione agli spostamenti imposto dalle autorità a seguito della pandemia da Covid-19.

I Costi operativi, pari a 1.725 migliaia di euro (al netto delle componenti non ricorrenti di -5 migliaia di euro), si sono ridotti di 330 migliaia di euro (-16,1%), di cui 248 migliaia di euro, per effetto della riduzione del costo del lavoro a seguito dell'attivazione degli ammortiz-

zatori sociali da marzo 2020, e per 82 migliaia di euro derivante principalmente dai minori costi sostenuti per hangaraggio presso terzi e manifestazioni fieristiche annullate.

### EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte l'EBITDA del primo semestre del 2020 è pari a 2.589 migliaia di euro, in diminuzione di 1.255 migliaia di euro (-32,6%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Escludendo le componenti non ricorrenti l'EBITDA del primo semestre 2020 si attesta a 2.584 migliaia di euro.

L'EBIT, al netto delle componenti non ricorrenti, decresce di 1.486 migliaia di euro (-50,4%), per effetto dei fenomeni gestionali sopra esposti e principalmente per maggiori ammortamenti registrati nel primo semestre 2020, correlati a nuovi investimenti realizzati nel Terminal e altre infrastrutture entrati in funzione dal secondo semestre 2019 sullo scalo di Malpensa.

### Investimenti

Nel primo semestre del 2020 non vi sono stati investimenti significativi del *business General Aviation*.

## Energy

### Dati quantitativi

Nel primo semestre 2020 la produzione lorda di energia elettrica è risultata pari a 141,5 milioni di kWh in decremento del 16,15% (-27,3 milioni di kWh) rispetto al primo semestre 2019. Tale decremento è stato determinato dall'assetto produttivo delle centrali di proprietà della controllata SEA Energia a seguito della chiusura del Terminal 1 di Malpensa e dell'aeroporto di Linate in risposta ai provvedimenti normativi volti a contenere la diffusione dell'epidemia.

L'energia elettrica destinata agli usi propri del Gruppo, inclusi i servizi ausiliari, le perdite e gli sbilanciamenti, è risultata pari a 78,5 milioni di kWh, in riduzione del 17,78% (-17 milioni di kWh) rispetto al primo semestre 2019, mentre quella prodotta e ceduta alla rete esterna ha registrato una riduzione del 14% rispetto al primo semestre 2019 (-10,3 milioni di kWh), attestandosi a 63 milioni di kWh.

Anche la produzione di energia termica ha registrato

una flessione pari al 7,6% rispetto allo stesso periodo del 2019 (-14,5 milioni di kWh), attestandosi a 176,4 milioni di kWh, di cui circa il 61,3% destinato ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

La quantità di energia termica venduta a clienti terzi risulta in aumento del 23,7% (+13,1 milioni di kWh), attestandosi a 68,3 milioni di kWh: tale incremento è stato determinato dal consolidarsi delle forniture alle utenze civili limitrofe al sedime aeroportuale di Linate.

### Ricavi e costi

Nel corso del primo semestre del 2020 il business Energy ha registrato ricavi pari a 6.050 migliaia di euro, in riduzione di 3.215 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2019 (-34,7%).

Tale dinamica è imputabile principalmente alla forte contrazione del PUN che si è ridotto del 41,5% (55,13 euro/MWh nel primo semestre del 2019 a 32,23 euro/MWh nello stesso periodo del 2020) e alle minori quantità vendute rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

I costi operativi del primo semestre 2020, al netto delle componenti non ricorrenti pari a -0,5 migliaia di euro (10 migliaia di euro di componenti non recurring nello stesso periodo del 2019), sono pari a 7.162 migliaia di euro, in diminuzione di 1.599 migliaia di euro rispetto all'anno precedente. Tale flessione è da attribuirsi principalmente, per 734 migliaia di euro, al minor costo di approvvigionamento del metano e per 793 migliaia di euro ai minori quantitativi di energia elettrica acquistati per la copertura del fabbisogno dei clienti finali (488 migliaia di euro minori acquisti dal gestore e 305 migliaia di euro minori acquisti dalla borsa) per effetto della progressiva riduzione dell'attività di vendita retail.

### EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del primo semestre del 2020 risulta negativo per -1.112 migliaia di euro, in decremento di 1.607 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2019 e di -1.618 migliaia di euro al netto delle componenti *non recurring*.

L'EBIT del primo semestre del 2020 si attesta a -1.304 migliaia di euro, in decremento di -1.702 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2019 (-1.712 migliaia di euro al netto delle componenti *non recurring*). Tale risultato è dovuto sia alle dinamiche dell'EBITDA sopra esposte, sia ai maggiori ammortamenti e accantonamenti nel primo semestre del 2020 per 96 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2019.

## Investimenti

I principali investimenti del *business Energy* sono riconducibili a:

- acquisto di un software per *asset management* per le centrali di Malpensa e di Linate;
- un ulteriore acconto al fornitore della nuova turbina TGE della centrale di Malpensa;
- migliorie al sistema di monitoraggio e controllo in continuo delle emissioni in atmosfera per poter garantire la conformità degli impianti ai requisiti normativi ed autorizzativi nella centrale di Linate.

## Emission trading

Ai sensi della Direttiva Europea 2003/87/CE, dal 1° gennaio 2005 i gestori di impianti che emettono in atmosfera CO<sub>2</sub>, devono essere muniti di un'autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale competente. Ciascun impianto, inoltre, deve essere munito di speciali "diritti" che gli consentano l'emissione di CO<sub>2</sub> in atmosfera a titolo gratuito.

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

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

Nel primo semestre del 2020 la produzione complessiva di CO<sub>2</sub> del Gruppo è stata pari a circa 82.500 Tons, di cui circa 52.350 Tons generate dalla centrale di Malpensa e oltre 30.150 Tons prodotte dall'impianto di Linate.

## RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

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

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

Al fine di ridurre l'esposizione a tali eventi, il Gruppo si è dotato di appositi processi e procedure a salvaguardia della safety aeroportuale e della qualità dei servizi offerti, nonché della tutela delle attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholder e a garanzia della creazione di valore nel lungo termine.

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

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

### FATTORI DI RISCHIO DEL GRUPPO SEA

Di seguito sono indicati i principali rischi cui il Gruppo è potenzialmente soggetto.

#### Rischi di contesto esterno

I rischi di contesto esterno possono derivare da fattori esterni all'azienda quali, cambiamenti del contesto di mercato dovuti a dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali a livello mondiale, strategie delle compagnie aeree, cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio all'interno del quale l'azienda opera, evoluzione delle preferenze dei passeggeri, evoluzioni tecnologiche o cambiamenti climatici, eventi straordinari (terremoti, pandemie, eruzioni vulcaniche, guerre).

### Evoluzione del traffico aereo

#### Diffusione Covid-19

Nel mese di dicembre 2019, a partire dalla Cina, la malattia respiratoria causata da coronavirus Covid-19 si è via via diffusa in vari Paesi, fino ad essere definita Pandemia l'11 marzo 2020 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

L'evento, senza precedenti nella storia recente, ha generato, a partire dai primi mesi dell'anno in corso, un impatto drammatico sull'intero settore del trasporto aereo dovuto in primis alle misure messe in atto a livello globale per il contenimento della diffusione del contagio. Le restrizioni imposte ai viaggi e la progressiva chiusura dei confini dei singoli Paesi extra europei ed europei hanno in breve tempo sostanzialmente azzerato il traffico passeggeri nella maggior parte degli scali di tutto il mondo.

Negli aeroporti di Milano Malpensa e Linate il traffico passeggeri complessivo a sistema ha registrato nel mese di febbraio una prima flessione negativa del 6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, dovuta principalmente alla chiusura dei collegamenti con la Cina, ed un crollo repentino a partire dal mese di marzo, fino ad arrivare ad un -89% nello stesso mese e ad un pressoché totale azzeramento dei passeggeri (-99%) nel mese di aprile.

A causa della significativa riduzione del traffico e in applicazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministro della Salute n.112 del 12 marzo 2020 e delle conseguenti disposizioni impartite da ENAC, è stata disposta la chiusura totale dell'aeroporto di Milano Linate fino a revoca, nonché dell'intero Terminal 1 di Malpensa a cui è conseguita la concentrazione del residuo traffico passeggeri sul Terminal 2 di Malpensa al fine di contenere al minimo il numero di persone e mezzi, mantenendo aperta Cargo City per consentire la prosecuzione delle attività *all cargo* che hanno subito solo marginalmente gli effetti della pandemia.

Dall'inizio della flessione del traffico aereo negli scali gestiti, il Gruppo ha messo in campo tutte le risorse possibili e necessarie per gestire al meglio la situazione, ovvero da un lato garantire la salute di dipendenti e passeggeri e dall'altro contemporaneamente tutelare l'equilibrio economico finanziario del Gruppo.

Sono state immediatamente implementate azioni di contenimento della diffusione del virus a tutela della

salute di dipendenti, passeggeri ed operatori aeroportuali, attuando le procedure indicate da Governo e Autorità locali e promuovendo il lavoro da remoto, modalità già implementata in azienda che ha evitato possibili disruptions consentendo il normale prosieguo delle attività di tipo amministrativo. Contemporaneamente è stato istituito un Comitato Crisi Permanente composto dall'Amministratore Delegato e dai principali Direttori e Manager del Gruppo, con lo scopo di supervisionare e coordinare tutti gli aspetti sanitari, operativi, infrastrutturali, commerciali, ed economico finanziari connessi all'emergenza, nonché di attivare tutte le possibili leve per attenuare gli impatti della pandemia sul Gruppo.

Recentemente si è registrata una lieve ma progressiva ripresa del traffico passeggeri nello scalo di Malpensa Terminal 2 (unico aperto fino al 14 giugno u.s.) che ha portato alla riapertura del Terminal 1 a partire dal 15 giugno, complice in particolare la necessità di ampi spazi per garantire il distanziamento fra i passeggeri all'interno degli scali. Contestualmente è stato chiuso il Terminal 2. Alla data del 13 luglio è stato riaperto anche lo scalo di Linate.

Tuttavia, nonostante gli sforzi fatti da SEA e dagli operatori dell'intero settore del trasporto aereo più in generale e il lento ritorno alla normalità recentemente avviatosi (terminato il periodo di lockdown imposto dalle autorità italiane e riaperti i confini tra Paesi europei), il contesto è attualmente ancora molto incerto e complesso. In molti Paesi extra europei la situazione sanitaria non è ancora sotto controllo e sussiste il rischio di una seconda ondata di contagi nel prossimo autunno che potrebbe arrestare la ripresa del settore allungandone i tempi di recupero ai livelli pre-crisi. Anche gli effetti della pandemia sull'economia italiana e internazionale potrebbero avere impatti sulla ripresa, incidendo sulla propensione al viaggio dei passeggeri con conseguenti ripercussioni sui risultati e sull'operatività degli scali gestiti dal Gruppo.

La pandemia da Covid-19 ha ad oggi ed avrà ancora per un periodo di durata incerta, effetti negativi sull'intera domanda del trasporto aereo, non permettendo di valutare con esattezza quando si riuscirà a tornare ai livelli di traffico precedenti la crisi negli aeroporti gestiti dal Gruppo.

### No-deal Brexit

In virtù dell'esito del referendum del 23 giugno 2016 e delle successive contrattazioni tra Gran Bretagna ed Unione Europea, dal 30 gennaio 2020 la Gran Bretagna è ufficialmente un Paese terzo rispetto all'Unione. Quora non venisse raggiunto alcun accordo sul trasporto aereo entro il termine del periodo di continuità garantito

dall'Unione Europea (31 dicembre 2020), a partire dal 2021, allo stato, le compagnie ad azionariato maggioritario britannico perderebbero il diritto di volare liberamente da e per i Paesi dell'Unione Europea e gli aeroporti britannici non sarebbero più raggiungibili da Linate in virtù delle limitazioni previste dall'omonimo Decreto che prevede che dal Forlanini siano operabili solo rotte intra-UE.

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

### Strategie delle compagnie aeree

Revisioni delle strategie da parte delle compagnie aeree quali, ad esempio, modifiche al network di rotte operate o riduzione della capacità, derivanti anche da tematiche macroeconomiche, possono comportare variazioni dei voli sugli aeroporti del Gruppo.

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

La situazione di crisi senza precedenti generatasi dalla diffusione globale del Covid-19 e che ha causato il blocco temporaneo del trasporto aereo ha messo in serie difficoltà finanziarie molte compagnie aeree. Più di una legacy europea ha pubblicamente dichiarato la necessità di liquidità aggiuntiva nel corso del 2020, generando il coinvolgimento dei relativi governi che si sono impegnati a fornire aiuti di stato a supporto delle rispettive compagnie di bandiera.

### Evoluzione preferenze dei passeggeri

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

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

## Evoluzione del quadro regolatorio

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

L'evoluzione del quadro regolatorio specifico di SEA con riferimento, ad esempio, a profilo tariffario, regime di concessione, Accordi Bilaterali tra gli Stati, potrebbe incidere sui risultati del Gruppo. Per maggiori dettagli si rimanda al capitolo "Quadro normativo e regolamentare di riferimento" della presente Relazione sulla Gestione.

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

## Evoluzione della normativa

Le attività del Gruppo sono soggette ad un'ampia gamma di leggi in materia di ambiente, salute, sicurezza e pianificazione.

Qualsiasi nuova legge e/o regolamento, a livello europeo o italiano, potrebbe avere un impatto sui costi del Gruppo o dei suoi clienti.

In particolare, le nuove disposizioni vincolanti relative alle politiche ambientali in applicazione del "Green Deal" adottato dalla Commissione europea potrebbero incidere sui costi del settore del trasporto aereo (VAS, passeggeri, compagnie aeree e gestori) e comportare una riduzione del traffico e/o redditività.

## Cambiamenti climatici

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

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

## Rischi operativi e di business

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

Essi possono impattare sulle performance di breve e lungo termine.

## Interruzione attività/servizi

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

Il persistere della pandemia generata dalla diffusione del Covid-19 di cui non si conoscono con certezza tutt'ora le future evoluzioni, non permette di escludere la possibilità che qualora dovesse verificarsi una seconda ondata di contagi nel corso dell'anno sia nuovamente imposto dalle Autorità un blocco delle attività aeroportuali totale o parziale come misura di contenimento del contagio, sebbene il Gruppo abbia sin da subito adottato le precauzioni atte ad evitare il contagio all'interno degli scali gestiti in linea con le disposizioni normative (locali o nazionali), anche assicurando il costante adeguamento delle misure all'evolversi dell'organizzazione aziendale e del crescente livello di rischio.

## Investimenti infrastrutture

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

grande attenzione alle comunità locali nel predisporre il progetto, la cui approvazione è di grande rilevanza per il proseguimento dello sviluppo del Gruppo nel medio lungo periodo e della connettività del territorio.

Nei prossimi anni sono previsti importanti investimenti finalizzati sia al miglioramento della qualità degli scali, che allo sviluppo commerciale. Il blocco delle attività causato dalla diffusione del virus Covid-19, potrebbe comportare ritardi e possibili slittamenti delle nuove realizzazioni, nonché maggiori oneri derivanti dalle riprogrammazioni dei cantieri in corso.

A tal fine, il Gruppo svolge un'attenta attività di pianificazione e di Project Management.

### Safety & security

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

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

- garantire la rispondenza progettuale e le successive attività realizzative innanzitutto all'ottenimento dei più alti livelli di *safety* e a seguire quelli di elevata qualità del servizio in particolare per i processi di air-side, le infrastrutture di volo, gli impianti e le attrezzature, assicurando nel tempo il mantenimento degli standard nazionali ed internazionali;
- assicurare una continua revisione dei processi e delle procedure aziendali per l'ottenimento dei migliori livelli di qualità e di efficienza/efficacia operativa, assicurando un opportuno processo comunicativo verso tutta l'organizzazione aziendale;
- responsabilizzare il management e tutte le risorse umane operanti nell'organizzazione aziendale ed attuare una sistematica, ricorrente azione di formazione di tutto il personale, con priorità per quello maggiormente coinvolto nei processi operativi, ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni e comportamenti orientati alla massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di

qualità e di regolarità del servizio;

- monitorare il mantenimento degli standard di *safety* per le attività proprie del gestore aeroportuale e per quelle di tutti gli operatori ed i soggetti presenti nelle attività degli scali gestiti;
- gestire un processo di analisi dei rischi per assicurare che gli stessi siano ridotti al minimo consentito e accettabile;
- assicurare una efficace comunicazione ed informazione in materia di *safety* a tutti gli Operatori in air-side, per accrescere la consapevolezza dei rischi e la conoscenza delle misure di controllo degli stessi;
- assicurare che la fornitura esterna di sistemi e di servizi che hanno un impatto sulla *safety* delle operazioni rispettino gli standard definiti;
- operare un'adeguata sensibilizzazione affinché ogni evento che possa riflettersi sulla *safety* venga segnalato attraverso la compilazione del Ground Safety Report, supportando questo sistema con adeguate indicazioni riguardanti le diverse ripercussioni delle singole attività sui processi finali;
- verificare, registrare e rivedere la Safety Performance sulla base di obiettivi e target realistici e concreti, intraprendere appropriate azioni correttive e mitigative quando necessario e stabilire un continuo miglioramento.

### Information Technology

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

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

A tal proposito si segnalano, in particolare, cicliche attività di vulnerability assessment e penetration test dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, nonché l'ottenimento, avvenuto nel 2019, della certificazione ISO 27001 per gli ambiti core e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda.

### Affidabilità dei fornitori

Il fallimento o le difficoltà operative di fornitori unici o di difficile sostituzione potrebbero avere impatto sul Grup-

po in termini operativi ed economico-finanziari.

L'indebolimento economico generale causato dalla pandemia in corso da Covid-19 ha accresciuto la probabilità di default dei fornitori.

Il Gruppo ha in essere uno strutturato sistema di qualifica dei fornitori e monitoraggio delle performance degli stessi, formalizzato in apposita procedura, che consente di monitorare costantemente lo stato di salute dei fornitori e di ridurre al minimo l'esposizione a questo evento di rischio.

Il blocco delle attività derivante dalla diffusione del virus ha inoltre generato, durante i primi mesi della pandemia, temporanee difficoltà di approvvigionamento di alcuni specifici beni tra cui, in particolare, le dotazioni personali di sicurezza. Al fine di evitare il riverificarsi di tale eventualità, sono stati stoccati i quantitativi ritenuti necessari a copertura delle esigenze dei prossimi mesi.

### Rischi finanziari

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

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

### Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali. Tale esposizione 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 conseguenza della diffusione del Covid-19, l'esposi-

zione al rischio credito è aumentata rispetto al 2019, estendendosi anche ai clienti *non aviation* e a gran parte degli operatori del sistema aeroportuale di Malpensa e Linate che hanno dovuto interrompere le proprie attività durante il lockdown e per il crollo della domanda.

L'azienda ha in questi mesi gestito con attenzione ciascuna situazione critica, definendo e sottoscrivendo piani di rientro con compagnie aeree ed operatori al fine di contenere per quanto possibile mancati pagamenti e supportare i clienti nel momento di difficoltà.

### Rischio di liquidità

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

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

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

A partire dalla fine del mese di febbraio, il progressivo blocco del traffico aereo causato dalla crescente diffusione globale del Covid-19 ed il conseguente venir meno dei correlati ricavi, hanno causato un assorbimento straordinario di liquidità facendo sì che si materializzasse il suddetto rischio per il Gruppo.

Ciò nonostante, l'Azienda si è prontamente attivata per la gestione dell'evento e grazie ad una struttura patrimoniale solida, ha potuto accedere velocemente ai mercati finanziari sottoscrivendo nuovi contratti di finanziamento finalizzati a garantire i fabbisogni finanziari dei prossimi due anni, incluso il rimborso del bond in scadenza ad aprile 2021.

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

## Rischi legali e di compliance

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

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

## PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 30 GIUGNO 2020

### Contenzioso avviato da ATA Handling

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

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

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

mente l'udienza al 22 gennaio 2019.

Nel corso di tale udienza il Giudice ha preso atto dell'avvenuto deposito della decisione del Tribunale UE e ha quindi concesso i termini per il deposito delle memorie ex art. 183 VI comma c.p.c., rinviando la causa per la discussione sulle istanze istruttorie all'udienza del 22 maggio 2019, ad esito della quale ha trattenuto la causa per la decisione sulle istanze istruttorie. A scioglimento della riserva il Giudice ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni in ordine alle eccezioni preliminari e pregiudiziali svolte, all'udienza del 6 maggio 2020 e quindi, a seguito di rinvio d'ufficio, al 9 settembre 2020.

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

### Contenzioso avviato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

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

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

- trasferire il 2% delle azioni di AA2000 a fronte del pagamento del suo attuale valore di mercato;
- risarcire il danno per perdita di chance relativo alla

mancata possibilità per Delta Group di rivendere le azioni nel periodo in cui valevano più del prezzo allora pattuito (pari a 2 milioni USD), danno non quantificato;

- risarcire il danno per lucro cessante relativo alla mancata assegnazione a Delta Group di alcune concessioni in tre aeroporti argentini, danno non quantificato.

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

In data 30 dicembre 2016 il Tribunale Commerciale n.2 di Buenos Aires ha depositato la sentenza, notificata il 2 febbraio 2017, con la quale ha rigettato la domanda proposta dal signor Nosedà e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedà ha presentato appello avverso al provvedimento. La causa risulta ora in attesa di essere trasferita alla Corte di Appello e a causa dell'emergenza Covid19, il Tribunale di Buenos Aires già chiuso da 3 mesi, rimarrà chiuso almeno fino a metà luglio.

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

### **Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco**

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

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

Negli anni, si sono susseguiti positivi e importanti pro-

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

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

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

L'articolato riqualifica il contributo da versare al Fondo, come corrispettivo per il servizio reso dai Vigili del Fuoco, al fine di superare le obiezioni sulla natura di tributo imposto sollevate dai Gestori aeroportuali e ricondurre il rapporto nell'ambito della giurisdizione del giudice ordinario, in contrasto con le sentenze precedentemente emesse sul punto. Con sentenza pubblicata il 26 gennaio 2018 il Tribunale di Roma ha dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice ordinario, dovendo la causa essere devoluta alla Commissione Tributaria.

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

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

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

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

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

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

Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR del Lazio avanzato da SEA, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza di dicembre 2019. SEA ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti.

Parallelamente è pendente un giudizio innanzi alla Corte d'appello di Roma avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, la cui causa per precisazione conclusioni è stata rinviata al 19 maggio 2023.

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

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

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

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

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

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

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

Nel 2017 si è aperta una verifica da parte del Gestore dei Servizi Energetici relativamente ai certificati bianchi assegnati per il periodo 2012-2015. Il GSE ha valutato che l'energia termo-frigorifera utilizzata per alcuni servizi interni non possa essere incentivata. Con riferimento a tale verifica, nel febbraio 2019, la società ha effettuato un pagamento di 76 mila euro a fronte della richiesta di restituzione da parte del GSE di 167 certificati. A giugno 2020 è pervenuta comunicazione da parte del GSE del ricalcolo dei certificati bianchi spettanti a SEA Energia per la produzione degli anni dal 2012 al 2015 da cui emerge una differenza tra certificati bianchi riconosciuti e spettanti pari a 2.631 certificati. Ad oggi non è ancora quantificato il valore economico dei certificati bianchi da restituire che verrà reso noto con separato provvedimento. Nella presente relazione semestrale è iscritto un fondo oneri futuri per far fronte a eventuali altre richieste di restituzione in merito agli anni per cui la verifica è ancora in corso e al ricalcolo dei certificati in seguito ai guasti del contatore di energia termica prodotta avvenuti nei periodi febbraio 2012 - aprile 2012 e novembre 2013.

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

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

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

### **Agenzia delle Entrate – avvisi di accertamento in materia di IVA**

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 la notifica di un Avviso di Accertamento per l'anno 2011 relativo ai profili IVA della questione. Avverso tale atto è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate. In data 11 dicembre 2017, infatti, è stata depositata la Sentenza n. 6835/2017 avverso la quale è stato proposto appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. In data 27 giugno 2019, la Commissione Tributaria Regionale adita ha depositato la Sentenza n. 2776/2019, pienamente favorevole alla Società, con la quale sono stati accolti i motivi dell'appello e l'Avviso di Accertamento IVA 2011 è stato annullato. La pronuncia della Commissione Tributaria Regionale è stata ulteriormente impugnata da parte dell'Agenzia delle Entrate che in data 30 gennaio 2020 ha provveduto a notificare alla Società il relativo ricorso in Cassazione. In riferimento, invece, alle successive annualità dal 2012 al 2015, in data 9 agosto 2017, l'Agenzia delle Entrate ha notificato ulteriori quattro Avvisi di Accertamento, avverso i quali la Società, ribadendo l'infondatezza della pretesa tributaria sottostante, in analogia a quanto già fatto per l'annualità 2011 ha proposto autonomi ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale che, previa riunione dei procedimenti, sono stati respinti con la Sentenza n. 3573/12/2018. Avverso tale sentenza è stato proposto Atto di appello presso la Commissione Tributaria Regionale, che doveva essere discusso in udienza lo scorso 23 marzo, ma la cui trattazione è stata posticipata ad altra data da definirsi per effetto della sospensione dei termini giudiziari a seguito dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

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

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti

l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il primo dei ricorsi presentati e discussi in Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha avuto esito favorevole essendo state giudicate fondate le richieste avanzate dalla Società con condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese. Avverso tale Sentenza favorevole, l'Agenzia delle Entrate in data 28 dicembre 2017 ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale a seguito del quale anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio e per il quale si è ancora in attesa della data di fissazione dell'udienza. Nel corso del 2018, sono stati inoltre discussi presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano altri sei ricorsi il cui esito di primo grado è stato pienamente favorevole alla Società con ulteriore condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese di lite. Nel corso del 2019 sono stati infine discussi due ulteriori ricorsi avverso altrettanti Avvisi di Liquidazione notificati negli ultimi mesi del 2018 ed il cui esito è stato pienamente favorevole alla Società. Avverso il complesso di tali Sentenze tutte favorevoli alla Società, l'Agenzia delle Entrate ha proposto autonomi Atti di appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia, a seguito dei quali anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio. Alla data della presente relazione, sono stati discussi cinque Atti di appello di cui i primi tre hanno avuto ancora una volta un esito pienamente favorevole alla Società, mentre gli ultimi due, trattati dal medesimo Collegio giudicante, hanno purtroppo registrato l'accoglimento della tesi difensiva avanzata dall'Agenzia delle Entrate. Nei confronti delle prime tre Sentenze emesse dalla Commissione Tributaria Regionale, è prevedibile che l'Agenzia delle Entrate non faccia decorrere i termini per il definitivo passato in giudicato provvedendo, quindi, alla predisposizione di autonomi Ricorsi per Cassazione. Similmente, la Società sta valutando di ricorrere in Cassazione con riferimento alle altre due Sentenze sfavorevoli.

Nel corso del secondo semestre 2020, infine, verranno discussi i restanti tre Atti di Appello per i quali si è in attesa che vengano fissate le rispettive date per le udienze di trattazione.

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

## Altri contenziosi

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

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

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

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

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

In ragione di quanto precede, l'unico ricorso rimasto in vita contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano. L'udienza di discussione si è tenuta il 28 febbraio 2018. Con sentenza del 13 dicembre 2018, il Tribunale dell'Unione Europea ha respinto il ricorso del Comune di Milano. Avverso tale decisione il Comune ha appellato alla Corte di Giustizia, e l'udienza si è tenuta il 4 giugno 2020. Si è in attesa di emissione della sentenza.

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

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

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

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

Successivamente all'insinuazione al passivo, SEA SpA ha ricevuto pagamenti da Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un totale di 9.530.245,37 euro relativi ai crediti post 2 maggio in prededuzione (in origine pari a 9.622.397,82 euro). Alla data del 13 luglio 2020, pertanto, il credito insinuato in prededuzione risulta pari a 92.152,45 euro, di cui 23.822,50 euro per addizionali diritti ed euro 68.329,95 per fatture varie.

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

SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta, che sarà discussa all'udienza fissata per il 17 settembre 2020 e ha appostato nel fondo svalutazione crediti, già nel bilancio 2017, un importo pari a 25.252 migliaia di euro (riferito al credito pregresso ante 2 maggio 2017), credito per il quale, al momento non sussiste alcuna garanzia sull'incasso.

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

### **Atto di citazione pervenuto a SEA a maggio 2020 da parte di Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria**

Il 30 aprile 2020, è stato notificato da parte di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria (“Alitalia” o la “Procedura”), l’atto di citazione dinanzi al Tribunale di Civitavecchia con richiesta di revocare e, quindi, dichiarare inefficaci agli effetti della procedura concorsuale, ai sensi del combinato disposto di cui all’art. 67, 2° e 3° comma, lett. a) legge fallimentare, tutti i pagamenti eseguiti al di fuori dei termini d’uso, in quanto pagamenti di debiti liquidi ed esigibili eseguiti da Alitalia, allora in bonis, a favore di SEA nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria. Conseguentemente il suddetto atto prevede che SEA restituisca e quindi paghi ad Alitalia la complessiva somma di Euro 27.216.138,04, ovvero quella maggior o minor somma che risulterà in corso di causa o che sarà ritenuta di giustizia, oltre interessi legali di mora dal dovuto al saldo e rivalutazione monetaria, a titolo di restituzione dei pagamenti indicati in premessa, oltre alla integrale rifusione delle spese processuali.

L’udienza di prima comparizione e trattazione è attualmente quella indicata nell’atto di citazione della Procedura, ossia il 25 marzo 2021.

Dalle analisi preliminari, effettuate anche con l’ausilio dei consulenti legali all’uopo incaricati, emerge la con-

creta possibilità di poter invocare l’applicabilità al caso di specie dell’esenzione prevista dall’art. 67, comma 3, lett. a), L.F.

I pagamenti di cui Alitalia chiede l’inefficacia e la conseguente restituzione, infatti, rientrano, a giudizio della Società, all’interno della nozione di “pagamenti effettuati nell’esercizio dell’attività d’impresa”, essendo connessi all’operatività di Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. quale vettore aereo.

La maggior parte dei pagamenti riportati nell’atto di citazione notificato da Alitalia sono, a parere della Società, esenti da revocatoria fallimentare, in quanto effettuati nei termini d’uso.

Per ciò che attiene, infine, le valutazioni sul raggiungimento della prova della consapevolezza della *scientia decoctionis*, pur essendo queste di fatto soggette ad ampi spazi di valutazione e interpretazione da parte del Giudice concretamente adito, si ritiene di poter avere una serie di elementi che potrebbero far ritenere che nel caso di specie nel corso del periodo di tempo soggetto ad eventuale revocatoria non sussistono sufficienti elementi di prova per ritenere la conoscenza in capo a SEA dello stato di insolvenza della compagnia aerea.

In conclusione, sulla base delle suesposte ragioni si ritiene che il rischio di soccombenza per SEA all’esito del Giudizio possa essere considerato come “possibile” con riferimento alla quasi totalità degli importi oggetto di revocatoria.

## ALTRE INFORMAZIONI

### Customer Care

Il Gruppo SEA ha individuato nella qualità del servizio offerto una priorità strategica e pertanto si è posta l'obiettivo di un miglioramento continuo, con il raggiungimento dell'eccellenza nella Passenger Experience. A tal fine il Gruppo SEA monitora la qualità del servizio tramite un sistema di benchmarking a livello internazionale, attraverso sondaggi ai passeggeri e controlli oggettivi come previsto dalla Carta dei servizi e infine con certificazioni e piani di audit.

Data la straordinarietà dell'emergenza sanitaria creata dalla pandemia da Covid-19 ed essendo l'operatività del traffico aereo fortemente limitata, in coerenza con le comunicazioni ricevute da ENAC (PROT-11/03/2020-0029259-P), sono state sospese le attività correlate alle indagini di rilevazione degli indicatori della qualità in considerazione dell'elevata probabilità di ottenere risultati poco significativi ai fini della valutazione complessiva del normale andamento della qualità dei servizi aeroportuali.

SEA ha sottoscritto il documento redatto da EASA-ECDC: "Aviation Industry Charter for Covid-19" con cui si attesta l'applicazione da parte della Società delle linee guida operative definite a livello europeo e si attiva un processo di feedback sui risultati conseguiti in aeroporto a fronte delle misure implementate, al fine di poter affinare e migliorare progressivamente gli elementi di riferimento generali, tenendo conto degli effettivi risultati operativi.

### Attività relative al contrasto alla diffusione del Covid-19

A fronte dell'emergenza Covid-19 il Gruppo SEA ha voluto indirizzare la sua azione di contrasto alla pandemia in atto, agendo su più fronti.

Sono stati elaborati 3 nuovi protocolli, con l'obiettivo di salvaguardare la salute di passeggeri ed operatori, garantire il mantenimento dei normali livelli di safety e security e favorire la graduale ripresa del traffico passeggeri:

- *Protocollo Aziendale*: le misure in capo al Datore di lavoro, a tutela dei dipendenti e dei soggetti terzi che, rientrano nelle tutele previste dal D. Lgs. 81/08;
- *Protocollo Operativo Sanitario di Linate* e il *Protocollo Operativo Sanitario di Malpensa*, che raccolgono tutte le misure in capo al Gestore aeroportuale:

- a tutela dei Passeggeri e degli Utenti aeroportuali;
- di indirizzo e coordinamento di tutti i soggetti aeroportuali per regolamentare le aree di lavoro comuni.

Al fine di impedire l'accesso alla aerostazione a chi presenti temperatura maggiore di 37.5 °C, in entrambi gli aeroporti di Linate e Malpensa, sono stati individuati specifici punti di accesso e di uscita all'edificio che consentono di garantire la separazione dei flussi e la misurazione della temperatura di ogni persona che volesse entrare in aerostazione.

È obbligatorio per tutte le persone presenti all'interno dell'aerostazione indossare sempre una mascherina protettiva.

All'interno del terminal vengono attuate specifiche procedure al fine di garantire una distanza interpersonale di almeno 1 metro, a meno che non si tratti di componenti del medesimo nucleo familiare. In particolare, sono attivate le seguenti azioni:

- presenza di adesivi a terra sia in tutte le aree di attesa e accodamento sia all'interno del terminal;
- nelle aree in cui sono possibili maggiori assembramenti sono presenti dei "facilitatori" che invitano le persone a rispettare le corrette distanze di sicurezza;
- riduzione del numero delle sedute disponibili;
- installazione di barriere protettive in plexiglass nelle postazioni operative che prevedono interazione con i passeggeri.

La separazione interpersonale viene garantita anche a bordo dei bus che effettuano il trasporto dei passeggeri tra il terminal e l'aeromobile, dove il numero massimo di passeggeri consentiti a bordo è stato ridotto del 50% rispetto alla capienza massima.

Presso i punti di ristoro e servizi commerciali, il titolare degli spazi assegnati in sub-concessione deve garantire il mantenimento almeno della distanza interpersonale di sicurezza e dovrà garantire il rispetto delle misure di volta in volta emanate dal Governo (DPCM, Decreto-legge, Linee guida, ecc.) o dalla Regione Lombardia.

È assicurata la pulizia e l'igienizzazione di ambienti ed attrezzature attraverso la disinfezione delle superfici, attrezzature e aree, mentre sono stati distribuiti in modo capillare nelle diverse aree del terminal i dispenser di gel disinfettante.

## La dimensione ambientale

Anche nel 2020, si riafferma l'impegno del Gruppo SEA di coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo dei processi aziendali. La politica ambientale e gli indirizzi assunti a guida dello sviluppo dei nostri aeroporti, così come rinnovata nel 2019, non si sono infatti modificati.

### Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

Il Gruppo SEA si conferma proattivo nel contesto della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e, in particolare, di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e 2)<sup>4</sup>.

Nell'ambito del programma Airport Carbon Accreditation, SEA ha rinnovato nel giugno 2019 l'accreditamento al livello 3+, Neutralità, per entrambi gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa. Tale accreditamento è stato esteso a giugno 2021 in conseguenza della pandemia di Covid-19.

### La progettualità europea

Nell'ambito del programma Horizon 2020 sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

- SATIE: Security of Air Transport Infrastructure of Europe; il progetto, iniziato a maggio 2019 e della durata di 24 mesi, intende adottare un approccio olistico sulla prevenzione delle minacce cyber-fisiche, il rilevamento, la risposta e la mitigazione negli aeroporti, garantendo al contempo la protezione di sistemi critici, dei dati sensibili e dei passeggeri;
- ClimOp: Climate assessment of innovative mitigation strategies towards Operational improvements in Aviation. Il progetto durerà 42 mesi ed ha avuto come data di inizio ufficiale il 1° gennaio 2020.

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

- FENIX: il progetto iniziato ad aprile 2019 e di durata di 36 mesi ha l'obiettivo di potenziare il coinvolgimento degli stakeholders in ambito della logistica,

nell'ottica di una pianificazione collaborativa e di un monitoraggio in vari scenari e contesti, con riferimento alle reti transeuropee dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

- ITAIR ISAC: è attualmente in fase di definizione con l'Agenzia INEA, mentre la fase operativa verrà avviata il 1° settembre 2020 e durerà 36 mesi. Il progetto si propone di migliorare le capacità informatiche degli operatori aeroportuali italiani attraverso la creazione di un Centro di Analisi della condivisione delle informazioni.

### Processi di gestione ambientale

In riferimento al Master Plan Linate 2030, si è conclusa positivamente la procedura di VIA con la pubblicazione del Provvedimento di compatibilità ambientale, Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. A seguito della successiva pubblicazione sulla G.U. della Repubblica Italiana, è stato concordato con ENAC di attivare entro il mese di luglio le procedure per l'avvio della Conferenza di Servizi necessaria a conseguire la conformità urbanistica.

Relativamente al Nuovo Master Plan Malpensa 2035 ENAC ha approvato la Relazione Tecnica a dicembre 2019 e sulla base dello stesso documento è stato elaborato il SIA trasmesso ad ENAC il 6 marzo 2020 e si è quindi concordato con lo stesso ente l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il giorno 26 giugno 2020. L'avvio formale della procedura è accompagnato da primi incontri di illustrazione dei principali contenuti con gli enti maggiormente interessati (comuni del CUV, Regione Lombardia, Parco Regionale del Ticino).

### Mitigazioni ambientali

Sul tema normativo della mitigazione delle abitazioni site nell'intorno di Linate si è concluso il piano per la mappatura completo dei ricettori sensibili nell'intorno aeroportuale, che consentirà di avere una base informativa completa e affidabile su cui progettare gli interventi che seguiranno l'approvazione del nuovo Master Plan di Linate. Tale attività entro l'anno 2020 porterà alla definizione delle modalità di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. Il piano di mappatura dei ricettori sensibili citato per Linate sarà esteso entro il 2020 anche al ter-

<sup>4</sup>Scopo 1 Emissioni dirette: emissioni associate alle fonti che sono possedute o che si trovano sotto il controllo della società.

Scopo 2 Emissioni indirette: Emissioni associate alla generazione di energia elettrica o termica acquistata o consumata dall'impresa, che fisicamente viene immessa nel perimetro societario.

torio di Malpensa, con analogia finalità ma inquadrata nel processo di definizione della zonizzazione acustica e analisi degli impatti ambientali derivanti dagli sviluppi dello scalo recepiti nel nuovo Master Plan al 2035.

## Gestione delle risorse umane

### Organico

Al 30 giugno 2020 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.849 unità, in diminuzione di 4 unità rispetto al 31 dicembre 2019 (-0,1%). Il numero di Full Time Equivalent complessivo del periodo gennaio-giugno 2020 rispetto all'intero anno 2019 è in decremento di 28 unità da 2.802 a 2.774 (-1,0%).

Al 30 giugno 2020 la presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 28% degli *Headcount*, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

### Organizzazione

A gennaio 2020 è stata varata la nuova macrostruttura finalizzata a perseguire le seguenti linee guida:

- presidio delle direttrici di business stabilite nel piano industriale;
- introduzione di responsabilità articolate per scalo con manager vicini alle operations per una gestione tempestiva di rischi e opportunità e per una valorizzazione delle distintività di ciascun aeroporto;
- razionalizzazione dei centri di responsabilità dei ricavi;
- valorizzazione di una organizzazione piatta;
- istituzione di comitati permanenti per presidiare in modo integrato tematiche chiave trasversali.

In coerenza con quelle linee guida sono stati emessi gli ordini di servizio che prevedono, a riporto dell'Amministratore Delegato e CEO, l'istituzione della posizione di Chief Operating Officer, l'istituzione della posizione di Supply Chain, ICT and Innovation, l'integrazione delle responsabilità del Chief Financial and Risk Officer e la conferma delle altre posizioni principali.

### Formazione

A causa dell'impatto della pandemia e delle normative che hanno fortemente limitato e successivamente vietato l'erogazione della formazione in aula, il primo semestre ha subito una contrazione della programma-

zione dei corsi tradizionalmente svolti presso i Training Center e delle attività di Addestramento sul campo. Conseguentemente, si è reso necessario ripensare obiettivi e modalità di erogazione della formazione, per permettere al personale di restare "in contatto" con l'azienda attraverso nuovi strumenti e nuove modalità di confronto, con l'obiettivo di mantenere alto il livello di efficienza, efficacia e di engagement di ciascuno.

Il Gruppo SEA ha proposto tre iniziative di formazione con i molteplici obiettivi di: migliorare il benessere personale, incrementare la produttività individuale ed affinare le tecniche di gestione dei team da remoto.

Nel primo semestre è stata anche lanciata una "Library" in SEAnet che risponde all'esigenza di dedicare a tutto il personale una raccolta, aggiornata settimanalmente, di contenuti, webinar e video, che supporti l'aggiornamento e l'apprendimento.

In collaborazione con Cefriel, Politecnico di Milano, nel 2020 prosegue per il terzo anno il percorso di Open Innovation allo scopo di impattare concretamente su processi, tecnologie e servizi. Il progetto "SEA Insight" opera con l'obiettivo di accelerare il cambiamento in un sistema complesso come quello aeroportuale.

Nel secondo trimestre del 2020 è stata implementata una iniziativa di aggiornamento sul Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, Misure Anticorruzione e Whistleblowing rivolto ai Dirigenti del Gruppo SEA.

Allo scopo di dotare l'azienda di una raccolta condivisa degli strumenti di valutazione, nel corso del primo semestre del 2020, è stato definito un vademecum dei sistemi di valutazione, che illustra i flussi di processo e gli strumenti utilizzati, divenendo un documento di riferimento per le tematiche di On boarding, Talent Management e Performance Management.

Anche in ambito di formazione mandatoria al fine di rimanere compliant alle scadenze (seppure in alcuni casi siano state previste proroghe dalle varie autorità) delle varie certificazioni di competenze previste per il personale delle operations, sono state predisposte nuove modalità di erogazione compatibili con le normative anti Covid-19, potenziando le attività di Training on line. Durante il periodo di lockdown sono stati realizzati nuovi prodotti formativi coerenti con le linee guida ENAC ed EASA e riguardanti:

- Piano Emergenza Aeronautica
- Safety Net
- Leading Safety after lockdown
- DGR Cat. 12

- Procedure Operative
- Segnali manuali Aeronautici
- Emergenza Covid-19 disposizioni di sicurezza.

Con l'offerta di questi nuovi corsi, che si sono aggiunti ad una library di corsi virtuali già realizzati in precedenza, il totale delle persone formate on line nel semestre è stato di oltre 1.350 solo per SEA, con un incremento del 200% rispetto allo stesso periodo del 2019. Oltre alla fruizione di corsi on line, una nuova applicazione è in via di sperimentazione la formazione attraverso Aule Virtuali (webinar) con il duplice obiettivo di mantenere rispondenza agli obblighi di distanziamento e di garantire il prosieguo delle attività formative. Per quanto riguarda i contenuti, un focus particolare è stato dedicato nel semestre al Training Compliance EASA e il corso Airside Safety.

## Welfare

L'attività di analisi e consuntivazione delle iniziative e dei servizi di Welfare del 2019 ha caratterizzato l'attività del primo mese dell'anno. Dalle analisi emerge che una percentuale pari al 75,1% dei dipendenti ha usufruito di almeno una iniziativa aziendale nel 2019. Dal mese di marzo, pur in presenza dei forti impatti dovuti alle prescrizioni anti-Covid-19, si è cercato di dare continuità alle principali iniziative previste per il periodo.

Di seguito si segnalano le principali iniziative del primo semestre del 2020:

- Push to Open: progetto di orientamento, attivo da qualche anno, dedicato ai figli dei dipendenti che frequentano l'ultimo anno di scuola superiore si è concluso nei primi mesi dell'anno;
- Scuola genitori: avviata a gennaio 2020 e finalizzata ad approfondire temi legati alla genitorialità. Gli incontri sono stati realizzati in modalità di diretta streaming;
- Fragilità: l'offerta di servizi e un help desk telefonico come supporto alla cura di familiari anziani, è previsto anche per il 2020.

La situazione contingente non ha permesso all'Associazione NOI Sea di poter organizzare per l'estate i consueti centri estivi e camp per i figli dei dipendenti, che saranno sostituiti da un rimborso per l'iscrizione a centri estivi esterni.

## Comunicazione Interna e Progetto Smart Working

Nel corso del primo semestre le attività di comunicazione interna si sono prevalentemente concentrate sui

temi dettati dall'emergenza Covid-19. Tutte le attività hanno visto come principale touchpoint SEAnet, la piattaforma intranet aziendale, raggiungibile da tutti i colleghi anche al di fuori della rete SEA. È stata implementata l'assegnazione della casella di mail aziendale a tutto il personale della Società, in particolare per le funzioni operations che ancora non potevano usufruire di questo canale comunicativo.

Nel corso del primo semestre 2020 è stata rafforzato il progetto Smart Working, visto che durante il lockdown il personale con mansioni remotizzabili è stato invitato a usufruire di questa modalità in maniera esclusiva in risposta alle esigenze di tutela della salute e alle normative anti Covid-19. Un contributo importante è rappresentato dalla procedura semplificata contenuta nella normativa anti-Covid-19 che ha permesso di formalizzare il lavoro da remoto con un processo sostanzialmente paperless. Dal mese di luglio è previsto un graduale rientro in presenza negli uffici, su base volontaria, con corrispondente riduzione delle giornate di smart working.

## Relazioni Industriali

Nel primo semestre del 2020 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia sulle tematiche operative sia su quelle strettamente legate alla gestione della crisi derivante dal Covid-19. In particolare:

- In data 27 febbraio 2020 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo per regolare le modalità applicative relative all'insourcing del servizio BHS di Linate, in precedenza affidato operativamente ad Airport Handling.
- In data 13 marzo 2020 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo volto alla richiesta di ammortizzatori sociali per far fronte alla crisi derivante dal Covid-19. Lo strumento individuato è stato quello della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per una durata complessiva di 12 mesi (dal 16 marzo 2020) e per un totale di 2.699 lavoratori operanti sugli scali di Linate e Malpensa. Tale Accordo è stato successivamente recepito in sede Regionale.
- Con Verbale del 18 marzo 2020 è stato costituito il "Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del Protocollo 14/03/2020" che, nei mesi da marzo a giugno, si è regolarmente incontrato per discutere sia delle procedure e dei regolamenti di sicurezza introdotti per il contrasto al Covid-19 sia per gli aggiornamenti riguardanti tematiche di natura gestionale (es. applicazione CIGS, ridefinizione dei perimetri di attività, disposizioni operative etc.).
- In data 4 giugno 2020 è stato sottoscritto un Verba-

le di Accordo per accedere ad un piano di formazione finanziata che prevede la partecipazione di 500 lavoratori, operanti presso gli aeroporti di Linate e Malpensa, per un monte formativo di 1360 ore. Tale piano si prefigge l'obiettivo di supportare le persone a gestire la crisi sia dal punto di vista emotivo che da quello operativo, con particolare focus per chi lavora in smart working.

## Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del primo semestre 2020 sono proseguite le attività interne inerenti il mantenimento del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGS&SL), certificato secondo la norma OHSAS 18001:2007. Tale sistema è stato regolarmente monitorato mediante l'effettuazione di audit interni e di attività di *follow-up*, prima dell'insorgere dell'emergenza Covid-19. Le criticità rilevate sono state analizzate e risolte attraverso l'adozione di adeguate misure correttive ai fini della riduzione e del controllo dei rischi in ambito di SSL. L'ordinaria attività di audit (audit interni; audit di prevenzione incendi presso operatori terzi, audit presso gli spazi comuni presenti nei terminal e audit presso i cantieri – Titolo IV) è stata quindi temporaneamente sospesa e sarà pertanto riattivata e rimodulata, come condiviso con l'Ente Certificatore TUV, a partire dal secondo semestre dell'anno.

Per contro, dal mese di marzo è stata rafforzata l'attività di Safety walk (effettuati n° 37 monitoraggi) che ha visto affiancare alla consueta verifica di aspetti di Health and Safety di ordinaria gestione, 17 monitoraggi operativi specifici focalizzati sul controllo dell'effettiva applicazione delle misure di contenimento introdotte dal SEA già dal mese di febbraio per far fronte all'emergenza Coronavirus.

In ottica di allineamento alla ISO 45001, norma che ha sostituito lo Standard OHSAS e a cui SEA intende migrare entro il 2020, è stato predisposto e adeguato parte dell'apparato documentale, in assolvimento a quanto previsto dai requisiti del nuovo standard.

Sempre in base a tali requisiti, è stata già effettuata una preliminare analisi del contesto e delle parti interessate ed è stata approntata la valutazione dei rischi e delle opportunità per il SGSSL, fino ad arrivare all'identificazione di alcuni specifici piani di azione in corso di perfezionamento.

È attualmente in corso di completamento la revisione del Manuale del SGSSL e di alcune procedure gestionali, nonché l'approntamento di nuove procedure in vista della migrazione alla ISO 45001:2018.

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi, a inizio anno 2020 è stato redatto il nuovo Programma delle Prove di Emergenza ed Evacuazione - siti di MXP e LIN - non più relativo al solo anno in corso, ma con cadenza temporale triennale. Tutte le anomalie/discrepanze/NC emerse durante i sopralluoghi relativi agli Spazi Comuni, alla verifica documentale, agli audit e alle Prove di evacuazione vengono nominate, gestite e rendicontate nel Registro Antincendio, dove vengono inoltre inserite le analisi delle cause e l'individuazione di azioni migliorative e/o correttive, se necessarie. A partire dall'inizio di luglio le simulazioni verranno estese ad altre porzioni del Terminal e ad alcuni edifici ausiliari, tra i quali l'aerostazione SEA Prime.

Dalla fine del mese di gennaio, le attività di sicurezza del lavoro sono state quasi esclusivamente finalizzate alla gestione dell'emergenza Covid-19. Nel seguito si riportano le principali azioni effettuate/coordinate:

- Introduzione delle prime misure di sicurezza correlate all'emergenza Coronavirus su tutti i voli provenienti dall'area che a quel momento era l'epicentro dell'emergenza (Cina, Taiwan, Hong Kong).
- Aggiornamento del DVR aziendale, in accordo con il Medico Competente, per la parte relativa al rischio biologico potenziale da Covid-19 (rev. 0). Le varie revisioni che si sono poi susseguite hanno anticipato/allineato la definizione delle misure aziendali rispetto a quelle via via introdotte dalle disposizioni normative (locali o nazionali), anche assicurando il costante adeguamento delle misure all'evolversi dell'organizzazione aziendale e del crescente livello di rischio.

Il Servizio Prevenzione e Protezione interaziendale ha inoltre provveduto a:

- Aggiornare la valutazione dei rischi per le mansioni interessate da mutamenti organizzativi conseguenti alle variazioni intervenute relative allo scalo di Malpensa;
- Predisporre l'elenco completo dei Dispositivi di Protezione Individuali necessari alla luce dell'emergenza Covid-19;
- Supportare tecnicamente le varie funzioni aziendali che gestiscono attività oggetto di appalto nella predisposizione e aggiornamento dei DUVRI ai sensi dell'art. 26 D. Lgs. 81/08;
- Supportare, per gli aspetti tecnici, la Direzione HR nella predisposizione della documentazione richiesta dagli enti di controllo relativamente ad indagini sugli infortuni sul lavoro o su specifici casi di malattie professionali;

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

È proseguita la gestione dei rapporti con gli Enti pubblici correlati alle problematiche relative alla salute e sicurezza sul lavoro (ATS, INAIL, DTL, ecc.), supportando di volta in volta le varie funzioni aziendali coinvolte.

Sono proseguite, da parte degli Esperti Qualificati in radioprotezione, le attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, attraverso specifiche dosimetrie ambientali e personali delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché attraverso apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radio-gene detenute e utilizzate dal personale di SEA. Inoltre, hanno contribuito alla redazione della documentazione necessaria a formalizzare agli Enti competenti, le variazioni alla pratica di detenzione di sorgenti radioattive, di ciascun scalo.

È proseguita, come da programma, l'attività di sorveglianza sanitaria sui lavoratori esposti a particolari rischi per la salute con l'effettuazione delle visite periodiche da parte dei quattro Medici Competenti aziendali.

L'andamento infortunistico nei primi 6 mesi del 2020 ha evidenziato, anche a seguito del lockdown forzato, un decremento significativo degli infortuni sul lavoro sugli scali societari.

## SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

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

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

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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha istituito al proprio interno due Comitati previsti dal Codice di Autodisciplina, aventi funzioni propositive e consultive nei confronti dell'organo amministrativo (ovvero il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e il Comitato Remunera-

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

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

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

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

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

Il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi è informato alle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina e alle *best practice* in materia.

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

## SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

### Premessa

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

Le procedure e l'organizzazione sottese al Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi della Società sono finalizzate a realizzare:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

### **Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità**

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 ed in carica alla data del 30 giugno 2020, è composto dai Consiglieri Patrizia Giangualiano, individuata quale Presidente del Comitato, Rosario Mazza e Pierfrancesco Barletta.

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

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

### **Responsabile della funzione di Internal Audit**

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

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

### **Società di Revisione legale dei conti**

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

### **Organismo di Vigilanza ex D.lgs. 231/2001**

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 ed in carica alla data del 30 giugno 2020 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, Giovanni Maria Garegnani e Lorenzo Enrico Lamperti, un Consigliere non esecutivo, Luciana Rovelli, e il Direttore della funzione Auditing, Ahmed Laroussi.

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

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

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

### **Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.lgs. 231/2001**

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

siglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 dicembre 2019. Il Modello è in corso di aggiornamento ai reati introdotti nel Decreto successivamente a tale data. Il Modello si compone di una "Parte Generale", di una "Parte Speciale" e dei singoli "Componenti". Le società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001.

### Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

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

La Procedura OPC è pubblicata sul sito internet della Società all'indirizzo [www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu).

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

### Codice di Condotta

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

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

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

### Referente per l'Anticorruzione

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

### Misure anticorruzione

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato su base volontaria, in assenza di obbligo normativo, apposite misure anticorruzione in coerenza con le finalità della L. 190/2012, che vanno ad affiancare il Modello di Organizzazione e Gestione ex D. lgs. 231/2001. Le misure anticorruzione sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione il 6 febbraio 2020. Il documento include le misure di prevenzione previste nel Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal CdA il 22 febbraio 2018, e certificato, in data 8 marzo 2018, secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 "Anti-bribery Management System".

### Politiche di diversità

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

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

**GRUPPO SEA**

**BILANCIO CONSOLIDATO**

Gruppo

SEA

Bilancio

Consolidato

## PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

### SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

(in migliaia di euro)	Note	30 giugno 2020		31 dicembre 2019	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	983.126		994.659	
Immobilizzazioni materiali	8.2	212.676		215.657	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	11.634		10.106	
Investimenti immobiliari	8.4	3.403		3.404	
Partecipazioni in società collegate	8.5	70.285		76.674	
Altre partecipazioni	8.6	26		26	
Imposte differite attive	8.7	75.893		58.163	
Altri crediti non correnti	8.8	6.462		6.470	
<b>Totale Attività non correnti</b>		<b>1.363.505</b>	<b>0</b>	<b>1.365.159</b>	<b>0</b>
Rimanenze	8.9	2.130		1.848	
Crediti commerciali	8.10	51.788	2.417	123.241	13.326
Crediti per imposte	8.11	2.338		2.071	
Altri crediti correnti	8.11	10.928	625	11.067	
Cassa e disponibilità liquide	8.12	312.161		87.521	
<b>Totale Attivo corrente</b>		<b>379.345</b>	<b>3.042</b>	<b>225.748</b>	<b>13.326</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>1.742.850</b>	<b>3.042</b>	<b>1.590.907</b>	<b>13.326</b>
Capitale sociale	8.13	27.500		27.500	
Altre riserve	8.13	331.735		206.674	
Risultato del Gruppo	8.13	(49.860)		124.419	
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>		<b>309.375</b>		<b>358.593</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi</b>		<b>27</b>		<b>27</b>	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi</b>	<b>8.13</b>	<b>309.402</b>		<b>358.620</b>	
Fondo rischi e oneri	8.14	160.375		157.408	
Fondi relativi al personale	8.15	46.671		48.172	
Passività finanziarie non correnti	8.16	494.617		505.692	
Altri debiti non correnti	8.17	7.475		7.961	
<b>Totale Passività non correnti</b>		<b>709.138</b>		<b>719.233</b>	
Debiti commerciali	8.18	149.231	4.336	182.085	11.520
Debiti per imposte dell'esercizio	8.19	11.694		10.689	
Altri debiti	8.20	235.193		287.522	
Passività finanziarie correnti	8.16	328.192		32.758	
<b>Totale Passivo corrente</b>		<b>724.310</b>	<b>4.336</b>	<b>513.054</b>	<b>11.520</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>1.433.448</b>	<b>4.336</b>	<b>1.232.287</b>	<b>11.520</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>1.742.850</b>	<b>4.336</b>	<b>1.590.907</b>	<b>11.520</b>

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	1° semestre 2020		1° semestre 2019	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	141.095	11.614	343.449	27.617
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	15.155		17.746	
<b>Totale ricavi</b>		<b>156.250</b>	<b>11.614</b>	<b>361.195</b>	<b>27.617</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	9.3	(68.885)		(96.117)	
Materiali di consumo	9.4	(17.054)		(24.405)	
Altri costi operativi	9.5	(58.337)		(88.320)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(13.999)		(16.288)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(158.275)</b>	<b>(11.132)</b>	<b>(225.130)</b>	<b>(20.996)</b>
<b>Margine Operativo lordo / EBITDA *</b>		<b>(2.025)</b>	<b>482</b>	<b>136.065</b>	<b>6.621</b>
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(604)		716	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(11.022)		(8.526)	
Ammortamenti	9.9	(39.146)		(38.288)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>(52.797)</b>	<b>482</b>	<b>89.967</b>	<b>6.621</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	(5.764)	(5.764)	8.753	8.753
Oneri finanziari	9.11	(8.671)		(8.633)	
Proventi finanziari	9.11	41		112	
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>(67.191)</b>	<b>(5.282)</b>	<b>90.199</b>	<b>15.374</b>
Imposte	9.12	17.331		(24.038)	
<b>Risultato netto</b>		<b>(49.860)</b>	<b>(5.282)</b>	<b>66.161</b>	<b>15.374</b>
Risultato di pertinenza dei terzi		0		1	
<b>Risultato del Gruppo</b>		<b>(49.860)</b>	<b>(5.282)</b>	<b>66.160</b>	<b>15.374</b>
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	10	(0,20)		0,26	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	10	(0,20)		0,26	

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

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020		1° semestre 2019	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>(49.860)</b>	<b>(5.282)</b>	<b>66.160</b>	<b>15.374</b>
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	913		696	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(219)		(167)	
<b>Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>694</b>		<b>529</b>	
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(69)		(3.100)	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	17		744	
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(52)</b>		<b>(2.356)</b>	
<b>Totale altre componenti dell'utile complessivo</b>	<b>642</b>		<b>(1.827)</b>	
<b>Totale risultato complessivo dell'esercizio</b>	<b>(49.218)</b>		<b>64.333</b>	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	(49.218)		64.332	
- Interessi di minoranza	0		1	

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020		1° semestre 2019	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>				
Risultato prima delle imposte	(67.191)		90.199	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	39.146		38.288	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	3.285		(2.212)	
Variazione dei fondi del personale	(1.738)		(903)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	731		(534)	
Oneri finanziari netti	8.630		8.521	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	5.764		(8.753)	
Altre variazioni non monetarie	(1.560)		(1.674)	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>(12.933)</b>		<b>122.932</b>	
Variazione rimanenze	(282)		150	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	72.160	10.284	(22.789)	(4.140)
Variazione altre attività non correnti	8		(2)	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(79.300)	(7.184)	6.840	4.420
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>(7.414)</b>	<b>3.100</b>	<b>(15.801)</b>	<b>280</b>
Imposte sul reddito pagate	(5.880)		0	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>	<b>(26.227)</b>	<b>3.100</b>	<b>107.131</b>	<b>280</b>
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali (*)	(15.749)		(20.433)	
-materiali	(7.728)		(14.480)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-materiali	2		296	
Dividendi incassati			5.802	5.802
<b>Cash flow assorbito dall'attività di investimento</b>	<b>(23.475)</b>		<b>(28.815)</b>	<b>5.802</b>
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	288.283		(10.016)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(1.032)		(425)	
Dividendi distribuiti	(1)		(98.767)	
Interessi e commissioni pagati	(12.944)		(13.733)	
Interessi incassati	36		69	
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento</b>	<b>274.342</b>		<b>(122.872)</b>	
<b>Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>224.640</b>	<b>3.100</b>	<b>(44.556)</b>	<b>6.082</b>
Disponibilità liquide di inizio periodo	87.521		153.036	
Disponibilità liquide di fine periodo	312.161		108.480	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine periodo riportati in bilancio	312.161		108.480	

\* Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per il primo semestre 2020 è pari 5.606 migliaia di euro a fronte di 8.499 migliaia di euro del primo semestre 2019.

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/ utili attuariali	Riserve hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
<b>Saldo al 31 dicembre 2018</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>294.022</b>	<b>(381)</b>	<b>(3.616)</b>	<b>136.076</b>	<b>459.101</b>	<b>25</b>	<b>459.126</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>									
Destinazione dell'utile di esercizio 2018			136.076			(136.076)			0
Dividendi deliberati (*)			(223.400)				(223.400)		(223.400)
<b>Altri movimenti</b>									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(2.883)	1.356		(1.527)		(1.527)
Risultato dell'esercizio						124.419	124.419	2	124.421
<b>Saldo al 31 dicembre 2019</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>206.698</b>	<b>(3.264)</b>	<b>(2.260)</b>	<b>124.419</b>	<b>358.593</b>	<b>27</b>	<b>358.620</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>									
Destinazione dell'utile di esercizio 2019			124.419			(124.419)	0		0
<b>Altri movimenti</b>									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(52)	694		642		642
Risultato del periodo						(49.860)	(49.860)	0	(49.860)
<b>Saldo al 30 giugno 2020</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>331.117</b>	<b>(3.316)</b>	<b>(1.566)</b>	<b>(49.860)</b>	<b>309.375</b>	<b>27</b>	<b>309.402</b>

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

## NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

### 1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

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

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

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

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

Si segnala che il Gruppo detiene al 30 giugno 2020 le seguenti partecipazioni in società collegate e valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Malpensa Logistica Europa (partecipazione del 25%) che opera nelle attività di logistica integrata; (iii) SEA Services (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iv) Disma (partecipazione del 18,75%) che è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa; (v) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale) società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, e (vi) Airport Handling SpA (partecipazione pari al 30% del capitale sociale) società che si occupa di servizi di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili ed equipaggi di tutti i vettori.

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

L'evento più rilevante del primo semestre 2020 è stato la diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo. Per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

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

**Azionisti pubblici**

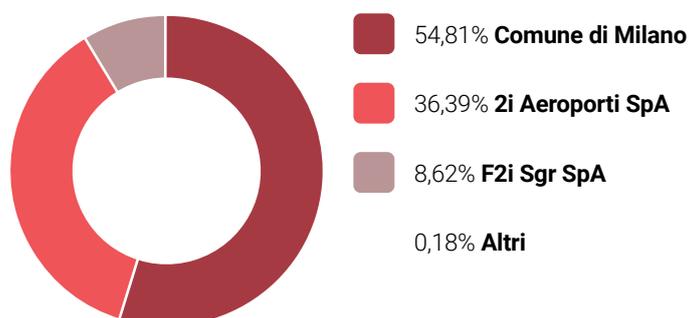
8 enti/società	
Comune di Milano <sup>(*)</sup>	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
<b>Totale</b>	<b>54,95%</b>

**Azionisti privati**

2i Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA <sup>(**)</sup>	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
<b>Totale</b>	<b>45,05%</b>

(\*) Titolare di azioni di categoria A

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

**2. CONFORMITÀ AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI**

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data di approvazione dello stesso, emessi dall'*International Accounting Standards Board* e omologati dall'Unione Europea. Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC"), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* ("SIC"). In particolare, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in applicazione dello IAS 34 relativo ai bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende, pertanto, tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, con particolare riferimento all'analisi del contenuto delle voci di bilancio, essendo l'informativa finanziaria della presente Relazione Finanziaria semestrale prevalentemente volta, ai sensi dello IAS 34, alla individuazione delle motivazioni delle variazioni intervenute nelle voci comparative. Nella redazione del Bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2019, opportunamente aggiornati come di seguito indicato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.

La redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato e delle relative note esplicative in applicazione degli IFRS richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività della relazione semestrale e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del 30 giugno 2020. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a Conto Economico.

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la determinazione di eventuali perdite di valore di attività non correnti, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorché sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui, come accaduto nel primo semestre 2020, vi siano indicatori di impairment che richiedano un'immediata valutazione di eventuali perdite di valore.

I trigger event che hanno fatto emergere la necessità di effettuare un impairment test al 30 giugno 2020 sono riportati di seguito:

- Riduzione nella domanda di prodotti/servizi: l'attività aeronautica passeggeri è stata quasi totalmente sospesa per circa tre mesi a causa dell'insorgere della pandemia da Covid-19;
- Re-sizing da parte di molte compagnie aeree clienti, con particolare riferimento alla flotta e agli equipaggi;
- Compagnie aeree in difficoltà economica e finanziaria: tutte le compagnie aeree sono in forte difficoltà finanziaria e molte sono in attesa di un supporto statale;
- Liquidazione di Air Italy (non correlata alla diffusione del Covid-19) vettore di riferimento per Malpensa;
- Pressione commerciale da parte dei partner non aviation.

Il test di impairment, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 20 luglio 2020, è stato effettuato a partire dal Piano Industriale 2020-2024 approvato dal Consiglio di Amministrazione del 6 febbraio 2020. Sulla base di tale Piano, sono state elaborate delle proiezioni economico-finanziarie coerenti con una pianificazione degli investimenti di medio-lungo termine. Le suddette proiezioni sono state riviste sulla base degli accadimenti già registrati e degli impatti che si ritiene possano derivarne nel breve-medio termine.

In particolare, nel calcolo del valore d'uso - elaborato sulla base delle sopracitate proiezioni - si riportano di seguito le principali ipotesi sottostanti la stima dei flussi di cassa attesi.

Per quanto riguarda gli scenari regolatori, questi sono coerenti con i criteri di regolazione ART, è inoltre stata considerata l'estensione della concessione di 24 mesi (nuova scadenza: 2043) in virtù dell'iter di conversione in legge del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19" (cd. Decreto Rilancio).

In relazione agli scenari operativi e di traffico si sono presi a riferimento il traffico passeggeri 2020 e 2021 come da più recenti proiezioni interne, coerenti con programmazioni dei vettori, piani di sviluppo e accordi di incentivazione e il raggiungimento della condizione di traffico 2019 tra il 2022 e il 2023.

Si ritiene opportuno precisare che nella stima dei valori di traffico atteso sono stati presi in esame i più recenti studi di settore e report specialistici ad oggi disponibili posizionando le stime effettuate dalla Società ad un livello intermedio.

L'impairment test è stato condotto considerando il Gruppo SEA un'unica CGU in quanto:

- La generazione di flussi di cassa da parte dei due aeroporti si basa in prevalenza sull'incasso dei diritti aeronautici tra cui i diritti passeggeri che vengono definiti a livello di «sistema» aeroportuale e considerando costi e investimenti sostenuti a livello consolidato;
- I nuovi modelli tariffari ART consentono al gestore un'articolazione delle tariffe per prodotto/terminal con il solo vincolo di mantenere la correlazione ai costi a livello di sistema aeroportuale;
- Linate e Malpensa rappresentano dal punto di vista industriale due prodotti con pricing e posizionamento di mercato distinto ma costituiscono insieme l'offerta di SEA;
- SEA ha riscontrato negli anni la stretta connessione dal punto di vista industriale tra lo sviluppo del traffico operato dai due scali.

Il valore d'uso della CGU è stato determinato attraverso l'attualizzazione dei flussi futuri alla data del 30 giugno 2020. Per lo sconto dei flussi è stato utilizzato il WACC nominal post-tax, pari a 6,8%, in coerenza con gli unlevered free cash-flows prospettici stimati. Tale valore d'uso è stato quindi confrontato con il valore complessivo al 30 giugno 2020 di immobilizzazioni materiali, immateriali, diritti d'uso, investimenti immobiliari e del capitale circolante netto.

Il valore d'uso della CGU è risultato significativamente superiore al valore delle immobilizzazioni, pertanto l'impairment test non ha evidenziato perdite durevoli di valore. A supporto di tale risultato è stata condotta un'analisi di sensitività dalla quale è emerso che il valore d'uso degli asset risulta superiore al suo valore di carico sia a fronte di riduzioni significative del traffico gestito sia a fronte di incrementi significativi del WACC.

Il processo di impairment è stato svolto anche per le partecipazioni in società collegate. Il Gruppo SEA ha utilizzato il metodo della valutazione di mercato (fair value), che utilizza informazioni generate da entità e/o operazioni comparabili. Per ciascuna società partecipata è stato individuato un panel di comparabili e/o di transazioni nel settore di riferimento che hanno reso possibile l'individuazione di un multiplo di valore, individuato come rapporto tra EV (Enterprise Value ovvero somma di capitalizzazione di mercato e posizione finanziaria netta) ed EBITDA. Tale multiplo è stato applicato all'EBITDA 2019 di ciascuna società. L'Equity Value 2019 di ciascuna partecipata è stato quindi individuato tenendo conto della Posizione Finanziaria Netta di ciascuna so-

cietà. Ai fini dell'impairment, l'Equity Value è stato rettificato per due fattori specifici: i) fattore di sconto del 25% per l'illiquidità dell'asset in capo a SEA; ii) contrazione media di valore di mercato di un panel europeo di gestori aeroportuali osservata nel primo semestre 2020, in termini di capitalizzazione di mercato, utilizzata come proxy della perdita di valore dell'equity delle partecipate, pari al 36%. Il valore così determinato è stato assunto quale valore di ciascuna partecipata e confrontato con il valore a patrimonio netto della stessa, evidenziando sempre un valore differenziale positivo. Gli impairment test effettuati sulle partecipazioni evidenziano che, alla data del 30 giugno 2020 non sussistono perdite di valore. Tuttavia, considerato che il valore recuperabile è determinato sulla base di stime, il Gruppo SEA non può assicurare che non si verifichi una perdita in periodi futuri. Stante l'attuale contesto di crisi del mercato, infatti, i diversi fattori utilizzati nell'elaborazione delle stime potrebbero essere rivisti al verificarsi di condizioni non in linea con quelle oggetto di previsione.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 30 giugno 2020 non si è provveduto a svalutare i non-financial assets e le partecipazioni in società collegate.

## 2.1 Principi contabili di recente emissione

### Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS applicati dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2020

Si riportano nel seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2020, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>Amendments to IAS 1 and IAS 8 Definition of Material</i>	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	1° gennaio 2020
<i>Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7 Interest rate benchmark reform</i>	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	1° gennaio 2020
<i>Amendments to IFRS 3 Definition of a Business</i>	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	1° gennaio 2020
<i>Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards</i>	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	1° gennaio 2020

L'adozione di tali emendamenti non ha avuto effetti significativi sul Bilancio Consolidato semestrale abbreviato.

### Principi Contabili, Emendamenti ed Interpretazioni IFRS non ancora omologati dall'Unione Europea

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

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>IFRS 17 Insurance Contracts, including Amendments to IFRS 17</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2022
<i>Amendments to</i> - <i>IFRS 3 Business Combinations;</i> - <i>IAS 16 Property, Plant and Equipment;</i> - <i>IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets;</i> <i>Annual Improvements 2018-2020</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2022
<i>Amendment to IFRS 16 Leases Covid-19 Related Rent Concessions</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 giu 2020
<i>Amendments to IFRS 4 Insurance Contracts – deferral of IFRS19</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021

Il Gruppo non si attende effetti rilevanti dall'applicazione dei summenzionati principi.

## 2.2 Prospetti contabili

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, facente parte della Relazione Finanziaria semestrale è comprensivo del prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2020 e al 30 giugno 2019, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2020 e 31 dicembre 2019 e delle relative Note Esplicative.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale -Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico e Conto Economico complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

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

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

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 è stata redatta in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 è assoggettata a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione, Deloitte & Touche SpA, revisore legale della Società e del Gruppo ed è oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA SpA del 28 luglio 2020.

## 2.3 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2020 con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 30/06/2020 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2019 (euro)
SEA Energia S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Signature Flight Support Italy S.r.l.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano		420.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

In data 22 giugno 2020 è stata perfezionata la cessione da parte di SEA Prime della partecipazione del 40% in Signature Flight Support Italy all'azionista di maggioranza Signature Flight Support UK Regions Ltd. La cessione della partecipazione ha determinato una minusvalenza pari a 358 migliaia di euro.

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2020, con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 30/06/2020	% Possesso del Gruppo al 30/06/2020	% Possesso del Gruppo al 31/12/2019
SEA Energia S.p.A.	Integrale	100%	100%
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Signature Flight Support Italy S.r.l.		0,00%	39,96%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
SEA Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Patr. Netto	25%	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

### 3. CRITERI DI VALUTAZIONE E METODOLOGIE DI CONSOLIDAMENTO

I criteri di rilevazione e valutazione adottati nella preparazione della Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 sono gli stessi adottati nella redazione della Relazione Finanziaria annuale 2019 alla quale si rinvia.

### 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 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.

Il Gruppo SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

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

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

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

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

## Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti	150.622	210.447
- di cui scaduto	133.639	123.769
Fondo svalutazione crediti commerciali	(101.251)	(100.532)
Crediti commerciali verso imprese collegate	2.569	13.467
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(152)	(141)
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>51.788</b>	<b>123.241</b>

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

## Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
da meno di 180 giorni	25.542	18.442
da più di 180 giorni	108.097	105.327
<b>Totale crediti commerciali scaduti</b>	<b>133.639</b>	<b>123.769</b>

In relazione all'emergenza sanitaria Covid-19 e la conseguente situazione straordinaria in cui versa l'intero settore aereo, la quasi totalità dei partner commerciali ha evidenziato le proprie difficoltà finanziarie, che hanno generato un incremento del credito scaduto a fine giugno 2020.

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

Alla luce della situazione particolarmente critica a causa dell'imperversare dell'epidemia da Covid-19, si è provveduto a condurre un'analisi approfondita dell'allocazione dei clienti alle diverse classi di rating, variando, dove necessario l'assegnazione in base all'esposizione e alle informazioni attualmente disponibili.

## 4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del primo semestre 2020 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

## a) Rischio tasso di interesse

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

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

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

Al 30 giugno 2020 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (esclusivamente costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 30 giugno 2020 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,20% e l'1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine:

(in migliaia di euro)	Scadenza	30 giugno 2020		31 dicembre 2019	
		Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
<b>Obbligazioni</b>	<b>2021</b>	<b>300.000</b>	<b>3,125%</b>	<b>300.000</b>	<b>3,125%</b>
<b>Finanziamenti Bancari su raccolta BEI</b>	<b>dal 2020 al 2037</b>	<b>209.072</b>	<b>0,89%</b>	<b>220.767</b>	<b>0,93%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		34.607	3,90%	38.128	3,90%
<i>o/w a Tasso Variabile(*)</i>		174.465	0,29%	182.639	0,30%
<b>Altri Finanziamenti Bancari</b>	<b>dal 2020 al 2022</b>	<b>300.022</b>	<b>0,64%</b>	<b>44</b>	<b>0,50%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		22	0,50%	44	0,50%
<i>o/w a Tasso Variabile</i>		300.000	0,65%		
<b>Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine</b>		<b>809.094</b>	<b>1,63%</b>	<b>520.811</b>	<b>2,19%</b>

(\*) Include: (i) tranches a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 29% sia al 30.06.2020 che al 31.12.2019);  
(ii) Euro 76 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2020 è pari a 809.094 migliaia di euro, in incremento di 288.283 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019, per l'erogazione del Term Loan UCI/BNL a maggio 2020 parzialmente compensato dall'impatto della prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere. Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine si è ridotto significativamente, beneficiando delle favorevoli condizioni di costo del nuovo Term Loan, toccando l'1,63% a fine giugno 2020, in riduzione di 56bps rispetto a fine dicembre 2019 (2,19%, non considerando, in entrambi i casi, le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI).

Al 30 giugno 2020 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

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

Il *fair value* dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario al 30 giugno 2020 è pari a 829.217 migliaia di euro (in incremento rispetto a 536.831 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 30 giugno 2020;
- 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.

Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello degli indici finanziari determina, per il semestre successivo alla rilevazione, l'applicazione di un correlato spread predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

Si segnala che, a seguito dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti outstanding e le linee committed disponibili, il Gruppo SEA ha prudenzialmente richiesto un periodo di *holiday covenant* di durata compresa tra i 12 e i 18 mesi dalla chiusura dell'esercizio 2019. Ad oggi è stato già ottenuto l'assenso sul 100% delle linee RCF e delle linee BEI intermedie, e si attende a breve la conferma sulle linee BEI dirette.

Si segnala che, nonostante l'impatto dell'emergenza Covid-19 sui risultati del Gruppo SEA, al 30 giugno 2020 il livello dei *covenant* risulta comunque in linea con le condizioni contrattuali precedenti l'ottenimento dell'*holiday covenant* di periodo.

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

### Coperture tasso d'interesse (€/000)

	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 30/06/2020	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 30/06/2020	Fair value al al 31/12/2019
	10.000	6.774	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(385,9)	(520,1)
	5.000	3.387	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(192,9)	(260,0)
	15.000	8.793	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(493,2)	(668,7)
IRS	10.000	5.000	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(268,3)	(366,1)
	11.000	6.069	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(284,5)	(388,3)
	12.000	5.379	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(286,4)	(391,3)
	12.000	5.379	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(286,4)	(391,3)
Collar	10.000	5.000	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(219,3)	(298,1)
	11.000	4.931	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(212,9)	(290,3)
<b>Totale</b>	<b>96.000</b>	<b>50.712</b>				<b>(2.629,8)</b>	<b>(3.574,1)</b>

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

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

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 e dall'IFRS 13.

## b) Rischio di cambio

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

## c) Rischio prezzo delle *commodity*

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

Si segnala che, nel corso del primo semestre 2020, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura finanziaria di tale rischio. Si segnala che nel 2019 il Gruppo SEA aveva già effettuato acquisti di certificati ambientali per il fabbisogno futuro, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle future variazioni del relativo prezzo.

## 4.3 Rischio di liquidità

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

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

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

del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative (anche a seguito dell'emergenza Covid-19) e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto (compreso il Bond in scadenza nell'aprile 2021);

- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni del Gruppo SEA.

Al 30 giugno 2020, anche grazie al processo di rafforzamento della struttura finanziaria effettuata nel primo semestre 2020, il Gruppo SEA dispone di significative risorse finanziarie:

- a) liquidità per 312 milioni di euro, derivante dalla robusta dotazione di cassa di fine 2019 (pari a 88 milioni di euro), a cui si è aggiunta l'erogazione in maggio 2020 del Term Loan UCI/BNL da 300 milioni di euro in scadenza a maggio 2022;
- b) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 390 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee *revolving* disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 130 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023, per durate anche ventennali. Si segnala che nei primi giorni di luglio il Gruppo SEA ha sottoscritto i Term Loan CDP e ISP per complessivi 125 milioni di euro e che, entro agosto, è attesa la sottoscrizione di un ulteriore Term Loan per 50 milioni di euro;
- c) 158 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Tali disponibilità permettono al Gruppo di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014, in scadenza ad aprile 2021.

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, nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di factoring indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni. Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019:

## Passività al 30 giugno 2020

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	340,7	360,1	44,5	103,2	848,5
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1,9	2,4	2,2	3,8	10,3
Debiti commerciali	149,2				149,2
<b>Totale debito</b>	<b>491,8</b>	<b>362,5</b>	<b>46,7</b>	<b>107,0</b>	<b>1.008,0</b>

## Passività al 31 dicembre 2019

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

Al 30 giugno 2020 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dal Bond da rimborsare nell'aprile 2021, dalle quote capitali in ammortamento su alcune tranches di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

## 4.4 Sensitivity

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

In particolare l'analisi ha considerato:

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

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

- a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul Conto Economico del Gruppo SEA, al 30 giugno 2020 e al 30 giugno 2019, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis points*.
- b) Metodi di calcolo:
  - la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
  - i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
  - gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). Con riferimento ai *fair value* i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020		30 giugno 2019	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) <sup>(1)</sup>	-36,38	364,53	-68,74	458,90
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>(2)</sup>	239,53	-399,69	145,48	-493,29
Strumenti derivati di copertura (flussi) <sup>(3)</sup>	-73,69	73,69	-149,18	149,18
Strumenti derivati di copertura ( <i>fair value</i> ) <sup>(4)</sup>	-236,52	233,54	-524,66	515,30

<sup>(1)</sup> + = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi

<sup>(2)</sup> + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

<sup>(3)</sup> + = ricavo da copertura; - = costo da copertura

<sup>(4)</sup> quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

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

## 5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019 del Gruppo.

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020				
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
Altre partecipazioni	26				26
Altri crediti non correnti		214			214
Crediti commerciali		51.788			51.788
Crediti per imposte		2.338			2.338
Altri crediti correnti		10.928			10.928
Cassa e disponibilità liquide		312.161			312.161
<b>Totale</b>	<b>26</b>	<b>377.429</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>377.455</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing			2.630	483.603	486.233
- di cui debito verso obbligazionisti					-
Passività finanziarie non correnti per leasing				8.384	8.384
Altri debiti non correnti				7.475	7.475
Debiti commerciali				149.231	149.231
Debiti per imposte dell'esercizio				11.694	11.694
Altri debiti correnti				235.193	235.193
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				326.318	326.318
- di cui debito verso obbligazionisti				299.613	299.613
Passività finanziarie correnti per leasing				1.874	1.874
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.630</b>	<b>1.223.772</b>	<b>1.226.402</b>

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

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

## 6. INFORMATIVA SUL FAIR VALUE

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

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

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			26
Strumenti finanziari derivati		2.630	
<b>Totale</b>		<b>2.630</b>	<b>26</b>

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

## 7. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

L'attività prevalente del Gruppo SEA è riferita alla gestione aeroportuale, pertanto il traffico passeggeri risulta il principale driver dei risultati aziendali. Il Gruppo SEA ha identificato tre business operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla Gestione ed in particolare: (i) *Commercial Aviation*, (ii) *General Aviation*, (iii) *Energy*. Tale rappresentazione potrebbe differire da quella presentata a livello di singola *legal entity*. Di seguito sono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali *business* operativi identificati.

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

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

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

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

### Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 30 giugno 2020

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	133.427	5.344	18.902	(16.578)	141.095
di cui Intercompany	(2.691)	(1.035)	(12.852)	16.578	
<b>Totale ricavi di gestione (verso terzi)</b>	<b>130.736</b>	<b>4.309</b>	<b>6.050</b>	<b>0</b>	<b>141.095</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(3.502)</b>	<b>2.589</b>	<b>(1.112)</b>		<b>(2.025)</b>
<b>EBIT</b>	<b>(52.961)</b>	<b>1.468</b>	<b>(1.304)</b>		<b>(52.797)</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni					(5.764)
Oneri finanziari					(8.671)
Proventi finanziari					41
<b>Risultato prima delle imposte</b>					<b>(67.191)</b>
<b>Investimenti in Immobilizzazioni</b>	<b>21.418</b>	<b>61</b>	<b>2.858</b>		<b>24.337</b>
Materiali	4.899	61	2.773		7.733
Immateriali	16.519	0	85		16.604

## Informativa di settore: Dati economici al 30 giugno 2019 e patrimoniali al 31 dicembre 2019

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	333.142	8.197	26.240	(24.130)	343.449
di cui Intercompany	(4.885)	(2.270)	(16.975)	24.130	
<b>Totale ricavi di gestione (verso terzi)</b>	<b>328.257</b>	<b>5.927</b>	<b>9.265</b>	<b>0</b>	<b>343.449</b>
<b>EBITDA</b>	<b>131.726</b>	<b>3.844</b>	<b>495</b>		<b>136.065</b>
<b>EBIT</b>	<b>86.648</b>	<b>2.921</b>	<b>398</b>		<b>89.967</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni					8.753
Oneri finanziari					(8.633)
Proventi finanziari					112
<b>Risultato prima delle imposte</b>					<b>90.199</b>
<b>Investimenti in Immobilizzazioni</b>	<b>86.145</b>	<b>3.563</b>	<b>8.203</b>		<b>97.911</b>
Materiali	25.174	3.554	8.203		36.931
Immateriali	60.971	9			60.980

## 8. NOTE ESPLICATIVE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

### 8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni immateriali dal 31 dicembre 2019 al 30 giugno 2020.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	30 giugno 2020
<b>Valore lordo</b>						
Diritti sui beni in concessione	1.552.769	174	14.160	(75)		1.567.028
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.876	14.863	(14.114)			44.624
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	89.098		7.440		(44)	96.494
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.780	1.568	(7.440)	(462)		1.446
Altre	18.568				(80)	18.488
<b>Totale valore lordo</b>	<b>1.712.091</b>	<b>16.604</b>	<b>46</b>	<b>(537)</b>	<b>(124)</b>	<b>1.728.081</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Diritti sui beni in concessione	(625.356)			75	(23.479)	(648.761)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(76.749)				(4.117)	(80.866)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
<b>Totale fondo ammortamento</b>	<b>(717.434)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>(27.596)</b>	<b>(744.955)</b>
<b>Valore netto</b>						
Diritti sui beni in concessione	927.414	174	14.160		(23.479)	918.268
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.876	14.863	(14.114)			44.624
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	12.349		7.440		(4.161)	15.627
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.780	1.568	(7.440)	(462)		1.446
Altre	3.240				(80)	3.160
<b>Totale valore netto</b>	<b>994.659</b>	<b>16.604</b>	<b>46</b>	<b>(462)</b>	<b>(27.720)</b>	<b>983.126</b>

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 918.268 migliaia di euro al 30 giugno 2020 e per 927.414 migliaia di euro al 31 dicembre 2019. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato, in quanto destinati a essere devoluti al concedente al termine della concessione. L'ammortamento dei primi sei mesi del 2020 è pari a 23.479 migliaia di euro.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 8.14.

Nel corso del primo semestre 2020 il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. Tale sviluppo, in virtù della contingente emergenza Covid-19, ha determinato il posticipo di alcune iniziative.

I più significativi interventi sull'aeroporto di Malpensa, pari a 7.010 migliaia di euro hanno riguardato in particolare il Terminal 1 con il completamento delle opere per la realizzazione della nuova pensilina bus Arrivi A, la realizzazione di opere civili, di adeguamento sismico e riqualifica dell'impianto antincendio.

Per il Terminal 2, i principali interventi hanno riguardato il canale sanitario per far fronte alle nuove norme per l'emergenza Covid-19 nonché lavori di natura straordinaria effettuati sulle reti idriche e sulle coperture del Terminal.

I principali interventi realizzati sull'aeroporto di Linate pari a 7.853 migliaia di euro riguardano l'ampliamento dell'Aerostazione (c.d. Corpo F). Tale intervento, la cui ultimazione è prevista per marzo 2021, prevede oltre alla riqualifica di alcune opere civili e all'adeguamento sismico, la costruzione di nuove aree commerciali e di *food & beverage* nonché la realizzazione di nuove linee di smart security nell'area dedicata al controllo bagagli a mano.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio delle opere civili di ampliamento e restyling del Terminal 2 e del parcheggio operatori del Terminal 1 nonché degli impianti realizzati sugli scali di Linate e di Malpensa.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a 15.627 migliaia di euro al 30 giugno 2020 si riferiscono prevalentemente ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale sia gestionale, e all'acquisto di componenti software. L'ammortamento è pari a 4.161 migliaia di euro.

## 8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2019 al 30 giugno 2020.

### Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2020
<b>Valore Lordo</b>						
Beni immobili	231.691		1.735	(4)		233.422
Impianti e macchinari	114.267	229	44	(5.953)		108.587
Attrezzature industriali e commerciali	46.295	91				46.385
Altri beni mobili	79.778	144	7.389			87.311
Immobilizzazioni in corso ed acconti	26.796	7.269	(9.214)			24.851
<b>Totale valore lordo</b>	<b>498.826</b>	<b>7.733</b>	<b>(46)</b>	<b>(5.957)</b>	<b>0</b>	<b>500.556</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>						
Beni immobili	(107.924)			4	(3.445)	(111.365)
Impianti e macchinari	(73.665)			5.603	(1.493)	(69.555)
Attrezzature industriali e commerciali	(40.554)				(1.869)	(42.423)
Altri beni mobili	(61.024)				(3.513)	(64.536)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(283.167)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.607</b>	<b>(10.319)</b>	<b>(287.879)</b>
<b>Valore netto</b>						
Beni immobili	123.766		1.735		(3.445)	122.056
Impianti e macchinari	40.602	229	44	(349)	(1.493)	39.032
Attrezzature industriali e commerciali	5.740	91			(1.869)	3.962
Altri beni mobili	18.753	144	7.389		(3.513)	22.774
Immobilizzazioni in corso ed acconti	26.796	7.269	(9.214)			24.851
<b>Totale valore netto</b>	<b>215.657</b>	<b>7.733</b>	<b>(46)</b>	<b>(349)</b>	<b>(10.319)</b>	<b>212.676</b>

Gli investimenti hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa e del Terminal di Linate; oltre allo sviluppo e consolidamento delle infrastrutture di rete.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni in corso ed acconti" includono un acconto, ulteriore rispetto a quello registrato nel corso del 2019, per 2.117 migliaia di euro al fornitore della nuova turbina TGE della centrale di Malpensa di SEA Energia.

### 8.3 Diritto d'uso beni in leasing

La voce "Diritto d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16.

Come locatario il Gruppo SEA ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 30 giugno 2020 è pari a 11.634 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 1.106 migliaia di euro.

Ai fini della determinazione di detti valori, il Gruppo si è avvalso dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing aventi caratteristiche simili.

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni dal 31 dicembre 2019 al 30 giugno 2020.

#### Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2020
<b>Valore Lordo</b>					
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade	11		(11)		0
Attrezzatura Varia e Minuta	3.069	207	(89)		3.187
Attrezzature Complesse	188				188
Automezzi	3.257	2.428	(10)		5.675
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	908				908
Mezzi di Carico e Scarico	7				7
Terreni	4.377				4.377
<b>Totale valore lordo</b>	<b>11.817</b>	<b>2.635</b>	<b>(110)</b>	<b>0</b>	<b>14.342</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>					
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade	(8)		11	(3)	0
Attrezzatura Varia e Minuta	(614)		89	(346)	(871)
Attrezzature Complesse	(54)			(27)	(81)
Automezzi	(668)		9	(435)	(1.093)
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	(175)			(95)	(270)
Mezzi di Carico e Scarico	(5)			(2)	(7)
Terreni	(188)			(199)	(387)
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(1.712)</b>	<b>0</b>	<b>110</b>	<b>(1.106)</b>	<b>(2.709)</b>
<b>Valore netto</b>					
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade	3			(3)	0
Attrezzatura Varia e Minuta	2.455	207		(346)	2.315
Attrezzature Complesse	134			(27)	107
Automezzi	2.589	2.428	(1)	(435)	4.582
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	733			(95)	638
Mezzi di Carico e Scarico	2			(2)	0
Terreni	4.189			(199)	3.991
<b>Totale valore netto</b>	<b>10.106</b>	<b>2.635</b>	<b>(1)</b>	<b>(1.106)</b>	<b>11.634</b>

## 8.4 Investimenti immobiliari

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

### Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(731)	(730)
<b>Totale investimenti immobiliari netti</b>	<b>3.403</b>	<b>3.404</b>

### Movimentazione Fondo Ammortamento

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Valore iniziale	(730)	(730)
Decrementi/Riclassifiche	0	2
Ammortamenti	(1)	(2)
<b>Valore finale</b>	<b>(731)</b>	<b>(730)</b>

Visti i risultati degli *impairment test* alla data del 30 giugno 2020, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a svalutare i non-financial assets.

## 8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2019 al 30 giugno 2020 della voce "Partecipazioni in società collegate":

### Partecipazioni in società collegate

(in migliaia di euro)	Movimentazione				30 giugno 2020
	31 dicembre 2019	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	Cessione partecipazione	
SACBO SpA	45.815	(2.840)			42.975
Dufrital SpA	13.919	(1.631)			12.288
Disma SpA	2.721	(117)			2.604
Malpensa Logistica Europa SpA	3.612	(162)	(625)		2.825
SEA Services Srl	515	39			554
Airport Handling SpA	9.734	(695)			9.039
Signature Flight Support Italy Srl	358			(358)	0
<b>Totale</b>	<b>76.674</b>	<b>(5.406)</b>	<b>(625)</b>	<b>(358)</b>	<b>70.285</b>

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.

In data 22 giugno 2020 è stata perfezionata la cessione della partecipazione del 40% in Signature Flight Support Italy (SFS Italy) all'azionista di maggioranza Signature Flight Support UK Regions Ltd che arriva così a detenere il 100% della Società.

Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 30 giugno 2020 ammonta a 70.285 migliaia di euro rispetto a 76.674 migliaia di euro al 31 dicembre 2019.

Si rimanda ai risultati degli *impairment test* descritti alla Nota 2, con riferimento al valore delle partecipazioni in società collegate.

## 8.6 Altre Partecipazioni

Si riporta di seguito l'elenco delle "Altre Partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
Aeropuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle altre partecipazioni:

### Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2020
	31 dicembre 2019	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25			25
Romairport Srl	1			1
Aeropuertos Argentina 2000 SA				
<b>Totale</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>

La partecipazione del Gruppo nel capitale di Aeropuertos Argentina 2000 (di seguito AA2000) è pari all'8,5% in seguito alla conversione, da parte del governo argentino, delle obbligazioni emesse nel 2008 da AA2000 in azioni.

In data 30 giugno 2011, è stato concluso un accordo con CEDICOR per la cessione di tutta la partecipazione detenuta da SEA nel capitale sociale di AA2000, pari a 21.973.747 azioni ordinarie classe A con diritto ad un voto per ogni azione.

Il corrispettivo è stato fissato in complessivi euro 14.000.000 interamente incassati nell'esercizio 2011.

Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con l'autorizzazione da parte dell'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos).

Alla data del presente documento l'ORSNA non ha ancora formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di CEDICOR e, pertanto, SEA detiene ancora l'8,5% del capitale sociale in AA2000; nella presente relazione semestrale è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a 1 euro.

## 8.7 Imposte differite attive

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Imposte anticipate attive	104.664	90.057
Imposte differite passive	(28.771)	(31.894)
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>75.893</b>	<b>58.163</b>

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2020 è di seguito riepilogata:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	30 giugno 2020
Totale imposte anticipate	90.057	14.810	(202)	104.664
Totale imposte differite	(31.894)	3.123		(28.771)
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>58.163</b>	<b>17.933</b>	<b>(202)</b>	<b>75.893</b>

La variazione delle differite include principalmente l'effetto positivo dello stanziamento del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale semestrale al 30 giugno 2020, assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista dunque la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento.

La recuperabilità delle imposte anticipate si basa sulla previsione di imponibili fiscali così come desunti dalle previsioni utilizzate ai fini del test di *impairment* approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 20 luglio 2020. Tuttavia, considerato che il valore recuperabile delle imposte anticipate è determinato sulla base di stime, legate anche all'evoluzione del difficile contesto del mercato, si segnala che le stesse potrebbero richiedere una rideterminazione, in presenza di mutati scenari futuri.

## 8.8 Altri crediti non correnti

Gli altri crediti non correnti, pari a 6.462 migliaia di euro al 30 giugno 2020 (6.470 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) si riferiscono principalmente alla quota degli interventi di ripristino e sostituzione realizzati sui cespiti rientranti nel perimetro IFRIC 12 la cui competenza economica è relativa agli esercizi futuri.

## 8.9 Rimanenze

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

### Rimanenze

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.383	3.136
Fondo obsolescenza magazzino	(1.253)	(1.288)
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>2.130</b>	<b>1.848</b>

La voce è composta prevalentemente da beni di consumo giacenti in magazzino destinati ad attività aeroportuali.

Al 30 giugno 2020 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tale data.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo obsolescenza magazzino pari, al 30 giugno 2020, a 1.253 migliaia di euro (1.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). I valori sono esposti al netto del sopraccitato fondo.

## 8.10 Crediti commerciali

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

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti	49.371	109.915
Crediti commerciali verso imprese collegate	2.417	13.326
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>51.788</b>	<b>123.241</b>

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.

L'andamento del saldo dei "Crediti commerciali" è influenzato dalla diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, con la generazione di un grave impatto economico sulla filiera del trasporto aereo. Per i commenti sull'andamento dei crediti commerciali nel primo semestre 2020 si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime descritte nelle precedenti note a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

### Fondo svalutazione crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Fondo iniziale	(100.673)	(102.701)
(Incrementi)/scioglimenti	(730)	1.914
Utilizzi		114
<b>Totale fondo svalutazione crediti commerciali</b>	<b>(101.403)</b>	<b>(100.673)</b>

Gli accantonamenti netti ammontano a 730 migliaia di euro e si sono resi necessari prevalentemente per le dinamiche legate alle attività di recupero crediti e dei piani di rientro concordati con i clienti. Gli accantonamenti sono effettuati per tener conto del rischio valutato dal Gruppo che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

## 8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

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

### Crediti per imposte e altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Crediti per imposte	2.338	2.071
Altri crediti correnti	10.928	11.067
<b>Totale crediti per imposte e altri crediti correnti</b>	<b>13.266</b>	<b>13.138</b>

I crediti per imposte, pari a 2.338 migliaia di euro al 30 giugno 2020, si riferiscono per 126 migliaia di euro (464 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) a crediti IVA; per 1.803 migliaia di euro (1.182 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) a crediti per imposte correnti; per 409 migliaia di euro (425 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ad altri crediti fiscali.

La voce "Altri crediti correnti" è dettagliabile nel modo seguente:

### Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Crediti per quote di CO <sub>2</sub>	3.398	5.183
Altri crediti	5.091	4.773
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	1.145	204
Crediti per dividendi da incassare	625	
Crediti verso compagnie assicurative	452	488
Crediti per incassi vari	159	371
Valori postali e bolli	58	48
<b>Totale altri crediti correnti</b>	<b>10.928</b>	<b>11.067</b>

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 10.928 migliaia di euro al 30 giugno 2020 (11.067 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e si compone delle voci sotto descritte.

I risconti attivi su acquisti di quote di CO<sub>2</sub> ammontano al 30 giugno 2020 a euro 3.398 migliaia (euro 5.183 migliaia al 31 dicembre 2019) e si riferiscono alle quote per i diritti di emissione di gas ad effetto serra acquistate in anticipo nel corso del 2019.

La voce "Altri crediti" pari a 5.091 migliaia di euro si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell'esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori. La variazione dell'esercizio è principalmente legata ai maggiori crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti per dividendi da incassare sono relativi ai dividendi deliberati dall'Assemblea degli Azionisti della collegata Malpensa Logistica Europa.

I crediti per incassi vari, pari a 159 migliaia di euro al 30 giugno 2020 afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con telepass, carta di credito e POS e per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

### 8.12 Cassa e disponibilità liquide

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

#### Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Depositi bancari e postali	312.097	87.458
Denaro e valori in cassa	64	63
<b>Totale</b>	<b>312.161</b>	<b>87.521</b>

La liquidità disponibile al 30 giugno 2020 è in aumento di 224.640 migliaia di euro rispetto all'anno precedente, a seguito dell'erogazione del nuovo Term Loan UCI/BNL da 300 milioni di euro in maggio 2020, su cui ha però inciso con segno opposto la dinamica negativa dei flussi di cassa, determinata in particolare dall'emergenza Covid-19.

La composizione della liquidità al 30 giugno 2020 si riferisce a: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 311.994 migliaia di euro (87.354 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), depositi bancari non disponibili per 104 migliaia di euro (in linea con il 31 dicembre 2019), denaro e valori in cassa per 64 migliaia di euro (63 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Si segnala che una significativa parte di tale liquidità è in giacenza su conti corrente di tesoreria che ne assicurano un'adeguata redditività.

Per dettagli sulla variazione della voce in commento si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato.

### 8.13 Capitale sociale e riserve

Al 30 giugno 2020 il capitale sociale della SEA SpA ammonta a 27.500 migliaia di euro ed è costituito da 250.000.000 di azioni, pari a euro 0,11 per azione.

La movimentazione del patrimonio netto è riportata negli schemi di bilancio.

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2019	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 30 giugno 2020
<b>Bilancio della Capogruppo</b>	<b>277.229</b>		<b>642</b>	<b>(43.961)</b>	<b>233.910</b>
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	28.547			191	28.738
Rettifiche per valutazione equity collegate	58.538			(6.221)	52.317
Altre scritture di consolidamento	(5.692)			131	(5.561)
<b>Bilancio Consolidato</b>	<b>358.620</b>	<b>0</b>	<b>642</b>	<b>(49.860)</b>	<b>309.402</b>

### 8.14 Fondo rischi e oneri

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

#### Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2020
Fondo di ripristino e sostituzione	129.725	11.022	(5.606)		135.141
Fondo oneri futuri	27.683	25	(2.322)	(152)	25.234
<b>Totale fondo rischi e oneri</b>	<b>157.408</b>	<b>11.047</b>	<b>(7.928)</b>	<b>(152)</b>	<b>160.375</b>

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 135.141 migliaia di euro al 30 giugno 2020 (129.725 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), rappresenta la migliore stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che saranno effettuate negli esercizi futuri.

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

## Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2020
Accantonamenti in materia di lavoro	5.854		(897)	(41)	4.916
Franchigie assicurative	1.272	25	(289)	(111)	897
Rischi fiscali	1.860				1.860
Certificati verdi e bianchi	914				914
Fondi diversi	17.783		(1.136)		16.647
<b>Totale fondo oneri futuri</b>	<b>27.683</b>	<b>25</b>	<b>(2.322)</b>	<b>(152)</b>	<b>25.234</b>

Gli utilizzi in materia di lavoro sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2019.

La voce "Franchigie assicurative" pari a 897 migliaia di euro si riferisce agli oneri in carico al Gruppo SEA per danni derivanti da responsabilità civile.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce a:

- 1.500 migliaia di euro all'importo accantonato da SEA Prime SpA, per far fronte alle passività correlate al mancato versamento dell'IVA di Gruppo da parte della ex controllante per gli anni 2011 e 2012;
- 360 migliaia di euro all'importo accantonato dalla Capogruppo SEA in relazione agli avvisi di accertamento in materia di IVA e avviso di liquidazione in materia di imposta di registro.

La voce "Certificati verdi e bianchi" pari a 914 migliaia di euro si riferisce alla società SEA Energia. L'importo è stato accantonato nei precedenti esercizi per il contenzioso con il Gestore dei Servizi Energetici per certificati verdi (per il periodo 2010-2014) e certificati bianchi (per il periodo 2012-2015).

La voce "Fondi diversi" per 16.647 migliaia di euro al 30 giugno 2020 è principalmente composta nel modo seguente:

- 4.647 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- 9.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala che, nonostante la Commissione aeroportuale di Malpensa abbia deliberato uno scenario di riferimento, non è ancora presente una zonizzazione acustica. A fine 2019 è stato avviato un piano di mappatura completo dei ricettori sensibili nell'intorno aeroportuale di Linate, che entro il 2020 sarà esteso anche al territorio di Malpensa con analoga finalità;
- 3.000 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa;

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione della presente comunicazione finanziaria, anche sulla base dei pareri dei consulenti che rappresentano il Gruppo nei contenziosi stessi, si ritiene che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali emergenti.

## 8.15 Fondi relativi al personale

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

### Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Fondo iniziale	48.172	46.214
(Proventi)/oneri finanziari	169	454
Utilizzi	(1.739)	(2.289)
(Utili) / perdite attuariali	69	3.793
<b>Totale Fondi relativi al personale</b>	<b>46.671</b>	<b>48.172</b>

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, che hanno determinato il significativo impatto in termini di perdite attuariali, sono di seguito riportate:

### Basi tecniche economiche-finanziarie

	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Tasso annuo di attualizzazione	0,30%	0,77%
Tasso annuo di inflazione	1,20%	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,40%	2,63%

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

### 8.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020		31 dicembre 2019	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	23.598	483.603	23.459	195.978
Debito per oneri su finanziamento	1.184		939	
<i>Fair value derivati</i>		2.630		3.574
<b>Debiti verso banche</b>	<b>24.782</b>	<b>486.233</b>	<b>24.398</b>	<b>199.552</b>
Debiti verso obbligazionisti	299.613			299.369
Debiti per oneri su obbligazioni	1.901		6.610	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1.874	8.384	1.706	6.771
Debiti per finanziamenti agevolati	22		44	
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>303.410</b>	<b>8.384</b>	<b>8.360</b>	<b>306.140</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>328.192</b>	<b>494.617</b>	<b>32.758</b>	<b>505.692</b>

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 30 giugno 2020 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria "SEA 3 1/8 2014-2021" (espressa al costo ammortizzato), dal nuovo Term Loan UCI/BNL e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 45% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 14% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019:

## Indebitamento finanziario netto

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
A. Disponibilità Liquide	(312.161)	(87.521)
B. Altre Disponibilità Liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
<b>D. Liquidità (A)+(B)+(C)</b>	<b>(312.161)</b>	<b>(87.521)</b>
<b>E. Crediti finanziari</b>		
F. Debiti finanziari correnti	3.085	7.549
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	23.619	23.503
H. Altri debiti finanziari correnti	301.488	1.706
<b>I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)</b>	<b>328.192</b>	<b>32.758</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)</b>	<b>16.031</b>	<b>(54.763)</b>
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	483.603	195.977
L. Obbligazioni emesse		299.369
M. Altri debiti finanziari non correnti	11.014	10.346
<b>N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)</b>	<b>494.617</b>	<b>505.692</b>
<b>O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)</b>	<b>510.648</b>	<b>450.929</b>

A fine giugno 2020 l'indebitamento finanziario netto, pari a 510.648 migliaia di euro, registra un incremento di 59.719 migliaia di euro rispetto a fine 2019, in cui era pari a 450.929 migliaia di euro.

La voce "Altri debiti finanziari correnti" include la riclassifica delle "Obbligazioni emesse" da passività finanziarie non correnti a correnti.

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

- l'erogazione a maggio 2020 del nuovo Term Loan UCI/BNL da 300.000 migliaia di euro;
- la conseguente maggior liquidità per 224.640 migliaia di euro, su cui ha però inciso una dinamica negativa dei flussi di cassa, anche determinata dall'emergenza Covid-19, nonostante l'attenta gestione del capitale circolante;
- la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel primo semestre 2020 sono state pari a 11.658 migliaia di euro);
- minori rettifiche IAS per 5.742 migliaia di euro determinate da: (i) minori ratei passivi sui finanziamenti per 4.464 migliaia di euro, per l'effetto del pagamento della cedola obbligazionaria annuale con scadenza ad aprile; (ii) il miglioramento del fair value dei derivati per 945 migliaia di euro per la prosecuzione del processo di ammortamento del nozionale; (iii) maggiori costi ammortizzati residui per 333 migliaia di euro relativi ai costi dell'erogazioni del nuovo Term Loan UCI/BNL, parzialmente compensato dalla prosecuzione dell'ammortamento di quelli relativi ai BEI e al Bond;
- maggiore debito per leasing derivante in particolare dalla sottoscrizione nel primo semestre 2020 di nuovi contratti di noleggio dei Cobus Interpista.

Le voci "Altri debiti finanziari correnti" e "Altri debiti finanziari non correnti" comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 30 giugno 2020 rispettivamente a 1.874 migliaia di euro e 8.384 migliaia di euro:

## Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	
	correnti	non correnti
Attrezzatura Varia e Minuta	673	1.913
Attrezzature Complesse	54	64
Automezzi	935	3.901
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	176	510
Terreni	36	1.996
<b>Totale</b>	<b>1.874</b>	<b>8.384</b>

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 8.3 "Diritto d'uso beni in leasing".

## 8.17 Altri debiti non correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri debiti non correnti".

### Altri debiti non correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Debiti verso dipendenti	6.159	6.560
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.316	1.401
<b>Totale</b>	<b>7.475</b>	<b>7.961</b>

La voce comprende il debito verso dipendenti e il relativo debito verso l'INPS iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

## 8.18 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

### Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Debiti verso fornitori	136.417	168.413
Acconti	8.478	2.152
Debiti verso imprese collegate	4.336	11.520
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>149.231</b>	<b>182.085</b>

I debiti verso fornitori si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 30 giugno 2020, pari a 8.478 migliaia di euro (2.152 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) sono attribuibili principalmente ad acconti da clienti.

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

### 8.19 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 11.694 migliaia di euro al 30 giugno 2020 (10.689 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), sono costituiti dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per 8.445 migliaia di euro (4.856 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), dal debito IRAP per 46 migliaia di euro (4 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), dal debito IRES per 171 migliaia di euro (4.868 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), dal debito IVA per 2.261 migliaia di euro (955 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e da altri debiti di natura fiscale per 771 migliaia di euro (6 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

### 8.20 Altri debiti

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

#### Altri debiti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Debito verso azionisti per dividendi	84.838	84.839
Servizi antincendio aeroportuali	74.224	71.187
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	31.231	51.416
Altri debiti diversi	11.013	22.866
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	9.433	24.047
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	5.919	14.664
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	13.596	14.126
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.198	2.676
Depositi cauzionali di terzi	1.464	1.296
Debiti verso altri per trattenute c/dip	184	237
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	86	72
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	7	96
<b>Totale</b>	<b>235.193</b>	<b>287.522</b>

Il pagamento del debito verso gli azionisti, relativo alla seconda tranches del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea degli azionisti del 30 settembre 2019 pari a 84.728 migliaia di euro, è stato posticipato dalla delibera del Consiglio di amministrazione nella seduta del 2 aprile 2020.

Il saldo della voce "Altri debiti" correnti evidenzia un decremento di 52.329 migliaia di euro.

Relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione nel capitolo "Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2020".

La voce "Debiti per addizionali su diritti di imbarco" rappresenta le addizionali istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015.

La voce "Altri debiti diversi", pari a 11.013 migliaia di euro al 30 giugno 2020 (22.866 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

## 9. NOTE AL CONTO ECONOMICO

### 9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per i periodi chiusi al 30 giugno 2020 e 2019. Tali dati riflettono la vista gestionale e manageriale dei business in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto potrebbero differire rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

#### Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	130.736	328.257
Ricavi di Gestione General Aviation	4.309	5.927
Ricavi di Gestione Energy	6.050	9.265
<b>Totale Ricavi di gestione</b>	<b>141.095</b>	<b>343.449</b>

Il primo semestre 2020 è stato caratterizzato dall'insorgere della pandemia da Covid-19, che ha determinato la drastica riduzione del traffico passeggeri a partire dal mese di marzo. Nei primi sei mesi del 2020 i ricavi di gestione si attestano a 141.095 migliaia di euro, in riduzione del 59% rispetto ai primi sei mesi del 2019. I ricavi di gestione includono ricavi *Commercial Aviation*, ricavi *General Aviation* e ricavi del business *Energy*.

#### Ricavi di Gestione Commercial Aviation

Nel primo semestre 2020, i ricavi Aviation hanno registrato un decremento di 127.024 migliaia di euro (-61,7%) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. In particolare modo, i ricavi per diritti e infrastrutture centralizzate, al netto degli incentivi alle compagnie aeree finalizzati allo sviluppo del traffico, sono diminuiti di 108.689 migliaia di euro, prevalentemente per effetto dei volumi di traffico.

#### Ricavi di gestione Commercial Aviation

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Aviation	78.924	205.948
Non aviation	51.812	122.309
<b>Totale Ricavi di gestione Commercial Aviation</b>	<b>130.736</b>	<b>328.257</b>

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

#### Ricavi di gestione Non Aviation

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Retail	17.380	49.493
Parcheggi	12.871	35.403
Cargo	7.995	9.280
Pubblicità	1.912	5.467
Servizi premium	3.716	10.777
Real estate	1.038	2.118
Servizi e altri ricavi	6.900	9.771
<b>Totale Ricavi di gestione Non Aviation</b>	<b>51.812</b>	<b>122.309</b>

I ricavi non Aviation registrano una riduzione di 70.497 migliaia di euro quasi totalmente attribuibile ai quattro mesi da marzo a giugno. Tale effetto è dovuto alla combinazione dei minori volumi di traffico e alle condizioni di maggior favore concesse ai tenant principalmente a fronte della chiusura temporanea dei terminal in cui operano.

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

### Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Shops	8.089	26.283
Food & Beverage	4.084	10.666
Car Rental	3.558	8.239
Servizi bancari	1.649	4.305
<b>Totale Retail</b>	<b>17.380</b>	<b>49.493</b>

L'evento più rilevante del primo semestre 2020 è stato la diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, con la generazione di un grave impatto economico sulla filiera del trasporto aereo ed in particolare sul sistema delle infrastrutture aeroportuali. Per ulteriori dettagli sui ricavi si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Andamento operativo-Analisi di settore".

### Ricavi di Gestione General Aviation

Il *business* General Aviation include le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e presso Malpensa. I ricavi del business General Aviation, pari a 4.309 migliaia di euro registrano un decremento, pari al 27,3%, rispetto al periodo di confronto. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per le dinamiche gestionali.

### Ricavi di Gestione Energy

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

#### Ricavi di gestione Energy

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Vendita Energia Elettrica	3.390	6.404
Vendita Energia Termica	2.652	2.853
Altri Ricavi e Servizi	8	8
<b>Totale Ricavi di gestione Energy</b>	<b>6.050</b>	<b>9.265</b>

## 9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 17.746 migliaia di euro al 30 giugno 2019 a 15.155 migliaia di euro al 30 giugno 2020, con un decremento del 14,6%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* del 6% rappresentativo sia della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività, e sono inclusi nella business *unit Aviation*. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento e di miglioria della struttura.

### 9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro.

#### Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Salari, stipendi e oneri sociali	63.483	89.479
Trattamento fine rapporto	4.004	4.167
Altri costi del lavoro	1.398	2.471
<b>Totale</b>	<b>68.885</b>	<b>96.117</b>

Nel primo semestre 2020, il costo del lavoro del Gruppo è diminuito di 27.232 migliaia di euro (-28,3%) rispetto al primo semestre 2019.

La riduzione è in gran parte riconducibile alla fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, accompagnata dal ridimensionamento dei costi retributivi variabili e dal calo della forza lavoro.

L'organico del semestre, pari a 2.774 *Full Time Equivalent*, risulta in riduzione di 21 FTE rispetto dello stesso periodo del 2019 (2.795 FTE).

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi: gennaio-giugno 2020 e gennaio-giugno 2019:

#### Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	1° semestre 2020	%	1° semestre 2019	%
Dirigenti e Quadri	340	12%	347	12%
Impiegati	1.730	62%	1.747	63%
Operai	630	23%	645	23%
<b>Totale dipendenti subordinati</b>	<b>2.700</b>	<b>97%</b>	<b>2.739</b>	<b>98%</b>
Dipendenti somministrati	74	3%	56	2%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.774</b>	<b>100%</b>	<b>2.795</b>	<b>100%</b>

### 9.4 Materiali di consumo

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

#### Costi per Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	15.550	22.726
Acquisto quote CO <sub>2</sub>	1.786	1.529
Variazione delle rimanenze	(282)	150
<b>Totale</b>	<b>17.054</b>	<b>24.405</b>

Al 30 giugno 2020, i costi per materiali di consumo hanno registrato un decremento di 7.351 migliaia di euro (-30,1%) rispetto al corrispondente periodo del 2019, passando da 24.405 migliaia di euro a 17.054 migliaia di euro, per effetto principalmente di minori costi per metano ed energia elettrica (-28,2%).

## 9.5 Altri costi operativi

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

### Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Costi di manutenzione ordinaria	11.949	15.757
Canoni pubblici	8.183	16.946
Servizi di scalo forniti da società di handling	8.069	12.055
Pulizia	5.939	8.193
Oneri tributari	4.255	4.156
Gestione parcheggi	3.788	7.570
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	3.613	3.425
Altri costi operativi	3.603	6.100
Utenze e spese di vigilanza	3.144	5.093
Servizi professionali	1.795	2.822
Costi commerciali	1.408	2.365
Prestazione per assistenza disabili	933	1.800
Assicurazioni	837	676
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	440	263
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	362	1.027
Minusvalenze su beni patrimoniali	19	72
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>58.337</b>	<b>88.320</b>

Nei primi sei mesi del 2020, gli altri costi operativi sono diminuiti di 29.983 migliaia di euro rispetto ai primi sei mesi del 2019 (-33,9%), passando da 88.320 migliaia di euro a 58.337 migliaia di euro. I minori costi rispecchiano i minori volumi di traffico e di servizi ai passeggeri. Tale riduzione è attribuibile quasi interamente al periodo da marzo a giugno ed è dovuta al venir meno dei costi correlati ai minori volumi di traffico e agli effetti delle azioni di cost saving attivate dall'azienda per limitare gli impatti negativi della crisi.

La voce "Canoni pubblici" comprende i) canone concessorio verso lo stato per 4.897 migliaia di euro (13.278 migliaia di euro a giugno 2019); ii) costi per servizio antincendio negli aeroporti per 3.037 migliaia di euro (3.037 migliaia di euro a giugno 2019); iii) canone concessorio verso l'erario per servizi di sicurezza per 175 migliaia di euro (564 migliaia di euro a giugno 2019); e iv) canoni e concessioni a enti diversi per 75 migliaia di euro (67 migliaia di euro a giugno 2019).

## 9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 16.288 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2019 a 13.999 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2020.

Questi rappresentano, ai sensi dell'IFRIC 12, il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

## 9.7 Accantonamenti e svalutazioni

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

## Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	730	(534)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	(126)	(183)
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)</b>	<b>604</b>	<b>(716)</b>

Nei primi sei mesi del 2020 gli accantonamenti e svalutazioni netti mostrano un incremento di 1.321 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, passando da un rilascio netto di 716 migliaia di euro al 30 giugno 2019 a un accantonamento netto di 604 migliaia di euro al 30 giugno 2020.

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

## 9.8 Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

### Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	11.022	8.526

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a 11.022 migliaia di euro al 30 giugno 2020 e a 8.526 migliaia di euro al 30 giugno 2019 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione. Nel 2020 si è registrato, a fronte di un accantonamento pari a 11.022 migliaia di euro, un utilizzo del fondo pari a 5.606 migliaia di euro.

## 9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

### Ammortamenti

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	27.720	27.359
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	10.320	10.202
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	1.106	727
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>39.146</b>	<b>38.288</b>

Nei primi sei mesi del 2020 gli ammortamenti si incrementano di 858 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2019 (+2,2%), passando da 38.288 migliaia di euro a 39.146 migliaia di euro. L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette, da un lato, il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e dall'altro l'ammortamento dei nuovi cespiti entrati in esercizio dopo il primo semestre del 2019. Si segnala inoltre l'incremento legato agli ammortamenti della categoria di immobilizzazioni determinata dall'applicazione dell'IFRS 16 (Diritti d'uso dei beni in leasing).

## 9.10 Proventi (oneri) da partecipazioni

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

### Proventi (oneri) da partecipazioni

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
SACBO SpA	(2.840)	5.023
Dufrital SpA	(1.631)	1.798
Disma SpA	(117)	231
Malpensa Logistica Europa SpA	(162)	975
Sea Services Srl	39	375
Signature Flight Support Italy Srl	(358)	58
Airport Handling SpA	(695)	293
<b>Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni</b>	<b>(5.764)</b>	<b>8.753</b>

Nel primo semestre 2020 gli oneri da partecipazioni ammontano a 5.764 migliaia di euro (proventi netti da partecipazioni pari a 8.753 migliaia di euro nel primo semestre 2019).

La voce esprime principalmente gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. Nel confronto con il semestre precedente si è registrato un decremento in quanto tutte le società collegate riflettono gli effetti negativi causati dalla pandemia da Covid-19, registrando al 30 giugno 2020 una perdita o comunque un utile inferiore a quello dello stesso periodo del precedente esercizio.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda a quanto descritto in precedenza circa il processo di impairment svolto dal Gruppo al 30 giugno 2020 per le partecipazioni in società collegate.

## 9.11 Proventi (oneri) finanziari

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

### Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Utili su cambi	2	43
Altri proventi finanziari	39	69
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>41</b>	<b>112</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(5.885)	(5.869)
Commissioni su finanziamenti	(1.051)	(846)
Perdite su cambi	(6)	(3)
<b>Altri interessi passivi:</b>	<b>(1.729)</b>	<b>(1.915)</b>
- oneri finanziari su TFR	(169)	(307)
- oneri finanziari su Leasing	(94)	(54)
- oneri finanziari su Derivati	(975)	(1.049)
- Altri	(491)	(505)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(8.671)</b>	<b>(8.633)</b>
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>(8.630)</b>	<b>(8.521)</b>

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2020, ammontano a 8.630 migliaia di euro, in aumento di 109 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente.

Tale incremento è stato determinato dalle seguenti componenti:

- Oneri finanziari pressoché in linea con quelli del primo semestre 2019, nonostante l'erogazione a maggio 2020 del nuovo Term Loan UCI/BNL e le commissioni di mancato utilizzo sulla Linea BEI 2019, non presenti nello stesso periodo dello scorso anno. Su tale risultato hanno inciso i minori oneri su derivati, per la prosecuzione dell'ammortamento del relativo nozionale, e i minori oneri sul TFR.
- Minori proventi finanziari per 71 migliaia di euro, per (i) la forte volatilità dei mercati finanziari nei primi mesi del 2020, che non ha consentito di impiegare adeguatamente la liquidità disponibile, come invece effettuato da fine maggio 2020 con l'accesso a favorevoli condizioni di remunerazione, garantite da alcuni conti correnti SEA e (ii) per la presenza nel 2019 di utili su cambi maggiori, rispetto a quelli registrati nel corso del primo semestre 2020.

## 9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

### Imposte

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Imposte correnti	602	25.325
Imposte differite/(anticipate)	(17.933)	(1.287)
<b>Totale</b>	<b>(17.331)</b>	<b>24.038</b>

Nei primi sei mesi del 2020 le imposte riducono la perdita del Gruppo per 17.331 migliaia di euro, passando da 24.038 migliaia di euro al 30 giugno 2019 a -17.331 migliaia di euro al 30 giugno 2020.

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

(in migliaia di euro)	1° semestre 2020	%	1° semestre 2019	%
<b>Utile/(Perdita) prima delle imposte</b>	<b>(67.191)</b>		<b>90.199</b>	
Imposte sul reddito teoriche	(18.280)	27,2%	21.648	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	652	-1,0%	(1.754)	-1,9%
IRAP	(357)	0,5%	3.874	4,3%
Altro	655	-1,0%	270	0,3%
<b>Totale</b>	<b>(17.331)</b>	<b>25,8%</b>	<b>24.038</b>	<b>26,6%</b>

Le imposte hanno un impatto economico contrario rispetto al 30 giugno 2019 e riducono la perdita civilistica del semestre, essendo costituite sostanzialmente dallo stanziamento delle imposte anticipate sulla perdita fiscale IRES di periodo.

## 10. RISULTATO PER AZIONE

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

Pertanto, il risultato base per azione al 30 giugno 2020 risulta pari a euro -0,20 (risultato netto di periodo negativo per 49.860 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 30 giugno 2019 risultava pari a euro 0,26 (risultato netto di periodo 66.160 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

## 11. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

Per quanto concerne le operazioni effettuate con Parti correlate, si precisa che le stesse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nel normale corso di attività delle società del Gruppo.

Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Nella seguente tabella sono riportati i saldi patrimoniali ed economici con Parti correlate al 30 giugno 2020 e per il periodo di sei mesi chiuso alla stessa data, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

### Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020				
	Crediti commerciali	Altri crediti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO (*)	129		241	222	1.835
Dufrital	(153)		54	4.971	2
Malpensa Logistica Europa	1.064	625	36	2.031	0
SEA Services	(55)		337	639	663
Disma	4		33	105	0
Signature Flight Support Italy (**)				117	5
Airport Handling	1.427		3.635	3.528	8.627
<b>Totale parti correlate</b>	<b>2.417</b>	<b>625</b>	<b>4.336</b>	<b>11.614</b>	<b>11.132</b>
Totale voce di bilancio	51.788	10.928	149.231	141.095	144.276
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>4,67%</b>	<b>5,72%</b>	<b>2,91%</b>	<b>8,23%</b>	<b>7,72%</b>

(\*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 1.835 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata;

(\*\*) In data 22 giugno 2020 è stata perfezionata la cessione della partecipazione.

Per il dettaglio dei Proventi (oneri) da partecipazioni si rimanda alla Nota 9.10.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2020, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

## Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 30 giugno 2020				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	3.100		3.100	(26.227)	-11,8%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento				(23.475)	0,0%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				274.342	0,0%

Le transazioni con le Parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2020, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di royalty su vendite (Dufrital e SEA Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a Dufrital;
- ricavi per canoni di affitto e concessione rilasciata da SEA Prime per il rifornimento di carburante; costi per push-back (Signature Flight Support Italy);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

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

Di seguito sono riportati i corrispondenti dati comparativi:

## Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019				
	Crediti Commerciali	Altri crediti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO (*)	274		991	471	5.719
Dufrital	6.347	1.772	921	16.172	7
Malpensa Logistica Europa	1.291	875	1.125	2.288	
SEA Services	882		2.656	1.740	2.070
Disma	(40)	225	86	111	
Signature Flight Support Italy	107		12	100	10
Airport Handling	4.619	1.200	10.245	6.735	13.190
<b>Totale parti correlate</b>	<b>13.480</b>	<b>4.072</b>	<b>16.036</b>	<b>27.617</b>	<b>20.996</b>
Totale voce di bilancio	140.686	16.806	155.723	343.449	208.842
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>9,58%</b>	<b>24,23%</b>	<b>10,30%</b>	<b>8,04%</b>	<b>10,05%</b>

(\*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 5.719 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2019, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

### Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 30 giugno 2019				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	280		280	107.131	0,3%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	5.802		5.802	(28.815)	-20,1%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(122.872)	0,0%

## 12. ALTRI RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

### *Malpensa Logistica Europa SpA*

Nel corso del 2020 Malpensa Logistica ha deliberato la distribuzione di dividendi, in pagamento nel secondo semestre 2020. Il dividendo di competenza SEA è pari a 625 migliaia di euro.

## 13. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

I compensi corrisposti dalla Società e/o dalle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per il periodo chiuso al 30 giugno 2020 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 294 migliaia di euro.

## 14. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2020 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 146 migliaia di euro.

## 15. IMPEGNI E GARANZIE

### 15.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 74.740 migliaia di euro al 30 giugno 2020 (69.929 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

#### Dettaglio Impegni per progetto

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020	31 dicembre 2019
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	57.525	41.288
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastruttura di volo e viabilità di Linate e Malpensa	4.508	13.514
Fornitura ed installazione di una nuova turbina a gas per la centrale di Malpensa	3.644	5.762
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	4.731	4.970
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	3.356	2.962
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	976	1.433
<b>Totale impegni per progetto</b>	<b>74.740</b>	<b>69.929</b>

### 15.2 Garanzie

Al 30 giugno 2020 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari entrambe a 42.000 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 28.765 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 2.200 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di "Area addestrativa E.I." di Lonate Pozzolo;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano alla Dogana di Segrate (Milano 3) per 75 migliaia di euro (Aviazione Generale);
- fidejussione rilasciata dalla BNL a Terna (Rete elettrica nazionale S.p.A.) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per 1.214 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia per 1.439 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla BNL al Gestore dei Mercati Energetici a garanzia dell'operatività della Società sulle piattaforme del mercato elettrico per 200 mila euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Unareti per il trasporto dell'energia per 173 mila euro;
- 648 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

## 16. 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. Il primo semestre 2020, inoltre, è stato caratterizzato dall'insorgere della Pandemia da Covid-19, che ha determinato la drastica riduzione del traffico passeggeri a partire dal mese di marzo influenzando la regolare stagionalità del business.

## 17. PASSIVITÀ POTENZIALI E CONTENZIOSO

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "*Risk management framework*" e al paragrafo "*Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2020*".

## 18. ATTIVITÀ POTENZIALI

Non ci sono aggiornamenti rispetto a quanto esposto nella Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2019.

## 19. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nel corso del periodo chiuso al 30 giugno 2020 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

## 20. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

L'evento più rilevante del primo semestre 2020 è stato la diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, con la generazione di un grave impatto economico sulla filiera del trasporto aereo ed in particolare sul sistema delle infrastrutture aeroportuali. Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "*Primo semestre 2020: eventi di rilievo*".

## 21. ALTRE INFORMAZIONI

In data 2 aprile 2020 l'assemblea della Capogruppo SEA ha deliberato secondo un approccio prudenziale, in considerazione della situazione di emergenza dovuta agli effetti della pandemia Covid-19 e al fine di sostenere la solidità patrimoniale della Società e contenere i futuri impatti economico finanziari, di destinare l'utile di esercizio 2019 pari a euro 111.565.580,68 a riserva straordinaria.

## 22. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione*

**Michaela Castelli**



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

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

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

**Agli Azionisti di  
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.**

### Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, del conto economico consolidato, del conto economico consolidato complessivo, del rendiconto finanziario consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dalle relative note esplicative di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. ("Società" o "SEA S.p.A.") e controllate ("Gruppo SEA") al 30 giugno 2020. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

### Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

### Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2020 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 – 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.  
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 – R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo [www.deloitte.com/about](http://www.deloitte.com/about).

© Deloitte & Touche S.p.A.

# Deloitte.

2

## **Richiamo d'informativa**

Si richiama l'attenzione sull'informativa fornita nei paragrafi "Primo semestre 2020: eventi di rilievo" ed "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione e richiamata nelle note esplicative e sull'informativa del paragrafo "Gestione dei rischi - Rischio di liquidità" delle note esplicative in merito agli effetti del Covid-19 sul risultato economico, sulla situazione patrimoniale e finanziaria e sui flussi di cassa del Gruppo ed alle valutazioni effettuate dagli Amministratori circa l'evoluzione prevedibile della gestione.

Le nostre conclusioni non sono espresse con rilievi in relazione agli aspetti sopra richiamati.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



**Marco Pessina**  
Socio

Milano, 31 luglio 2020



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

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

