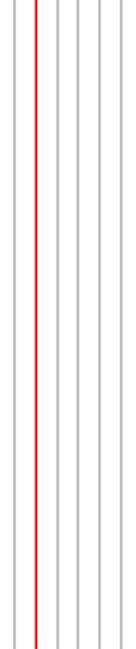


RELAZIONE  
FINANZIARIA SEMESTRALE  
AL 30 GIUGNO 2015



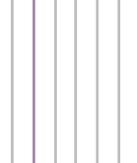
**RELAZIONE  
FINANZIARIA SEMESTRALE**  
AL 30 GIUGNO 2015



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni dirette e indirette di CO<sub>2</sub>.

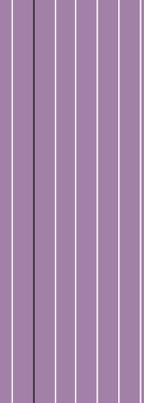


SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali  
Aeroporto Milano Linate – 20090 Segrate, Milano  
Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156  
REA di Milano n. 472807 – Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.  
[www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu)

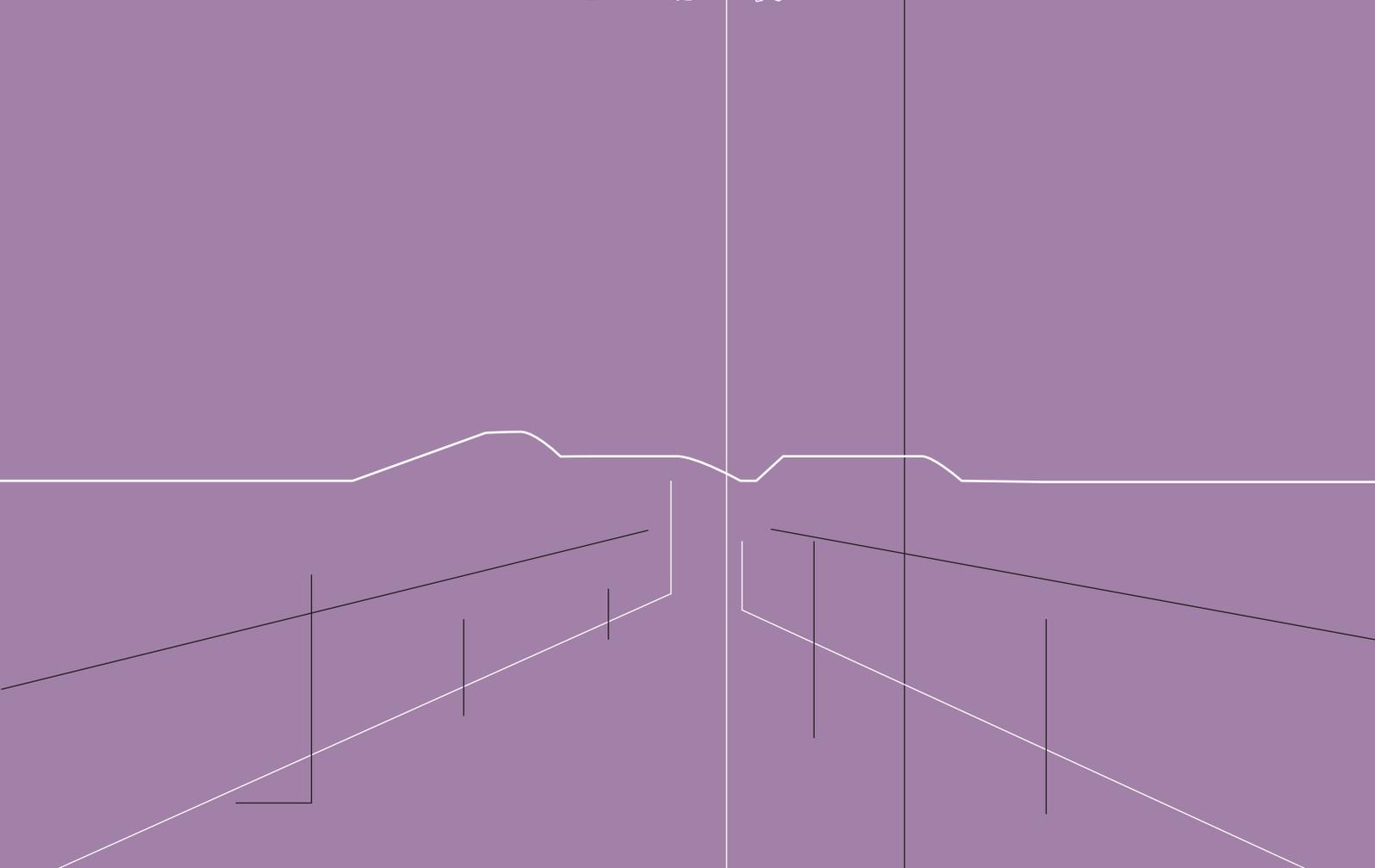


# SOMMARIO

<b>DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI</b>	04
Il Gruppo SEA – Struttura del Gruppo al 30 giugno 2015	05
Organi sociali	06
I numeri del Gruppo SEA	07
<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b>	010
Primo semestre 2015: eventi di rilievo	011
Evoluzione prevedibile della gestione	013
Quadro economico di riferimento e prospettive 2015	014
Quadro normativo e regolamentare di riferimento	019
Andamento operativo	019
Commento ai risultati economico finanziari del Gruppo	025
Altre informazioni	030
Fattori di rischio del Gruppo SEA	032
Sistema di Corporate Governance	038
Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2015	040
Rapporti con le Parti Correlate	041
<b>GRUPPO SEA – BILANCIO CONSOLIDATO</b>	042
Prospetti contabili consolidati	043
Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato	048
Relazione di certificazione	089

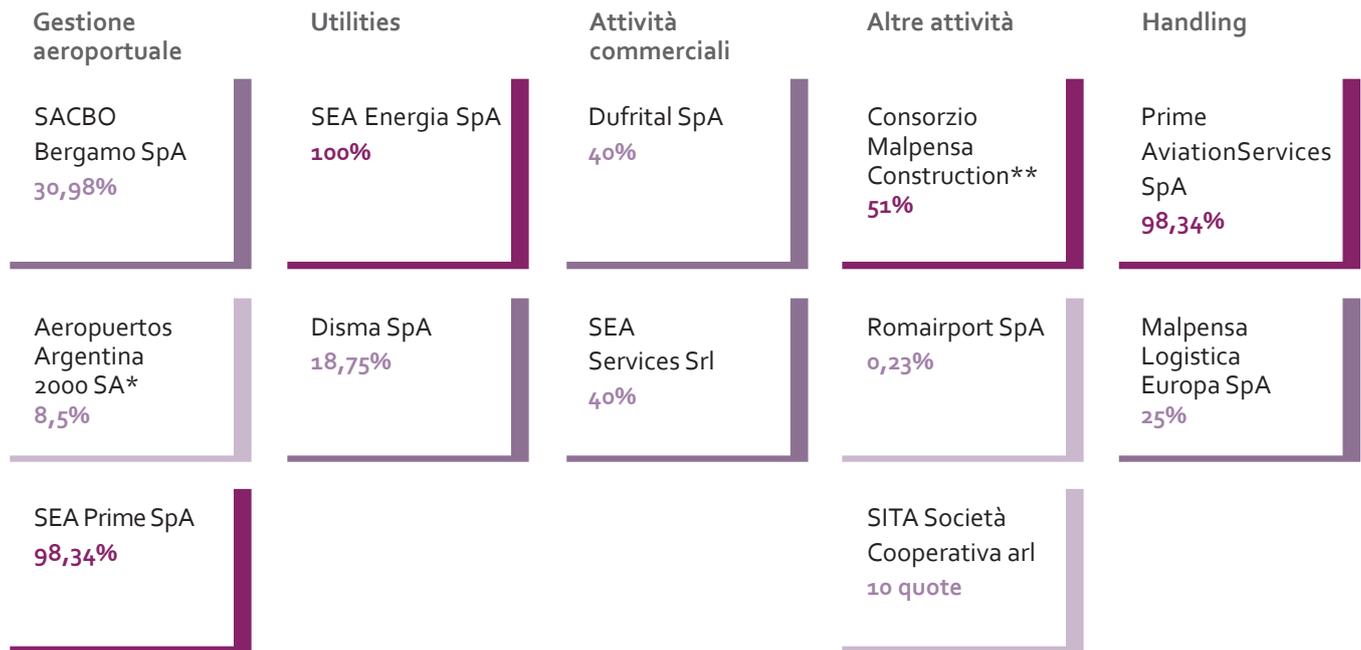


# DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI



## IL GRUPPO SEA – STRUTTURA DEL GRUPPO AL 30 GIUGNO 2015

### SEA SPA



#### Legenda

Partecipazione di controllo	
Partecipazione di collegamento	
Partecipazione in altre società	

Nella struttura del Gruppo Sea al 30 giugno 2015 sono incluse le seguenti società in liquidazione:

- SEA Handling SpA in liquidazione (100% SEA SpA)
- Consorzio Milano Sistema in liquidazione (10% SEA SpA)

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

\*\* Il Consiglio di Amministrazione in data 6 novembre 2014 ha confermato la scadenza del consorzio al 31 dicembre 2014. Ai sensi dell'art. 5 dello Statuto il Consorzio proseguirà la propria attività sino al completo assolvimento di tutti gli impegni contrattuali in essere.

## ORGANI SOCIALI

### Consiglio di Amministrazione

(triennio 2013/2015 nominato dall'Assemblea del 24 giugno 2013)

PRESIDENTE  
AMMINISTRATORI

Pietro Vitale Antonio Modiano  
Armando Brunini <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> \*  
Mario Anastasio Aspesi <sup>(3)</sup> <sup>(5)</sup>  
Salvatore Bragantini <sup>(2)</sup> <sup>(4)</sup>  
Stefano Mion <sup>(3)</sup> \*  
Susanna Stefani <sup>(3)</sup>  
Susanna Zucchelli <sup>(2)</sup>

### Collegio Sindacale

(triennio 2013/2015 nominato dall'Assemblea del 24 giugno 2013)

PRESIDENTE  
SINDACI EFFETTIVI

Rita Cicchiello  
Andrea Galli  
Paolo Giovanelli  
Antonio Passantino  
Ezio Maria Simonelli  
Andrea Cioccarelli  
Ilaria Moretti

SINDACI SUPPLENTI

### Società di Revisione

(triennio 2013/2015 nominata dall'Assemblea del 24 giugno 2013)

Deloitte & Touche SpA

(1) Vice Presidente

(2) Membro del Comitato Controllo e Rischi

(3) Membro del Comitato per la Remunerazione

(4) Membro del Comitato Etico

(5) Membro dell'Organismo di Vigilanza

\* Armando Brunini e Stefano Mion sono stati nominati Consiglieri durante l'Assemblea degli Azionisti del 30 aprile 2015, in sostituzione dei dimissionari Mauro Maia e Renato Ravasio. Il Consiglio di Amministrazione, riunitosi dopo l'Assemblea, ha deliberato di nominare Armando Brunini Vice Presidente della Società.

## I NUMERI DEL GRUPPO SEA

### Premessa

La presente Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2015 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2015; il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di Euro, viene comparato con i Bilanci Consolidati del semestre e 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 2015 è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione europea e in particolare secondo lo IAS 34 – Bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende tutte le informazioni richieste dal Bilancio annuale e deve essere letto unitamente al Bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014. Nella redazione del Bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2015 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2014.

A seguito dell'applicazione dell'IFRS 5, il Conto Economico al 30 giugno 2014, segnalato nelle tabelle con la dicitura *riesposto*, non include i dati economici della SEA Handling SpA in liquidazione e Airport Handling SpA che vengono esposti nella linea "Risultato netto da Attività Cessate", al fine di rendere confrontabili e omogenei i periodi presi in esame.

Come più ampiamente descritto nel Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2014, nella circostanza di uscita da un settore strategico (fattispecie applicabile al settore "*handling*" di aviazione commerciale a partire dall'esercizio 2014), il principio contabile IFRS 5 prevede che il Conto Economico della linea di *business* discontinuata non concorra al risultato consolidato del periodo su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* discontinuata sia riflesso in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da Attività Cessate"; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al *business* discontinuato, che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposte sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico del periodo comparativo venga riesposto, al fine di rendere omogenea e confrontabile l'informativa finanziaria delle attività continuate e discontinue nei due periodi esposti nella comunicazione finanziaria.

## Dati consolidati di sintesi

I risultati della Relazione Finanziaria semestrale non sono penalizzati, al contrario di quanto è successo nel primo semestre dello scorso esercizio, dal risultato negativo delle attività destinate alle vendite. Dal 1° settembre 2014 la società SEA

Handling ha cessato la propria attività e non è più operativa, pertanto, il risultato generato dalle attività destinate alla vendita/cessate è riconducibile alle sole attività di liquidazione della società, prevista per il 2016.

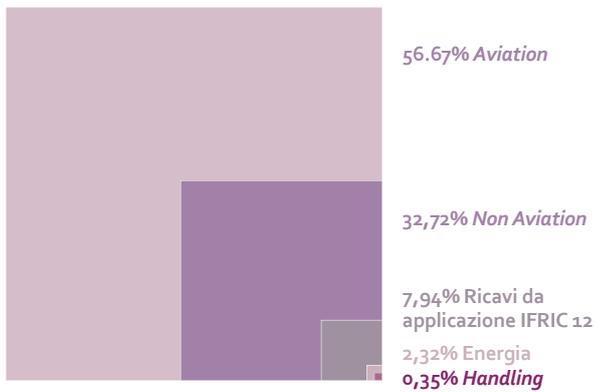
(Importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)	Delta	31 dicembre 2014
Ricavi	333.535	334.631	(1.096)	685.100
EBITDA <sup>1</sup>	101.376	95.186	6.190	205.883
Risultato operativo	64.840	57.626	7.214	129.697
Risultato ante imposte	58.268	45.871	12.397	108.605
Risultato da Attività Cessate	17	(16.004)	16.021	(21.304)
Risultato netto del Gruppo	38.123	19.239	18.884	54.858

(Importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014	Delta	Al 30 giugno 2014
Capitale immobilizzato (A)	1.300.933	1.287.120	13.813	1.242.549
Capitale circolante (B)	(169.448)	(181.059)	11.611	(189.660)
Fondi rischi e oneri (C)	(177.171)	(174.567)	(2.604)	(200.839)
Fondi relativi al personale (D)	(47.683)	(50.505)	2.822	(50.891)
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D)</b>	<b>906.631</b>	<b>880.989</b>	<b>25.642</b>	<b>801.159</b>
Patrimonio netto di Gruppo	299.336	309.200	(9.864)	275.371
Patrimonio netto di terzi	578	600	(22)	610
Indebitamento finanziario netto	606.717	571.189	35.528	525.178
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>906.631</b>	<b>880.989</b>	<b>25.642</b>	<b>801.159</b>

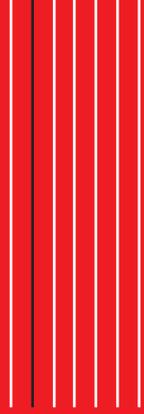
(Importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014	Delta	Al 30 giugno 2014 (riesposto)
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	43.815	97.728	(53.913)	42.941
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.852	2.684	168	2.689

<sup>1</sup> L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi operativi, comprensivi degli accantonamenti e svalutazioni, ad eccezione dell'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione calcolato.

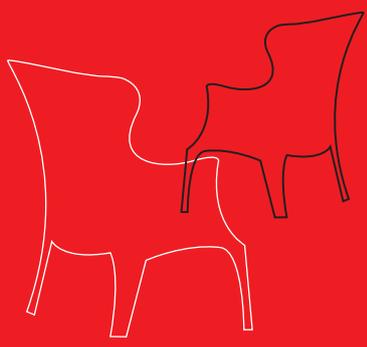
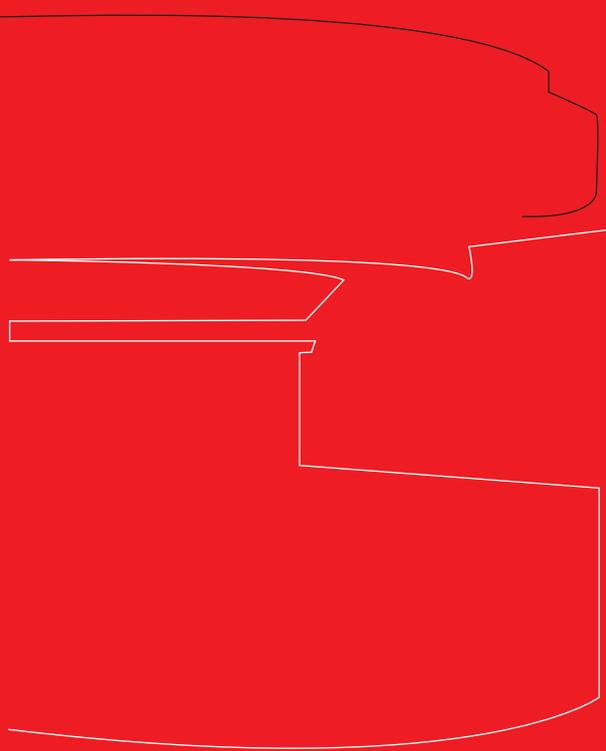
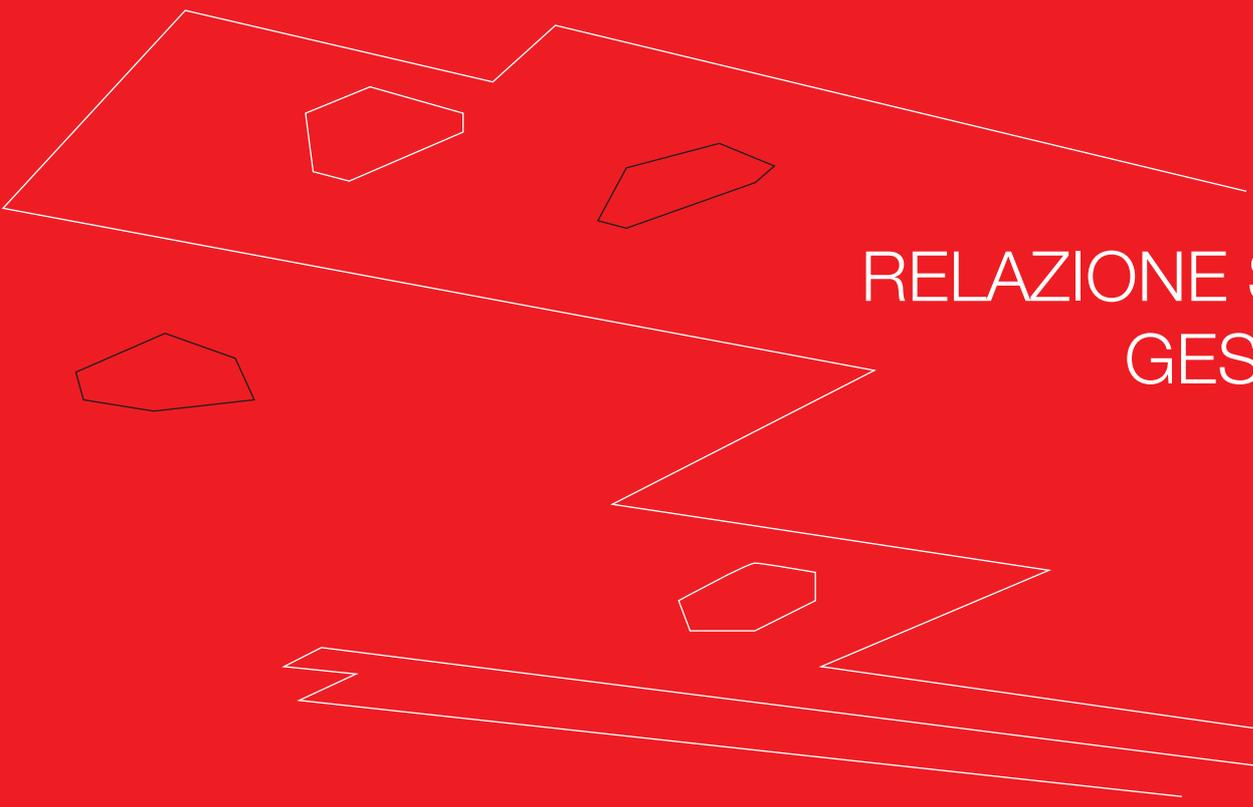
## Ricavi consolidati 1° semestre 2015



Ricavi consolidati 1° semestre 2015	migliaia di Euro	% su tot. ricavi
Aviation	188.998	56,67%
Non Aviation	109.142	32,72%
Handling	1.167	0,35%
Energia	7.751	2,32%
Ricavi da applicazione IFRIC 12	26.477	7,94%
<b>Totale ricavi</b>	<b>333.535</b>	<b>100%</b>



# RELAZIONE SULLA GESTIONE



## PRIMO SEMESTRE 2015: EVENTI DI RILIEVO

### Causa Emini SpA/Va.Fra Srl: escussione fideiussione rilasciata da Assicurazioni Generali

Nel 2007 erano stati affidati da SEA i lavori di realizzazione del Nuovo Raccordo Sud dell'Aeroporto di Malpensa all'ATI Emini SpA/Va.Fra Srl. Nel 2008, SEA, aveva comunicato all'appaltatore la risoluzione del contratto, affidando i lavori al secondo classificato nella gara d'appalto. Pur avendo SEA ripetutamente richiesto ad Assicurazioni Generali SpA, garante delle obbligazioni assunte dall'appaltatore, l'escussione della cauzione, costituita da polizza fideiussoria "a prima richiesta", tale richiesta non è mai andata a buon fine, motivo per cui SEA, nel 2009, ha citato per danni sia l'appaltatore sia Assicurazioni Generali. La causa, dopo la dichiarazione di fallimento della Emini SpA, è ancora pendente davanti al Tribunale di Milano, e in data 29 maggio 2015 è avvenuta l'escussione della suddetta fideiussione: Assicurazioni Generali ha versato la somma di Euro 2.200 migliaia e, a seguito di tale pagamento, la causa prosegue nei soli confronti di Emini SpA/Va.Fra Srl.

### Sentenza 7241/2015 emessa dal Tribunale di Milano

Con sentenza n. 7241 pubblicata l'11.6.2015, il Tribunale di Milano, ha integralmente accolto le domande proposte da SEA contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e condannato quest'ultimo a pagare a SEA a titolo di risarcimento del danno patrimoniale, la somma di Euro 31.618 migliaia oltre alla rivalutazione secondo gli indici ISTAT e agli interessi legali sulle somme rivalutate di anno in anno con decorrenza dalle singole scadenze annuali fino alla sentenza, oltre agli interessi al tasso legale dalla sentenza al saldo e alle spese legali. La sentenza ha statuito la misura del risarcimento del danno accogliendo integralmente le domande di SEA e ha recepito l'interpretazione data dalla sentenza della Corte di Cassazione, a Sezioni Unite n. 20566/13, cui la causa era stata rimessa per motivi attinenti alla giurisdizione (in primo e secondo grado era stata stabilita da Tribunale e Corte d'Appello di Milano la competenza del TAR a giudicare sulle materie inerenti l'applicazione di diritti). Nell'affermare la giurisdizione del Giudice ordinario, la Corte stabilisce che l'obbligo di emanare decreti di adeguamento della misura dei diritti al tasso d'inflazione deriva direttamente dalla Legge (art. 2 co. 190l. 662/1996) e l'amministrazione non ha alcun potere discrezionale o autoritativo, ma è obbligata all'emissione di detti provvedimenti con cadenza annuale. Ciò che il Ministero ha omissso dal 2000 in avanti e che ha dato origine alla richiesta di risarcimento danni derivanti da tale comportamento omissivo.

In data 23 giugno 2015 SEA ha notificato la sentenza in formula esecutiva ai fini della decorrenza dei termini brevi per l'appello (60 gg. +45 per sospensione feriale dei termini); decorsi 120 giorni dalla notifica, attiverà la procedura esecutiva in assenza di pagamento spontaneo da parte del Ministero.

Tenuto conto delle incertezze connesse ai successivi gradi di giudizio nessun provento è stato iscritto nella presente Relazione Finanziaria semestrale.

### ACI Awards, Milano Malpensa miglior aeroporto d'Europa

Nel mese di giugno, l'Aeroporto di Malpensa è stato insignito del prestigioso premio ACI Awards come miglior aeroporto europeo nella categoria tra i 10 e i 25 milioni di passeggeri, per le ottime *performance* in tutte le aree operative, eccellendo soprattutto per la qualità dei suoi servizi e delle sue infrastrutture e per i traguardi raggiunti nella *customer service*, nella *security*, nello *shopping* e nell'accoglienza dei passeggeri internazionali, con l'iniziativa *Chinese Friendly Airport*.

Più nel dettaglio si ricorda la predisposizione di pontili mobili per l'imbarco dei passeggeri dell'A380, la nuova area dei controlli di sicurezza, la Piazza del Lusso e la Piazza del Gusto e innumerevoli servizi digitali quali *App*, *Virtual desk* e connessione *WiFi* gratuita senza limiti di tempo, oltre al *restyling* dell'aeroporto in vista di Expo 2015.

L'associazione che ha conferito il premio rappresenta 450 aeroporti e il 90% del traffico commerciale in Europa.

### The New "Mxperience"

Sono ormai giunti alla fase conclusiva i lavori di ampliamento delle nuove aree commerciali e di revisione del *layout* di *security* e controllo passaporti del Terminal 1. Nel corso del primo semestre sono state rese agibili la maggior parte delle aree relative a questo ampliamento, compresa la nuova area centralizzata per i controlli di sicurezza comune a tutti i passeggeri, sia quelli dell'area Schengen sia quelli dell'area *extra* Schengen. Particolare importanza ricopre la realizzazione del grande *duty free shop* di Dufrital: posizionato al piano imbarchi su tutta la lunghezza del fabbricato e configurato in modo tale da massimizzare la visibilità e la fruibilità degli spazi di vendita. Con i suoi 2.000 mq di superficie rappresenta uno degli *shop walk-through* più grandi d'Europa dal quale è atteso un significativo incremento dei ricavi *retail* di SEA.

Questo nuovo assetto dell'intero Terminal 1 e delle aree commerciali comporrà una *customer experience* completamente

diversa per i passeggeri e permetterà la fruibilità di tutte le aree senza più segregazione tra i passeggeri con destinazione Schengen ed *extra* Schengen. Portando infatti a poco prima dell'accesso ai satelliti il controllo passaporti, i passeggeri potranno disporre di un'offerta commerciale molto più ampia e con un posizionamento eterogeneo e completo.

### **Sistema O.T.E.L.L.O. (Online Tax refund at Exit: Light Lane Optimization)**

È stato implementato, nel primo semestre 2015, da SEA il nuovo servizio di *Tax Refund* elettronico, sviluppato con l'operatore di *Tax Refund* Global Blue e l'Agenzia delle Dogane.

Esso permetterà la velocizzazione di tutte le pratiche di rimborso IVA da parte degli operatori dei servizi *Tax Refund* migliorando il servizio e l'immagine dello scalo presso i vettori e i *tour operator* internazionali, specialmente quelli asiatici da sempre molto sensibili su questo tema.

### **Attività di restyling degli aeroporti e di riqualifica impiantistica**

Sono in via di ultimazione gli interventi di *restyling* del piano arrivi e dell'area *check in* all'interno del Terminal 1, finalizzati a rendere il livello delle finiture degli spazi già esistenti omogeneo a quello delle aree di nuova realizzazione. Sono invece conclusi i lavori di *restyling* delle aree *check in* dell'Aeroporto di Linate e sono attualmente in corso gli interventi di potenziamento dell'area controlli di sicurezza per i passeggeri in partenza.

In merito agli interventi mirati a una riqualifica degli impianti sia dell'Aeroporto di Linate sia di quello di Malpensa, si segnala il proseguimento della messa in opera dei sistemi ASMGCS (*Advanced Surface Movement Guidance and Control System*) finalizzati non solo a definire, in maniera più chiara e univoca, i percorsi che gli aeromobili devono seguire in fase di rullaggio, ma anche a migliorare l'uso delle luci sulle piste di rullaggio, garantendo, in questo modo, una riduzione dei tempi di accensione e, di conseguenza, una riduzione dell'inquinamento luminoso e un effettivo risparmio energetico.

Si evidenzia che durante il primo semestre 2015 sono proseguiti i lavori di realizzazione della nuova stazione ferroviaria presso il Terminal 2 e di estensione della linea ferroviaria e che, in relazione all'area Cargo, sono previsti, a partire dal terzo trimestre del 2015, i lavori per la realizzazione di due nuovi magazzini.

### **Valutazione integrazione SEA-SACBO**

Nel mese di giugno SEA e SACBO hanno dato mandato all'Università degli Studi Bergamo di valutare la possibilità della costituzione di un unico soggetto a cui afferiscano, anche indirettamente, le gestioni degli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo Orio al Serio, attualmente gestiti dalle due Società. Il referente per l'espletamento del mandato è il Rettore dell'Università di Bergamo, Stefano Paleari. La valutazione sull'integrazione riguarda l'analisi dello scenario micro e macroeconomico, della normativa, degli assetti azionari, della convenienza economico-finanziaria, delle potenzialità di mercato e del piano industriale.

### **Operazioni sul debito finanziario del Gruppo SEA**

Nel corso del primo semestre 2015 il Gruppo SEA ha effettuato alcune operazioni finalizzate all'ulteriore rafforzamento della struttura finanziaria di Gruppo, mediante l'allungamento della durata media residua dell'indebitamento finanziario e la riduzione del relativo costo. A tal proposito si segnala (i) il rimborso di una linea da Euro 50 milioni in scadenza a maggio 2015, (ii) sostituita, a fine giugno 2015, da nuovi finanziamenti per Euro 60 milioni a valere sulle linee di credito su raccolta BEI sottoscritte a dicembre 2014. Tali finanziamenti prevedono una durata ventennale e un *grace period* di 4 anni, con il contemporaneo rilascio di garanzie bancarie a copertura del corretto adempimento degli obblighi contrattuali fra SEA e BEI. Le particolari condizioni di mercato hanno inoltre consentito di rinegoziare, nel mese di luglio 2015, i termini della linea RCF sottoscritta nell'aprile 2014, allungandone la scadenza al 2020 con una significativa riduzione del costo (-30% dello *spread* medio).

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il recupero dell'economia globale e il prezzo più contenuto del petrolio rappresentano segnali di miglioramento prevedibili per la seconda parte del 2015. Le ultime stime IATA (*International Air Transport Association*) sull'andamento del settore del trasporto aereo mondiale, fanno rilevare per le compagnie profitti da oltre 29,3 miliardi di Dollari, quasi raddoppiati rispetto allo scorso anno. Sempre secondo la IATA, le attese sono anche per un *load factor* nell'ordine dell'80,2%, con un totale di oltre 3,5 miliardi di passeggeri. Il prezzo del carburante dovrebbe segnare una riduzione del 15,6% sul 2014. Differenze significative quindi per le diverse aree geografiche: in Nord America la IATA stima un margine netto del 7,5% per un totale di 15,7 miliardi di Dollari di utile, in contrasto con i

marginari del 2,5% e del 2,8% previsti rispettivamente in Asia ed Europa.

In presenza di un quadro macroeconomico europeo in lieve miglioramento, il Gruppo SEA conferma l'impegno allo sviluppo delle diverse aree di *business* gestite, nel processo di ulteriore recupero di efficienza e nello sviluppo della capacità di gestione del traffico, passeggeri e merci.

Sulla base delle previsioni operative delle compagnie aeree relative alla capacità impegnate sono previsti incrementi del traffico passeggeri. L'effetto delle citate dinamiche nei paesi e settori di attività del Gruppo, lascia prevedere per l'esercizio in corso un complessivo miglioramento dei risultati operativi.

## QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO E PROSPETTIVE 2015

L'attività economica mondiale globale prosegue in ripresa nel 2015 ma mostra segni di rallentamento, determinati da fattori di natura temporanea nei paesi avanzati, più persistenti in quelli emergenti.

Le principali organizzazioni internazionali si attendono un'accelerazione del commercio mondiale rispetto al 2014. Le prospettive dell'economia globale rimangono condizionate dalle tensioni che potrebbero derivare dal rialzo dei tassi negli Stati Uniti, dalle possibili ripercussioni dell'instabilità del mercato azionario sull'attività economica in Cina, dall'esito della crisi in Grecia e dall'andamento del prezzo del petrolio, che dovrebbe restare debole in presenza di un persistente eccesso di offerta.

Le previsioni del Fondo Monetario Internazionale diffuse in luglio 2015 prefigurano un lieve rallentamento dell'attività economica mondiale nell'anno in corso, seguito da un'accelerazione nel 2016. Rispetto allo scorso aprile le proiezioni per il 2015 sono state marginalmente riviste al ribasso per i paesi avanzati. La revisione è stata più significativa per gli Stati Uniti (al 2,5%), mentre le proiezioni sono rimaste invariate per l'area dell'Euro.

Le stime del Fondo Monetario Internazionale per l'anno in corso restano ottimistiche, collocando l'espansione del commercio mondiale al 4,1%. I costi petroliferi hanno oscillato in maggio e in giugno intorno a 65 Dollari al barile per la qualità Brent e a 60 per il WTI, livelli più elevati rispetto ai minimi di inizio anno. Nella prima decade di luglio sono scesi di circa 5 Dollari, frenati dall'elevata produzione negli Stati Uniti e nei paesi OPEC e dalle attese di una positiva conclusione dei negoziati con l'Iran.

L'inflazione al consumo resta bassa, risentendo dell'andamento dei prezzi delle materie prime. In maggio è lievemente salita negli Stati Uniti, dove è divenuta nulla (da -0,2% in aprile), nell'area dell'Euro e nel Regno Unito, dove è tornata appena positiva (0,3% e 0,1%, da 0,0% e -0,1%, rispettivamente). In Giappone è invece bruscamente caduta in aprile e in maggio (allo 0,6 e 0,5%, rispettivamente, dal 2,2% in marzo), per il venir meno dell'effetto dell'aumento dell'imposta sui consumi introdotta ad aprile del 2014. In giugno nei principali paesi emergenti l'inflazione ha segnato lievi rialzi quasi ovunque. In Cina si è collocata all'1,4%; in India al 5,4%, per il rincaro dei

beni alimentari. In Brasile è salita all'8,9%, risentendo della debolezza del cambio e degli aumenti dei prezzi amministrati. Al contrario in Russia è scesa al 15,3% (dal picco del 16,9% toccato in marzo), anche per effetto della stabilizzazione della valuta.

Le prospettive dell'economia globale restano condizionate dall'evoluzione delle politiche monetarie e in particolare dal ritmo di rialzo dei tassi ufficiali negli Stati Uniti.

Nel primo trimestre del 2015 il PIL dell'area dell'Euro è aumentato allo stesso ritmo della fine dello scorso anno (0,4% rispetto al periodo precedente), sostenuto dalla spesa di famiglie e imprese.

Secondo le informazioni sinora disponibili l'attività economica sarebbe cresciuta nel secondo trimestre, in misura relativamente uniforme tra paesi. In giugno l'indicatore €-coin, che fornisce una stima della dinamica di fondo del PIL dell'area, ha segnato il settimo lieve incremento consecutivo, confermando il consolidarsi della ripresa.

Le proiezioni dello staff dell'Eurosistema, diffuse in giugno, prefigurano un'accelerazione della crescita all'1,5% nel 2015 (dallo 0,8% nel 2014) e all'1,9% nel 2016. I timori di un periodo prolungato di bassa inflazione si sono attenuati, ma non sono scomparsi. In giugno l'inflazione al consumo sui dodici mesi si è attestata allo 0,2%, dopo essere tornata positiva in maggio (0,3%) per la prima volta dalla fine dello scorso anno. Il calo dei prezzi dei beni energetici (-5,1%) continua a contribuire alla debolezza del quadro inflazionistico. Al netto delle componenti più volatili l'inflazione al consumo è stata pari allo 0,8%. Nei mesi più recenti gli operatori professionali censiti da Consensus Economics hanno progressivamente rivisto al rialzo le attese sull'inflazione nell'area, che si sono attestate in giugno allo 0,2% per l'anno in corso e all'1,3% per il prossimo.

In Italia prosegue il recupero dell'attività economica. Nel primo trimestre del 2015 il PIL italiano è aumentato dello 0,3% sul periodo precedente, dopo essersi stabilizzato alla fine dello scorso anno. In giugno l'indicatore *Ita-coin* elaborato dalla Banca d'Italia, che fornisce una stima della variazione trimestrale del PIL dell'Italia depurata dalle oscillazioni di breve periodo, è aumentato per il quarto mese consecutivo. Secondo le stime di Banca d'Italia il PIL avrebbe proseguito la crescita nel secondo trimestre a ritmi analoghi a quelli d'inizio anno.

## Trasporto aereo e aeroporti

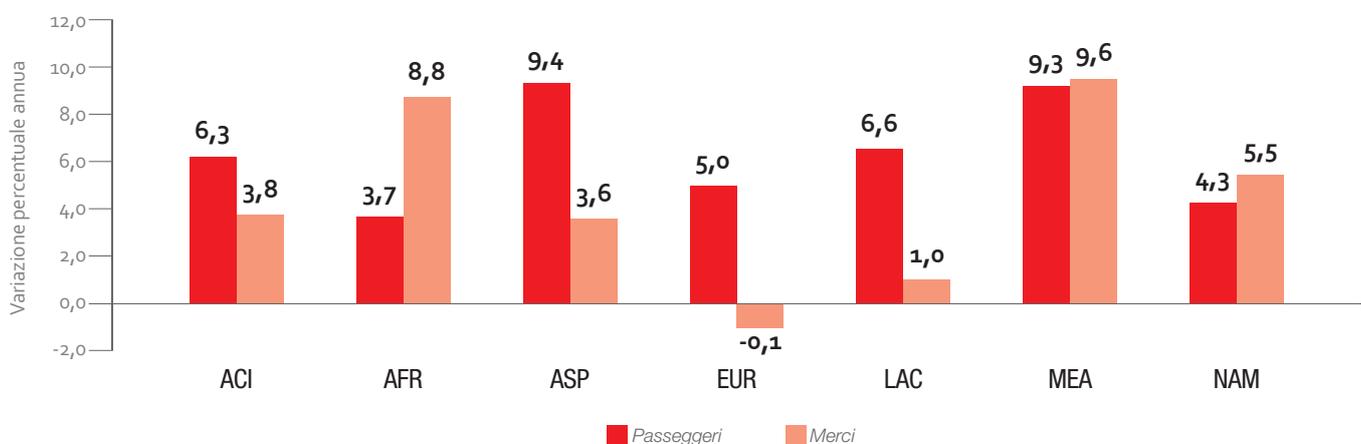
### Andamento del trasporto aereo mondiale nei primi cinque mesi del 2015

Nei primi cinque mesi del 2015 (ultimo dato disponibile) il traffico aereo mondiale, ha evidenziato una crescita del 6,3% per i passeggeri, così come il segmento del trasporto merci, che ha visto incrementare il traffico del +3,8%.

Si evidenziano buoni segnali di ripresa per il traffico passeggeri

su tutte le aree geografiche: in particolare evidenza Asia e Medio Oriente che registrano un incremento del +9,4% ciascuna. L'America latina evidenzia un +6,6% e il Nord America un +4,3%. Anche l'Europa mostra un +5% di aumento in termini di passeggeri serviti.

Per il comparto merci le aree che mettono in risalto la maggiore crescita sono il Medio Oriente con +9,6% e il Nord America con +5,5%; l'Asia fa rilevare +3,6% e l'America latina +1,1%; l'Europa risulta allineata ai valori del 2014.



Source: ACI World (Pax Flash & Freight Flash - maggio 2015)

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

### Andamento del traffico sugli aeroporti europei nei primi cinque mesi del 2015

Il traffico aereo a livello europeo nei primi cinque mesi del 2015 (ultimo dato disponibile) ha evidenziato un *trend* positivo rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In particolare gli aeroporti associati ad ACI Europe hanno mediamente realizzato *performance* positive dei passeggeri (+4,4%) e risultano pressoché allineati gli andamenti del segmento merci (-0,4%).

In Italia gli scali gestiti da SEA hanno fatto osservare una contrazione del -4,1% dei passeggeri. Tale risultato è sensibilmente influenzato dal trasferimento temporaneo dei voli dell'aeroporto di Bergamo avvenuto nel maggio 2014. Il comparto merci evidenzia, invece, risultati positivi con crescite del +5,9%.

Aeroporti di Roma (ADR) che gestisce il sistema aeroportuale romano si è attestato rispettivamente al +7,9% per il traffico passeggeri e al -1% per il traffico merci.

## Andamento del traffico degli aeroporti del Gruppo SEA del primo semestre 2015

	Movimenti			Passeggeri <sup>1</sup>			Merci (tonn.) <sup>2</sup>		
	2015	2014	%	2015	2014	%	2015	2014	%
Malpensa	75.527	81.879	-7,8%	8.627.577	9.226.852	-6,5%	245.952	230.616	6,7%
Linate	46.964	44.789	4,9%	4.554.305	4.370.627	4,2%	6.195	6.353	-2,5%
<b>Totale traffico commerciale</b>	<b>122.491</b>	<b>126.668</b>	<b>-3,3%</b>	<b>13.181.882</b>	<b>13.597.479</b>	<b>-3,1%</b>	<b>252.147</b>	<b>236.968</b>	<b>6,4%</b>
Aviazione generale	12.760	12.884	-1,0%	27.794	28.967	-4,0%	-	-	-
<b>Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA</b>	<b>135.251</b>	<b>139.552</b>	<b>-3,1%</b>	<b>13.209.676</b>	<b>13.626.446</b>	<b>-3,1%</b>	<b>252.147</b>	<b>236.968</b>	<b>6,4%</b>

<sup>1</sup> *Passeggeri arrivati + partiti.*

<sup>2</sup> *Le tonnellate di merce in transito non sono considerate.*

I risultati del primo semestre 2015 degli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, evidenziano una riduzione sia per il traffico passeggeri, che fa registrare una flessione di tre punti percentuali, sia per i movimenti aeromobili, con -3,3 punti percentuali rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

L'Aeroporto di Malpensa ha registrato un andamento negativo del traffico passeggeri del -6,5%, mentre Linate ha realizzato una crescita rispetto al semestre 2014 (+4,2%).

I risultati, epurati dal trasferimento temporaneo dei voli dell'aeroporto di Bergamo, verificatosi nel mese di maggio 2014, si sono mantenuti sugli stessi livelli del 2014, sia per il traffico passeggeri (+0,5%) sia per i movimenti (-0,5%) aumentando significativamente le dimensioni e il relativo peso degli aerei impiegati (+3,4% di incremento del tonnellaggio aeromobili).

### Malpensa

Il traffico passeggeri dell'Aeroporto di Malpensa si è attestato a 8,6 milioni, con una riduzione dei movimenti aeromobili del -7,8%, principalmente dovuto al trasferimento temporaneo dei voli dell'aeroporto di Bergamo del 2014, ma in parte anche alla progressiva riduzione di Alitalia e al trasferimento dei vettori airberlin, Fly Niki verso Linate. Questo trasferimento è conseguente al Decreto Ministeriale Lupi, in vigore a partire dalla *winter* 2014/2015, che ha permesso la redistribuzione del traffico tra gli scali milanesi con collegamenti verso tutte le destinazioni dei paesi comunitari in precedenza non operabili per vincoli normativi esistenti sullo scalo di Linate.

### Malpensa Terminal 1

Il trasferimento dei vettori airberlin e Fly Niki e le riduzioni apportate da parte di Alitalia hanno provocato un decremento del -12,1% del traffico passeggeri. Contribuiscono negativamente

al risultato anche la riduzione dell'operativo, nella stagione *winter*, da parte di American Airlines sia verso Miami sia verso New York, Austrian con un decremento in termini di traffico passeggeri del -21% e il Gruppo Lufthansa che perde quote di traffico con minor numero di passeggeri serviti (-22 mila) e una riduzione di quattro punti percentuali; in negativo anche Tunisair e Czech con 15 mila passeggeri in meno ciascuna.

Il traffico intercontinentale ha evidenziato una importante crescita del +3,1%, riconducibile principalmente al vettore Emirates che ha registrato un incremento del 16,6% in termini di traffico passeggeri: il vettore a partire dal mese di giugno 2015 ha, infatti, potenziato il suo *network* inserendo l'aeromobile Airbus 380 con oltre 500 posti offerti, oltre che sulla tratta per Dubai, già operativa dal dicembre 2014, anche sulla tratta Malpensa-New York. Oltre a Emirates, anche Air India e Air Canada non erano presenti nello stesso semestre dello scorso anno. Sono da segnalare *i*) l'incremento da parte di Qatar verso Doha che ha registrato circa venti punti percentuali in termini di traffico passeggeri; *ii*) Oman Air che dalla scorsa stagione invernale ha incrementato il numero dei movimenti, passando a un collegamento giornaliero verso Muscat e registrando il 50% di incremento per numero di passeggeri trasportati.

A partire dalla stagione *summer*, il vettore Alitalia ha introdotto due nuove destinazioni intercontinentali, una con frequenza giornaliera verso Abu Dhabi, attivata nel mese di aprile, e l'altra verso Shanghai, con due frequenze settimanali a partire dal mese di maggio, registrando da subito eccellenti *performance* in termini di passeggeri trasportati; ha altresì incrementato il collegamento già esistente verso Tokio Narita portandolo a un volo giornaliero.

In particolare evidenza nel comparto *leisure* le *performance* della compagnia aerea Neos che registra il 16% di crescita.

## Malpensa Terminal 2

easyJet risulta il principale attore dello scalo di Malpensa: il traffico passeggeri di questo vettore ha inciso in modo predominante sui risultati dello scalo, facendo rilevare una crescita di circa cinque punti percentuali, attestandosi così a 3,3 milioni di passeggeri serviti nel primo semestre del 2015 e replicando il coefficiente di riempimento aeromobili dello scorso anno, pari al 90%.

Il traffico internazionale evidenzia un *trend* positivo con una crescita di dieci punti percentuali, mentre, sia il traffico domestico sia il traffico intercontinentale registrano andamenti in decremento rispettivamente -1,6% per il Sud Italia e -17,9% verso Egitto e Marocco.

I principali scali protagonisti del positivo *trend* di crescita sono quelli verso cui non erano presenti collegamenti nel corso del primo semestre del 2014, quali Monaco, Tenerife e Stoccarda con un contributo di 100 mila passeggeri serviti.

In termini di numero di passeggeri trasportati, buoni risultati per i collegamenti verso Amburgo, Parigi Charles de Gaulle, Amsterdam, Londra Gatwick, Tel Aviv e Napoli.

Riduzioni del numero dei passeggeri trasportati verso Sharm el Sheik (volo cancellato), Fiumicino (collegamento effettuato anche dall'Aeroporto di Linate dal marzo 2013), Belgrado, Casablanca e Brindisi.

## Linate

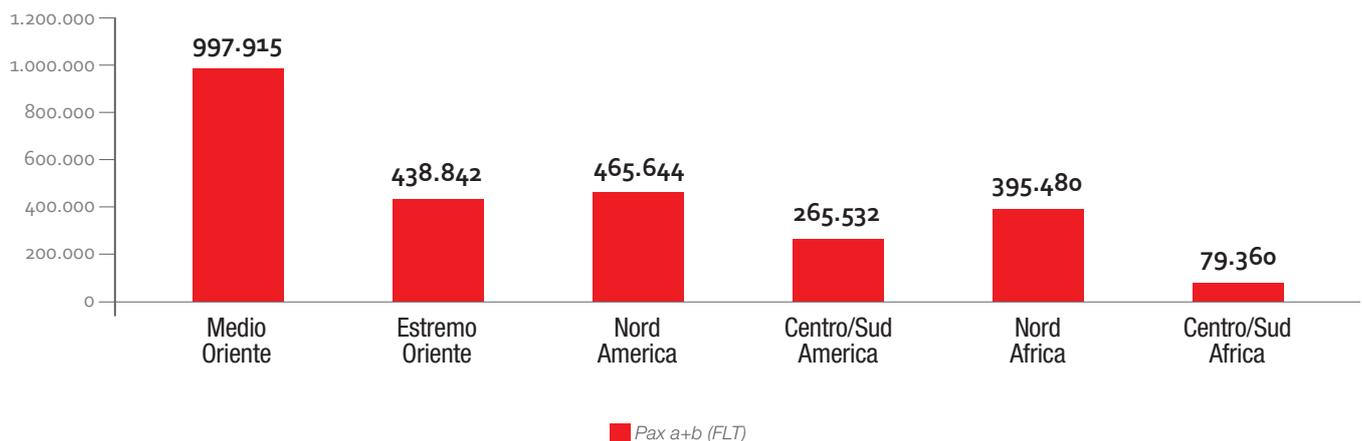
A Linate, l'incremento di traffico passeggeri realizzato è stato pari al +4,2% determinato, non solo dai trasferimenti di airberlin e Fly Niki, che hanno contribuito con 200 mila passeggeri nel primo semestre 2015, ma anche dal vettore Blue Air che ha attivato il collegamento verso Bucarest Otopeni, con un apporto di 29 mila passeggeri serviti verso la capitale rumena, oltre che da Alitalia, Air France e da Swiss, queste ultime con i collegamenti per Parigi e Zurigo.

Alitalia, che nel primo semestre 2015 ha registrato il 58% di *share* dei passeggeri serviti dallo scalo cittadino, ha ridotto i movimenti aeromobili effettuati a fronte di un aumento del coefficiente di riempimento, che le ha permesso di realizzare un risultato positivo in termini di passeggeri trasportati, principalmente verso destinazioni quali Berlino, Catania, Amsterdam, Düsseldorf, London City, Cagliari e Varsavia.

Le riduzioni del vettore in termini di movimenti sono state mirate a favorire l'introduzione delle compagnie aeree airberlin e Fly Niki, partner di Etihad, per operare rispettivamente verso Germania e Austria, per effetto dell'attuazione del Decreto Ministeriale Lupi.

A partire dal mese di maggio 2015, easyJet, dopo gli eventi legati all'incendio presso gli aeroporti di Roma ha ridotto progressivamente i collegamenti verso lo scalo di Fiumicino.

Traffico passeggeri su rotte intercontinentali per Area geografica



### Milano Malpensa Cargo

Nel primo semestre 2015 Milano Malpensa Cargo ha evidenziato una crescita del +8,9% con un trasportato pari a 246 mila tonnellate di merce.

All'ottimo risultato hanno contribuito le compagnie *all-cargo* con un apporto di 15 mila tonnellate di merce con un incremento di +9,4 punti percentuali. Tra i vettori protagonisti in evidenza Air Bridges Cargo, Atlas Air, non presente nel primo trimestre del 2014, Nippon Cargo e Saudi Arabian.

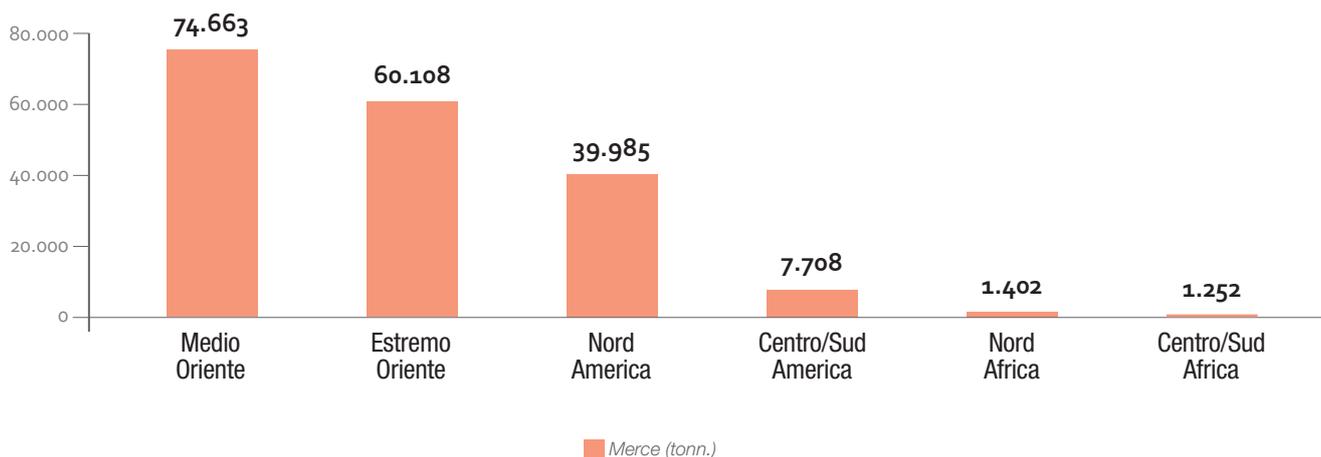
In particolare evidenza, a partire dal mese di gennaio, si segnala il vettore SW Italia che ha contribuito al buon andamento del primo semestre 2015. Il vettore nato dalla *joint-venture* tra la Silk Way Airlines, controllata dallo Stato dell'Azerbaijan e dalla

britannica Cargo Invest ha movimentato nel periodo 10,6 mila tonnellate di merce con 3 frequenze settimanali verso Baku.

Particolare attenzione va mostrata per i vettori *courier* tra cui spicca DHL, che ha identificato progressivamente la sua base di riferimento sullo scalo varesino, European Air Transport e Aerologic Germany che ha contribuito con 10,7 mila tonnellate incrementali.

Emirates, tra i vettori con aeromobili con configurazione mista, risulta il principale vettore per quantità di merce movimentata con 14 mila tonnellate, mentre i principali incrementi si attribuiscono ai vettori Qatar, Alitalia, Korean, Air Canada e Air India, non ancora presenti sullo scalo nel primo trimestre 2014.

Traffico merci su rotte intercontinentali per Area geografica



## QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Non vi sono aggiornamenti rispetto a quanto detto nella Relazione di Bilancio annuale 2014, a cui si rimanda.

## ANDAMENTO OPERATIVO

### Aviation

#### Commento ai principali risultati

Il segmento di attività *Aviation*, costituito dalle attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci, nel corso del primo semestre 2015 ha registrato ricavi netti per Euro 188.998 migliaia (comprensivo dei ricavi dell'aviazione generale a seguito dell'acquisizione di SEA Prime SpA avvenuta il 18 dicembre 2013), in leggera diminuzione (0,2%) rispetto allo stesso periodo del 2014.

#### Sviluppi di traffico: incremento di vettori, frequenze e servizi

Anche nel corso del primo semestre dell'esercizio 2015 il Gruppo SEA ha continuato a promuovere lo sviluppo del traffico passeggeri e merci mediante un'attività commerciale mirata all'ampliamento delle rotte e delle frequenze operate sia da vettori già presenti sugli scali sia da nuove compagnie.

L'attività commerciale *Aviation* viene sviluppata tramite un costante quotidiano contatto con i vettori, la partecipazione a eventi internazionali di settore e l'uso di specifici strumenti di *marketing* quali "welcome package" e iniziative dirette a sostenere e comunicare i programmi delle compagnie aeree. Non è da trascurare l'intensa attività di *lobbying* nell'ambito dei negoziati per la revisione degli Accordi Bilaterali.

Si evidenzia che, nel corso del primo semestre 2015, alcuni vettori di lungo raggio hanno incrementato l'offerta di capacità: Oman Air ha aumentato le frequenze portando a giornaliero il collegamento su Muscat; Korean Air opera, ad oggi, tre voli diretti su Seoul, prima combinati con Roma e ha aggiunto una quarta frequenza a partire dalla stagione *summer*; Air China ha potenziato i propri collegamenti da Malpensa, portando a giornaliero il volo su Pechino oltre a quello su Shanghai, Thai ha aggiunto una quarta frequenza su Bangkok; Qatar ha incrementato la capacità offerta del 30% con l'introduzione

dell'A330 anche sul secondo volo giornaliero e anche United ha aumentato i posti offerti operando con B777 invece che con B767.

Alitalia, in occasione di Expo, ha potenziato i voli lungo raggio da Malpensa con un nuovo volo giornaliero su Abu Dhabi, tre voli settimanali su Shanghai, due su Algeri e ha portato a giornaliero, dai quattro voli settimanali, il servizio su Tokyo. Tra gli *upgrading* di servizio si ricorda che Emirates dal 1 giugno ha introdotto l'A380 sul volo per New York.

Il vettore privato iraniano Mahan Air ha introdotto, dal mese di giugno, due nuovi voli su Teheran.

La connettività europea si arricchisce di nuove destinazioni: Anversa (Jetairfly), Tallin (Estonian Air), Izmir (Sun Express), Southampton e Cardiff (Fly Be).

In merito all'offerta *low cost*, si evidenzia un aumento della stessa con l'ingresso del nuovo vettore turco Pegasus su Istanbul (4 voli/settimana), l'incremento delle frequenze su Budapest (da 11 a 14 settimanali) da parte di Wizzair, i nuovi voli operati da Vueling su Parigi Orly e l'introduzione del nuovo collegamento su Stoccarda da parte di easyJet.

Per il settore *cargo* si segnala l'ingresso della nuova compagnia con COA italiano Silk Way Italia, consociata del vettore azero Silk Way West, il raddoppio della capacità su Malpensa di Saudia Cargo, con l'introduzione di voli diretti e non più combinati su Brussels e l'introduzione, da parte di Cargolux Italia, di due nuove importanti destinazioni (Novosibirsk e Zhengzhou) servite per la prima volta con volo diretto da Malpensa.

#### Nuovi accordi bilaterali nel semestre e concessione dei diritti di quinta libertà

Nei primi mesi del 2015 sono stati sottoscritti nuovi accordi bilaterali con Cina, Seychelles e Tanzania che contemplano un incremento delle frequenze sia passeggeri sia *cargo*.

Nel mese di aprile si è svolto ad Abu Dhabi un negoziato con le autorità aeronautiche degli EAU che ha portato alla sottoscrizione di un nuovo importante accordo bilaterale i cui principali elementi di novità sono di seguito esposti:

- regime *open sky* (frequenze, destinazioni e designazioni libere) dalla stagione *winter* per i collegamenti tra i due Paesi;
- incremento, durante la fase transitoria, da 56 a 147 frequenze/settimana per i voli passeggeri;
- incremento da 10 a 21 frequenze/settimana per i voli *all-cargo* per ciascuna parte;
- consolidamento della quinta libertà, in precedenza concessa provvisoriamente (7/7 MIL/NYC di Emirates), più 7/7 *all-cargo* su America e Africa per Etihad e ulteriori 4/7 passeggeri a beneficio di Emirates ed Etihad.

È stata inoltre concessa da ENAC l'autorizzazione *extra* bilaterale alla compagnia iraniana Mahan Air per l'effettuazione di due nuovi voli settimanali su Teheran a partire dal mese di giugno.

### ViaMilano: l'innovativa strategia di self hubbing del Gruppo SEA

Nel primo semestre del 2015 sono proseguite le attività di promozione del servizio ViaMilano in particolare tramite l'attivazione della campagna *on-line* sui *social media*. I contenuti, oggetto di sponsorizzazione, sono relativi principalmente a nuove aperture voli e finalizzati a fornire informazioni sulle tratte operate da Malpensa.

### Chinese Friendly Airport e sviluppo della destinazione

Il primo semestre del 2015 ha segnato una nuova importante tappa per il progetto *Chinese Friendly Airport*. Nel mese di aprile, infatti, è stato riconosciuto al Gruppo SEA il livello "gold", per la categoria "Service Quality", durante le premiazioni dei COTRI AWARDS (China Outbound Travel & Tourism Market).

Per tutto il semestre del 2015 sono proseguite le attività di miglioramento dell'*experience* dei passeggeri cinesi, con diverse promozioni a loro dedicate.

### Investimenti/Sviluppo spazi Aviation

Il 1° aprile 2015 è stato consegnato a Etihad lo spazio per la realizzazione della nuova *lounge* di 495 mq, adiacente a quella di Emirates e con accesso diretto al *loading-bridge* in condivisione con Emirates. L'apertura della *lounge* è prevista per marzo 2016. Dal 1° giugno 2015, in concomitanza con l'introduzione dei due A380 Emirates sui voli da/per JFK, è entrato in esercizio l'ampliamento

di 130 mq della *Lounge* Emirates. Lo spazio complessivo occupato ora dalla *Lounge* Emirates è pari a 1.062 mq.

Nel mese di giugno 2015 è stato definito l'accordo con Emirates per la fornitura di una nuova *Lounge-reception* agli arrivi di 94 mq, con abbinati otto parcheggi auto dedicati presso l'uscita 10. Tale *facility* verrà utilizzata dal mese di settembre 2015 per il servizio di "chauffeur-drive", riservato ai passeggeri *first* e *business* di Emirates.

## Non Aviation

### Commento ai principali risultati

Il segmento di attività *Non Aviation*, che offre una gamma ampia e differenziata di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori, nel corso del primo semestre 2015 ha registrato ricavi netti per Euro 109.142 migliaia (comprensivo dei ricavi dell'aviazione generale a seguito dell'acquisizione di SEA Prime SpA) in crescita del 4,1% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno.

Su tale andamento ha influito l'incremento dei ricavi *retail*, sostenuto dalla crescita dei proventi dagli *shop* conseguente all'attuazione di strategie di offerta commerciale mirata alle esigenze delle diverse tipologie di passeggeri di ogni scalo e supportata dal nuovo *layout* commerciale di Malpensa, pensato per offrire una proposta commerciale completa e sempre più attrattiva.

### Andamento delle attività commerciali

Sono di seguito commentati i risultati legati alle principali attività commerciali del settore.

#### Shops

I ricavi da *Shops*, al 30 giugno 2015, sono pari a Euro 20.951 migliaia, in aumento rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente del 14,2%.

A un *trend* negativo registrato nel primo trimestre del 2015, imputabile alle attività di rifacimento e *restyling* delle aree commerciali del Terminal 1 di Malpensa che ha penalizzato il risultato commerciale di alcuni negozi, si è contrapposto un andamento positivo del secondo trimestre ottenuto, alla chiusura dei cantieri, dai punti vendita presenti nella "Piazza del Lusso".

L'apertura del nuovo *duty free shop* di Dufrital, che unisce tutti i passeggeri Schengen ed *extra* Schengen, ha sicuramente avuto un'importanza notevole nel miglioramento del risultato commerciale.

Da evidenziare, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, un forte aumento del fatturato legato alle vendite a passeggeri cinesi e un critico calo di spesa dei passeggeri russi.

### Food & Beverage

Rispetto al primo semestre del 2014, i primi sei mesi del 2015 hanno visto i ricavi da ristorazione aumentare del 4,1%. Il *trend* positivo è imputabile a un arricchimento dell'offerta e a un miglioramento della qualità dei *format* realizzati, ne è un esempio il "The Italian Market & Kitchen" di My Chef. Sempre nell'ottica dell'innovazione come valore strategico, nel Terminal 2, il bar gelateria Bianco & Nero è stato trasformato in un *healthy food bar* ad insegna *Juice bar*. Inoltre, è stato siglato un accordo per l'apertura di un chiosco "King's chips", che prevede la vendita del prodotto secondo la formula *street food*, uno degli ultimi *trend* di consumo che si sta imponendo sul mercato. A Linate, sempre nell'ottica di un'offerta che assecondi il più possibile le esigenze dei consumatori, è prevista l'apertura di un Ferrari Spazio Bollicine, in sostituzione dell'attuale Wine & Food.

### Servizi bancari

Nel primo semestre 2015 è da evidenziare un importante incremento dei ricavi pari al 32,7% rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, riconducibile sia all'attività di cambio valuta sia a quella di rimborso IVA. In merito a quest'ultimo punto, per semplificare le procedure di rimborso ai passeggeri con residenza *extra UE*, è stato ideato e sviluppato da SEA in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane, il sistema O.T.E.L.L.O. (*Online Tax refund at Exit: Light Lane Optimization*). Tale sistema digitalizza il processo di ottenimento del visto doganale per il rimborso dell'IVA, al fine di velocizzare l'intero processo e, di conseguenza, migliorare l'immagine dello scalo presso i vettori e i *tour operator* internazionali, da sempre molto sensibili su questo tema.

### Parcheggi

Non si segnalano variazioni significative dei ricavi derivanti dalla gestione dei parcheggi. A seguito della cantierizzazione per i lavori della stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa, che di fatto ha inibito più del 50% della disponibilità dei posti, i ricavi complessivi, al netto della gestione dei parcheggi di Bergamo, sono diminuiti del 6,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Puntuali politiche di prezzo e parziale riprotezione della clientela sui parcheggi del Terminal 1 hanno permesso di contenere al 38% la diminuzione dei ricavi per il Parcheggio P5 del Terminal 2.

Da segnalare la buona *performance* della gestione SEA sui parcheggi di Orio al Serio, iniziata nel febbraio 2014, che ha fatto registrare un incremento del fatturato del 50,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

In particolare a Orio al Serio sono stati ultimati nel corso del semestre i lavori di brandizzazione ViaMilano Parking dei parcheggi, l'introduzione della navetta di collegamento P3 e l'ultimazione del portale d'ingresso Telepass la cui operatività verrà attivata a luglio.

### Pubblicità

Il primo semestre 2015 ha confermato il *trend* positivo dei ricavi legati al settore di attività, con un incremento del 16,6% rispetto al primo semestre del 2014, incremento legato agli investimenti Expo sulle nuove infrastrutture del Terminal 1 di Malpensa, utilizzando anche formule promozionali innovative come i *Temporary shop*.

## Handling

### Commento ai principali risultati

Come ampiamente specificato nel Bilancio annuale 2014, al quale si rimanda, nel contesto delle negoziazioni con la Comunità europea, SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2014 la decisione di dismettere la linea di *business handling* di aviazione commerciale, procedendo da un lato alla messa in liquidazione di SEA Handling SpA, avvenuta in data 1° luglio (con esercizio provvisorio durato sino al 31 agosto 2014) e dall'altro conferendo il 27 agosto 2014 la partecipazione in Airport Handling Srl al Milan Airport Handling Trust. Nella circostanza di uscita da un settore strategico (così definito ai sensi dell'IFRS 8, fattispecie applicabile al settore "handling"), il principio contabile IFRS 5 prevede che il Conto Economico 2015 della linea di *business* discontinuata non concorra al risultato del periodo su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* in "discontinued operation" sia riflesso in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da Attività Cessate". Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico del periodo comparativo venga riesposto in modo da rendere omogenea e confrontabile l'informativa finanziaria delle attività continuate e discontinue nei due periodi esposti nella comunicazione finanziaria. Il segmento *handling* nel 2015 è riferibile alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della controllata Prime Aviation Services SpA (già ATA Ali Servizi SpA) acquisita dal Gruppo alla fine del 2013 che opera, quindi, al di fuori del *business* dell'*handling* di

aviazione commerciale. La sua incidenza sul totale dei ricavi, dell'attivo e del margine è poco significativa. I ricavi attribuibili a questo segmento di *business* sono pari a Euro 1.167 migliaia a giugno 2015 in aumento del 24,8% rispetto allo stesso periodo dell'esercizio 2014.

A livello nazionale, l'attività di aviazione generale registra una ripresa rispetto al 2014 (movimenti +12,1%, passeggeri in calo del -9,4%). In particolare, focalizzandosi sugli aeroporti in cui opera la Prime Aviation Services SpA si evidenzia un incremento negli scali di Linate e Venezia, giustificati dagli eventi Expo e Biennale, anche se l'attività gestita dalla Prime Aviation Services SpA, ha seguito il *trend* nazionale solo sullo scalo di Venezia, mentre ha registrato una riduzione, rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio, sugli scali di Linate e Ciampino. Dal mese di marzo la società non è più presente nell'aeroporto di Catania, vista la poca significatività del traffico gestito mentre, nel corso del mese di maggio 2015 ha ottenuto l'estensione della propria certificazione di idoneità a operare anche sullo scalo di Malpensa, prevedendo l'inizio delle attività nei prossimi mesi.

## Energia

### Commento ai principali risultati

Il segmento di attività Energia relativo alla produzione e vendita di energia elettrica e termica, nel corso del primo semestre 2015 ha registrato ricavi netti per Euro 7.751 migliaia in aumento del 18% rispetto al primo semestre 2014. Il risultato operativo del settore Energia si è attestato a Euro 873 migliaia in aumento rispetto al risultato operativo del primo semestre 2014 negativo per Euro 194 migliaia.

### Andamento delle attività di produzione e vendita di energia

#### Energia elettrica

Nel primo semestre del 2015 la produzione di energia elettrica destinata alla vendita ha registrato un incremento del 3,9% (+6 milioni di kWh) rispetto al corrispondente periodo del 2014, attestandosi a 158,1 milioni di kWh di cui oltre il 56% destinato ai fabbisogni degli scali gestiti dal Gruppo SEA.

Tale incremento è stato determinato dalla maggiore produzione di energia elettrica della centrale di Linate a seguito del rientro in servizio del motore 1, fermo per quasi tutto il 2014 a causa di un grave guasto. Nel primo semestre del 2015, le vendite di energia elettrica sono aumentate del 12,4% rispetto al corrispondente periodo del 2014 (+7,6 milioni di kWh).

La produzione di energia elettrica per la vendita attuata attra-

verso la Borsa Elettrica ha registrato un incremento del 54,4% rispetto al primo semestre del 2014. L'incremento è determinato dal maggior utilizzo dei motori di tipo "cogenerativo" della centrale di Linate che, a seguito della maggior richiesta di energia termica, producono anche più energia elettrica garantendo un adeguato ritorno economico. Anche la quantità di energia elettrica commercializzata attraverso il *trading* in Borsa è aumentata (+121% rispetto al primo semestre del 2014) attestandosi a 5,9 milioni di kWh.

La vendita con contratti bilaterali, effettuata a partire dall'esercizio 2013 con le eccedenze elettriche prodotte in cogenerazione, è proseguita anche nel primo semestre 2015, soprattutto a favore degli aeroporti di Firenze e Cagliari, di 2i Rete Gas e dell'albergo Sheraton a Malpensa per 22,6 milioni di kWh (-28,1% rispetto al primo semestre del 2014).

#### Energia termica

Nei primi sei mesi del 2015 la produzione di energia termica ha registrato un incremento del 10,9% rispetto al corrispondente periodo del 2014 (+17,9 milioni di kWh) attestandosi a 182,2 milioni di kWh, di cui circa l'80% destinato ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Tale incremento di produzione è stato principalmente determinato dall'avvio di nuove forniture alle utenze civili limitrofe al sedime aeroportuale di Linate in quanto, dall'inizio del 2015, la centrale è stata allacciata, attraverso un'opportuna tubazione, alla centrale denominata "Canavese" (situata nei pressi di Viale Forlanini e di proprietà a2a) in modo da poter fornire ulteriore calore alla città di Milano. Conseguentemente, le vendite ai clienti terzi sono aumentate di oltre 10,4 milioni di kWh (+40% rispetto al primo semestre del 2014).

In relazione alla Convenzione SEA/SEA Energia per l'affidamento dell'attività di gestione delle centrali di cogenerazione negli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa è in corso di revisione la nuova struttura tariffaria relativa alla fornitura di energia elettrica e termica.

## Altre informazioni

### Customer care

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

I dati di puntualità 2015 disponibili (ultimo aggiornamento maggio 2015), evidenziano una situazione generale in Europa in lieve peggioramento rispetto ai primi cinque mesi dello scorso anno. I primi mesi del 2015 sono stati fortemente penalizzati dalle condizioni climatiche tipicamente invernali nei

principali aeroporti del Nord e Centro Europa e dagli scioperi indetti nel comparto aereo in Germania, in Italia, in Francia, in Norvegia e in Belgio.

Situazioni particolari si sono registrate all'aeroporto di Düsseldorf per il servizio di sicurezza e a Stoccolma nel mese di aprile, come a Milano Malpensa nel mese di maggio, per le violenti piogge, che hanno costretto a parziali chiusure temporanee dei *Terminal* passeggeri. Infine a Roma Fiumicino il 7 maggio un grave incendio ha reso inagibile l'area *airside* del Terminal 3.

A livello medio europeo i voli puntuali sono stati rispettivamente dell'83% in arrivo e dell'82% in partenza a fronte dell'87% e dell'86% dello scorso anno.

Linate, con circa il 90% di voli commerciali partiti puntuali, detiene il primato di puntualità in partenza tra gli scali compresi in questa classifica che vede tra i migliori Atene, Vienna, Copenaghen e anche Bologna. Malpensa, i cui valori di puntualità si consolidano intorno all'85%, è superiore ai valori della media europea e in linea con gli aeroporti europei di dimensioni analoghe (tra cui Düsseldorf e Dublino). Il risultato di Malpensa è di gran lunga migliore dei principali aeroporti Hub e di dimensioni comunque superiori, quali Amsterdam, Zurigo e Londra Heathrow. Roma Fiumicino, è finita in coda alla classifica degli aeroporti del gruppo in conseguenza alla limitazione operativa dovuta all'incendio di maggio.

A Malpensa la puntualità in partenza relativa ai soli voli di linea passeggeri, per il primo semestre, segna un progressivo dell'84,8%, con un recupero di puntualità di 2,2 punti. Anche l'analisi per *Terminal* mostra un andamento analogo: il Terminal 1 chiude il semestre con una puntualità in partenza dell'84,8% (+2,5 punti di recupero) e il Terminal 2 fa segnare un progressivo di 84,9% (+1,8 punti di recupero). Nonostante il recupero di puntualità operato dallo scalo, rispetto allo scorso anno la puntualità in partenza è in diminuzione, influenzata dal forte peggioramento della puntualità in arrivo.

La *performance* relativa ai tempi di riconsegna bagagli si attesta, anche per il primo semestre di quest'anno, su valori ben superiori a quanto dichiarato nella Carta dei Servizi: al Terminal 1 la riconsegna del primo bagaglio entro 27 minuti è stata assicurata per il 96,6% dei voli, mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 37 minuti è stata rispettata per il 92,8%; al Terminal 2 la riconsegna del primo bagaglio entro 26 minuti è stata assicurata per il 96,9% dei voli mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 37 minuti è stata rispettata nel 98,5% dei casi.

I tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano: sono ampiamente all'interno dei valori richiesti dal Contratto di Programma: 7'25" (valore ponderato tra i

due *terminal*) consuntivato nei primi sei mesi di quest'anno a fronte di uno *standard* richiesto di 9'42".

Il confronto con quanto indicato in Carta dei Servizi, riferito ai singoli *Terminal*, vede il rispetto dello *standard* sia a Malpensa Terminal 1 (7'07" vs 10'30") che a Malpensa Terminal 2 (7'58" vs 9'00").

Dall'8 aprile a Malpensa Terminal 1 sono operativi i nuovi filtri di sicurezza per i passeggeri in partenza al piano dei *check-in*. Questo nuovo *layout* ha consentito una notevole riduzione dei tempi di attesa in coda, passando dai 9'44" (tempo massimo nel 90% dei casi) del periodo 1 gennaio-7 aprile, ai 4'31" del periodo 8 aprile-30 giugno.

A Linate i valori di puntualità relativa ai soli voli di linea passeggeri del primo semestre è pari a 85,7%. La capacità di recupero dei ritardi in arrivo è pari a 1,9 punti.

La riconsegna del primo bagaglio entro 18 minuti è stata assicurata per il 95,9% dei voli, mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 25 minuti è stata rispettata per il 96,2% dei voli. I valori rientrano ampiamente negli *standard* dichiarati in Carta dei Servizi.

Per quanto riguarda i tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano il dato consuntivo del primo semestre (11'06") risulta in peggioramento rispetto allo scorso anno e oltre gli *standard* indicati in Carta dei Servizi. Questo risultato è stato influenzato anche da un diverso traffico e da "curve di presentazione" dei passeggeri, mutati rispetto alle abitudini ormai storiche dello scalo.

Negli ultimi due mesi del semestre (maggio e giugno) sono stati effettuati interventi sui turni di lavoro e sull'utilizzo delle risorse tra Linate e Malpensa che hanno consentito di riportare i valori di attesa in coda a 7'33", valore più in linea con gli *standard* previsti. Ulteriori interventi per aumentare la capacità infrastrutturale delle aree preposte ai controlli sono stati pianificati per la stagione estiva.

### La soddisfazione globale del passeggero

SEA ha consolidato una metodologia di valutazione della soddisfazione globale del passeggero che integra quella stabilita da ENAC per la Carta dei Servizi del Gestore Aeroportuale. Questo metodo utilizza un modello causale che correla il legame tra:

- qualità percepita sui differenti aspetti del prodotto/servizio
  - gradimento/soddisfazione e relazione con le aspettative
  - intenzioni di comportamento futuro dei Clienti
- attraverso l'indice sintetico CSI (Customer Satisfaction Index). I dati rilevati nel corso del 2013 e 2014 hanno evidenziato come questo indice sia un valido indicatore del legame tra la

qualità percepita dai passeggeri e la realtà dei servizi a loro offerti.

I primi riscontri rilevati nel 2015 sono positivi e in linea con le aspettative legate agli importanti interventi su infrastrutture e processi operati in particolare a Malpensa Terminal 1. Il valore dell'indice CSI nel 1° semestre 2015 è stato infatti pari a 71/100 + 2 pt per il sistema di Linate e di Malpensa.

#### Customer Relationship Management

Al 30 giugno 2015 nel database CRM sono presenti circa 1.070.000 iscritti. Il *trend* delle registrazioni nel primo semestre 2015 è stato in linea con il 2014.

Si conferma il buon andamento delle chiamate nominative al *call center* (clienti automaticamente riconosciuti sulla base del numero telefonico registrato nei nostri archivi) che rappresentano il 10% delle chiamate totali (nei primi 6 mesi 2015 sono state circa 4.000 di cui la maggioranza relativi ai parcheggi).

I reclami sono stati 343 nei primi sei mesi 2015 in aumento del 22% rispetto al 2014.

#### Nuova comunicazione informativa al passeggero in area security Malpensa Terminal 1

Dal mese di aprile 2015 è stata inaugurata la nuova area *security* per i passeggeri in partenza di Malpensa Terminal 1. In questa area l'informativa al pubblico è stata studiata per disciplinare il percorso dei passeggeri nel tragitto che dai tornelli porta ai filtri di sicurezza di Malpensa Terminal 1. Le soluzioni per la comunicazione adottate in quest'area sono state individuate per migliorare la soddisfazione del passeggero e la qualità del servizio percepita, assolvendo gli obblighi normativi in termini di informazioni al passeggero, migliorando la preparazione dei passeggeri ai controlli di *security*, coniugando efficacia comunicativa, *design*, e utilizzo integrato delle tecnologie.

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

Nel primo semestre 2015 oltre 250 aeroporti su scala mondiale e oltre 90 nel contesto europeo, hanno partecipato al programma di *survey* ACI ASQ (*Airport Service Quality*).

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

In particolare, nel primo semestre del 2015 la *Shopping Experience* offerta a Malpensa Terminal 1 è stata maggiormente gradita dai passeggeri nel contesto europeo. Rilevanti e in linea con i grandi aeroporti europei sono anche i giudizi espressi per gli altri servizi commerciali collegati ai parcheggi e alla ristorazione.

È significativo rilevare come tutti gli importanti interventi effettuati da SEA per migliorare le infrastrutture e i servizi abbiano migliorato la soddisfazione dei passeggeri (nuova infrastruttura area *security* Malpensa1, servizi innovativi come *Virtual Desk*, *Chinese Friendly Airport*, aree commerciali con negozi e ristoranti).

#### Carta dei Servizi Passeggeri 2015

Nel mese di giugno ENAC ha approvato la Carta dei Servizi sviluppata per gli aeroporti di Linate e Malpensa. L'edizione 2015 recepisce parte delle nuove richieste introdotte dalla circolare gennaio 2006, tra cui in particolare si segnala la pubblicazione dei risultati delle *performance* 2014.

## COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICO FINANZIARI DEL GRUPPO

### Conto Economico

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	%	1° semestre 2014 (riesposto)	%	Variazione % 2015/2014
Ricavi di gestione	307.058	92,1%	301.667	90,1%	1,8%
Ricavi per lavori su beni in concessione	26.477	7,9%	32.965	9,9%	-19,7%
<b>Totale ricavi</b>	<b>333.535</b>	<b>100,0%</b>	<b>334.631</b>	<b>100,0%</b>	<b>-0,3%</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	(86.438)	-25,9%	(86.674)	-25,9%	-0,3%
Materiali di consumo	(23.214)	-7,0%	(22.773)	-6,8%	1,9%
Altri costi operativi	(102.422)	-30,7%	(96.459)	-28,8%	6,2%
Accantonamenti e svalutazioni	4.634	1,4%	(2.568)	-0,8%	-280,4%
Costi per lavori su beni in concessione	(24.719)	-7,4%	(30.970)	-9,3%	-20,2%
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(232.159)</b>	<b>-69,6%</b>	<b>(239.445)</b>	<b>-71,6%</b>	<b>-3,0%</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA</b>	<b>101.376</b>	<b>30,4%</b>	<b>95.186</b>	<b>28,4%</b>	<b>6,5%</b>
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	(7.146)	-2,1%	(9.000)	-2,7%	-20,6%
Ammortamenti	(29.390)	-8,8%	(28.561)	-8,5%	2,9%
<b>Risultato operativo</b>	<b>64.840</b>	<b>19,4%</b>	<b>57.626</b>	<b>17,2%</b>	<b>12,5%</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	2.991	0,9%	1.367	0,4%	118,8%
Oneri finanziari	(9.835)	-2,9%	(13.858)	-4,1%	-29,0%
Proventi finanziari	272	0,1%	736	0,2%	-63,1%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>58.268</b>	<b>17,5%</b>	<b>45.871</b>	<b>13,7%</b>	<b>27,0%</b>
Imposte dell'esercizio	(20.184)	-6,1%	(10.629)	-3,2%	89,9%
<b>Risultato netto da Attività Cessate</b>	<b>17</b>		<b>(16.004)</b>		
<b>Risultato netto</b>	<b>38.101</b>	<b>11,4%</b>	<b>19.238</b>	<b>5,7%</b>	<b>98,1%</b>
Risultato di pertinenza dei terzi	(22)	n.s.	(1)	n.s.	n.s.
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>38.123</b>	<b>11,4%</b>	<b>19.239</b>	<b>5,7%</b>	<b>98,2%</b>

I ricavi del Gruppo (ricavi di gestione e ricavi per lavori su beni in concessione) si sono attestati a Euro 333.535 migliaia nel primo semestre 2015, a fronte di Euro 334.631 migliaia nel primo semestre dell'anno precedente, segnando una variazione negativa di Euro 1.096 migliaia (-0,3%).

I ricavi di gestione, il cui andamento per segmento è meglio analizzato nelle successive analisi di settore, si attestano a Euro 307.058 migliaia, in aumento dell'1,8% rispetto ai primi sei mesi del 2014 (Euro 301.667 migliaia); essi includono ricavi *Aviation* per Euro 188.998 migliaia (Euro 189.334 migliaia nel primo semestre 2014), ricavi *Non Aviation* per Euro 109.142 migliaia (Euro 104.804 migliaia nel primo semestre 2014), ricavi di *Handling* per Euro 1.167 migliaia (Euro 935 migliaia nel pri-

mo semestre 2014) e ricavi per Energia per Euro 7.751 migliaia (Euro 6.594 migliaia nel primo semestre 2014).

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 32.965 migliaia nel semestre chiuso al 30 giugno 2014 a Euro 26.477 migliaia nel semestre chiuso al 30 giugno 2015, con un decremento del 19,7%, connesso alle dinamiche di investimento sui beni in concessione.

L'EBITDA si è attestato a Euro 101.376 migliaia, a fronte di Euro 95.186 migliaia del primo semestre 2014, segnando un incremento del 6,5%. Tale risultato risente del rilascio del fondo svalutazione crediti, pari a Euro 8.427 migliaia al netto degli accantonamenti. Inoltre l'EBITDA del semestre risente dell'effetto positivo non ricorrente dell'escussione della fideiussione

rilasciata da Assicurazioni Generali a garanzia delle obbligazioni assunte dall'ATI Emini SpA/Va.Fra Srl e pari a Euro 2.200 migliaia, controbilanciato dal costo registrato a fronte della sanzione amministrativa da parte di AGCM, per abuso di posizione dominante, pari a Euro 3.365 migliaia.

Il risultato operativo è pari a Euro 64.840 migliaia nel primo semestre 2015, a fronte di un valore di Euro 57.626 migliaia nel primo semestre 2014, segnando una variazione positiva di Euro 7.214 migliaia (12,5%), principalmente dovuta agli effetti descritti in precedenza.

Il saldo degli oneri finanziari netti, comprensivi delle quote di

risultato delle società collegate e dividendi da altre società, è di Euro 6.572 migliaia nel primo semestre 2015 e di Euro 11.755 migliaia nel primo semestre 2014.

Le imposte, pari a Euro 20.184 migliaia nel primo semestre 2015 e a Euro 10.629 migliaia nel primo semestre 2014, stimate sulla base dell'aliquota fiscale attesa a fine esercizio, presentano un'incidenza sul risultato prima delle imposte rispettivamente di 34,4% e 22,8%.

Il risultato netto dei primi sei mesi del 2015 è positivo per Euro 38.101 migliaia, rispetto al valore consolidato di Euro 19.238 migliaia dei primi sei mesi del 2014.

## Situazione patrimoniale e finanziaria riclassificata del Gruppo

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014	Delta
Immobilizzazioni immateriali	989.910	978.171	11.739
Immobilizzazioni materiali	194.905	192.733	2.172
Investimenti immobiliari	3.413	3.414	(1)
Partecipazioni in società collegate	42.927	41.882	1.045
Partecipazioni disponibili per la vendita	26	26	0
Imposte differite attive	45.417	46.558	(1.141)
Altre attività finanziarie non correnti	23.966	23.966	0
Altri crediti non correnti	369	370	(1)
<b>Capitale immobilizzato (A)</b>	<b>1.300.933</b>	<b>1.287.120</b>	<b>13.813</b>
Crediti commerciali	131.496	118.526	12.970
Altri crediti correnti	16.263	16.938	(675)
Crediti per imposte dell'esercizio	14.850	16.110	(1.260)
Rimanenze	5.098	5.793	(695)
<b>Attività di esercizio a breve</b>	<b>167.707</b>	<b>157.367</b>	<b>10.340</b>
<b>Attività destinate alla vendita</b>	<b>9.137</b>	<b>16.010</b>	<b>(6.873)</b>
Debiti commerciali	168.679	170.711	(2.032)
Altri debiti	108.206	98.753	9.453
Debiti per imposte dell'esercizio	65.532	59.529	6.003
<b>Passività di esercizio a breve</b>	<b>342.417</b>	<b>328.993</b>	<b>13.424</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita</b>	<b>3.875</b>	<b>25.443</b>	<b>(21.568)</b>
<b>Capitale circolante (B)</b>	<b>(169.448)</b>	<b>(181.059)</b>	<b>11.611</b>
Fondi rischi e oneri (C)	(177.171)	(174.567)	(2.604)
Fondi relativi al personale (D)	(47.683)	(50.505)	2.822
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D)</b>	<b>906.631</b>	<b>880.989</b>	<b>25.642</b>
Patrimonio netto di Gruppo	(299.336)	(309.200)	9.864
Patrimonio netto di terzi	(578)	(600)	22
Indebitamento finanziario netto	(606.717)	(571.189)	(35.528)
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>(906.631)</b>	<b>(880.989)</b>	<b>(25.642)</b>

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2015 ammonta a Euro 906.631 migliaia, con un incremento di Euro 25.642 migliaia rispetto al 31 dicembre 2014.

Al 30 giugno 2015, il capitale immobilizzato, pari a Euro 1.300.933 migliaia, include investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali pari a Euro 1.184.815 migliaia, investimenti immobiliari per Euro 3.413 migliaia, partecipazioni in imprese collegate per Euro 42.927 migliaia, partecipazioni disponibili per la vendita per Euro 26 migliaia, imposte anticipate per Euro 45.417 migliaia, altre attività finanziarie non

correnti per Euro 23.966 migliaia e altri crediti non correnti per Euro 369 migliaia. Le immobilizzazioni nette registrano un aumento di Euro 13.911 migliaia rispetto al 31 dicembre 2014, principalmente per effetto degli investimenti netti di periodo per Euro 43.814 migliaia (comprensivi del *mark up* e degli oneri finanziari capitalizzati) parzialmente compensati dagli ammortamenti del periodo pari a Euro 29.390 migliaia e dall'incremento delle immobilizzazioni finanziarie conseguente alla valutazione "con il metodo del patrimonio netto" delle partecipazioni collegate per Euro 1.045 migliaia.

Il Capitale circolante netto, pari a Euro 169.448 migliaia, in aumento di Euro 11.611 migliaia rispetto al 31 dicembre 2014 ha risentito dei seguenti principali fattori contrapposti:

- l'aumento degli altri debiti per Euro 9.453 migliaia, principalmente per effetto dell'aumento dei debiti per servizi antincendio aeroportuali, maggiori di Euro 3.081 migliaia, per l'aumento di ratei e risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e a costi di competenza del periodo, maggiori di Euro 8.167 migliaia, e la diminuzione di debiti verso dipendenti e debiti verso istituti di previdenza, minori complessivamente di Euro 6.362 migliaia;
- l'aumento dei debiti per imposte per Euro 6.003 migliaia, che comprendono debito per l'addizionale sui diritti di imbarco, debiti IVA, debiti su ritenute per lavoro dipendente e altri debiti di natura fiscale;
- l'aumento dei crediti commerciali per Euro 12.970 migliaia è parzialmente controbilanciato dalla riduzione degli altri crediti e crediti tributari per Euro 1.953 migliaia.

La seguente tabella evidenzia le principali componenti del Capitale Circolante Netto

(Importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014	Delta
Rimanenze	5.098	5.793	(695)
Crediti commerciali	131.496	118.526	12.970
Debiti commerciali	(168.679)	(170.711)	2.032
Crediti / (debiti) diversi	(142.625)	(125.234)	(17.391)
Attività destinate alla vendita	9.137	16.010	(6.873)
Passività destinate alla vendita	(3.875)	(25.443)	21.568
<b>Totale capitale circolante netto</b>	<b>(169.448)</b>	<b>(181.059)</b>	<b>11.611</b>

La dinamica della variazione della voce fondi per rischi ed oneri è commentata al *Paragrafo 9.14.*

## Posizione finanziaria netta

Al 30 giugno 2015 l'indebitamento finanziario netto si attesta a Euro 606.717 migliaia e a Euro 571.189 migliaia al 31 dicembre 2014. Nel corso dei primi sei mesi del 2015 il Gruppo SEA ha pertanto assorbito risorse finanziarie per un totale di Euro 35.528 migliaia.

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

- l'erogazione a fine giugno 2015 di nuovi finanziamenti a medio lungo termine per Euro 60 milioni, su raccolta BEI, a tasso variabile e di durata ventennale (*grace period* 4 anni);
- il rimborso di Euro 50 milioni del *Term Loan* Mediobanca 2013, in scadenza a maggio 2015;
- il ricorso a finanziamenti di breve termine (denaro caldo e scoperto di conto corrente) per Euro 109.874 migliaia, determinato dai fabbisogni di gestione, fra cui il pagamento dei dividendi e il rimborso del *Term Loan*, di cui al punto b), in attesa dell'erogazione dei finanziamenti BEI di cui al punto a). A tal proposito si segnala che la richiesta di erogazione a BEI, considerata la particolare volatilità dei mercati per la crisi greca nel periodo maggio/giugno 2015, è stata posposta solo al momento in cui i tassi hanno nuovamente raggiunto i livelli di fine aprile 2015;

zione a BEI, considerata la particolare volatilità dei mercati per la crisi greca nel periodo maggio/giugno 2015, è stata posposta solo al momento in cui i tassi hanno nuovamente raggiunto i livelli di fine aprile 2015;

- la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nell'anno sono state pari a Euro 6.723 migliaia);
- minori rettifiche IAS per Euro 7.723 migliaia su cui hanno principalmente influito (i) il miglioramento del *fair value* dei derivati per Euro 1.605 migliaia, su cui incide il proseguimento del processo di ammortamento e una curva attesa dei tassi in crescita, soprattutto nel lungo termine (ii) i minori ratei passivi sui finanziamenti per Euro 5.098 migliaia, su cui influisce il pagamento della cedola obbligatoria annuale con scadenza ad aprile (iii) il minor debito per *leasing* per Euro 552 migliaia;
- maggior liquidità per Euro 69.985 migliaia, derivante dall'erogazione dei finanziamenti BEI, di cui al punto a), utilizzati a copertura dei fabbisogni da inizio luglio.

Sull'andamento del livello di indebitamento finanziario netto ha inciso anche l'ulteriore copertura delle uscite finanziarie connesse al processo di ristrutturazione dell'*Handling*, completato nel 2014, che ha comportato esborsi anche nel corso del primo semestre 2015 per Euro 15.170 migliaia.

## Rendiconto finanziario

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 30 giugno 2014 (riesposto)
Cash flow derivante dall'attività operativa	62.391	41.005
Cash flow assorbito dall'attività di investimento	(39.730)	(40.010)
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	46.911	43.126
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	69.572	44.121
Disponibilità liquide di inizio periodo	31.514	60.720
– di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le attività destinate alla vendita e <i>discontinued operation</i>	928	0
Disponibilità liquide di inizio periodo riportate in bilancio	30.586	60.720
Disponibilità liquide di fine periodo	101.086	104.841
– di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le attività destinate alla vendita e Attività Cessate	515	1.592
<b>Disponibilità e mezzi equivalenti a fine periodo riportati in bilancio</b>	<b>100.571</b>	<b>103.249</b>

Sono di seguito sintetizzati i principali fenomeni che hanno influenzato l'andamento dei flussi di cassa nel primo semestre 2015.

### Flusso di cassa netto derivante dall'attività operativa

La gestione operativa genera liquidità per Euro 62.391 migliaia nei primi sei mesi del 2015. In particolare, l'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante genera un flusso di cassa positivo per Euro 87.961 migliaia, principalmente per effetto del risultato ante imposte di Euro 58.268 migliaia, rettificato delle componenti non monetarie, primi tra tutti gli ammortamenti per Euro 29.390 migliaia.

Le variazioni del capitale circolante netto hanno, al contrario, generato un flusso di cassa negativo per Euro 16.113 migliaia a seguito dell'effetto netto tra: *i)* le disponibilità assorbite dalle variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate per Euro 20.164 migliaia; *ii)* l'aumento dei debiti commerciali e altri debiti, rettificati delle variazioni non monetarie, per Euro 7.532 migliaia; *iii)* la diminuzione dei crediti commerciali e altri crediti, anch'essi rettificati delle componenti non monetarie, per Euro 4.177 migliaia e *iv)* la diminuzione delle rimanenze di magazzino per Euro 695 migliaia.

### Flusso di cassa netto derivante dall'attività di investimento

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento si attesta a Euro 39.730 migliaia al 30 giugno 2015, di cui: *i)* Euro 31.541 migliaia per incrementi di immobilizzazioni immateriali, nettati del *mark up* per lavori su beni di terzi e degli oneri finanziari capitalizzati; *ii)* Euro 10.373 migliaia per incrementi di immobilizzazioni materiali; *iii)* Euro 1.758 migliaia per i dividendi incassati dalle società collegate e *iv)* Euro 426 migliaia generati dalle Attività Cessate.

### Flusso di cassa netto generato dall'attività di finanziamento

Le attività di finanziamento dei primi sei mesi del 2015 hanno generato un flusso di cassa positivo per Euro 46.911 migliaia principalmente a seguito di: *i)* il ricorso a finanziamenti di breve termine (denaro caldo e scoperto di conto corrente) per Euro 109.874 migliaia; *ii)* l'erogazione a fine giugno 2015 di nuovi finanziamenti a medio lungo termine per Euro 60 milioni, su raccolta BEL; *iii)* il rimborso di Euro 50 milioni del *Term Loan* Mediobanca 2013, in scadenza a maggio 2015; *iv)* la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEL con rimborso di Euro 6.723 migliaia; *v)* la distribuzione di dividendi per Euro 50.857 migliaia e *vi)* il pagamento di oneri finanziari per Euro 14.290 migliaia (di cui Euro 9.375 migliaia relativi alla rata annuale del prestito obbligazionario pagata ad aprile).

## ALTRE INFORMAZIONI

### Gestione delle risorse umane

#### Organico

Al 30 giugno 2015 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.852 unità, in incremento di 168 unità rispetto a fine 2014 (+6,3%). Il numero di *Full Time Equivalent* complessivo del periodo gennaio-giugno 2015 rispetto all'intero anno 2014 è in incremento di 71 unità da 2.678 a 2.749 (+2,7%).

La presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 28% degli *Headcount* al 30 giugno 2015, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

#### Sviluppo e Formazione

Nel primo semestre del 2015 sono proseguite le attività relative al lancio di SEAnet, la nuova *intranet* di SEA, *online* in maniera definitiva da aprile 2015.

Sono proseguite le attività di ingaggio e formazione a seguito dell'indagine condotta in azienda sul posizionamento di SEA rispetto all'equità e alla valorizzazione delle diversità di genere. In particolare, è stato avviato un progetto di *Counseling* al femminile: incontri individuali dedicati ad alcune donne *manager* con la finalità di favorire la consapevolezza circa il proprio stile di *leadership*, fornire strumenti di auto-miglioramento e sviluppo, potenziare uno stile manageriale capace di superare gli stereotipi e rafforzare comportamenti integrati e inclusivi. L'attività di formazione professionale si è concentrata nei processi di governo e controllo che presiedono agli aggiornamenti obbligatori in tema di Programma Nazionale di Sicurezza per l'Aviazione Civile e *Dangerous Goods Regulations*, in ottemperanza agli obblighi previsti dalla normativa nazionale e internazionale. Nel primo semestre 2015 hanno partecipato ai corsi oltre 330 risorse nei due scali.

In tema di Sicurezza del Lavoro sono state programmate numerose sessioni dedicate alla formazione specifica relativa all'uso delle Attrezzature, come previsto dall'accordo approvato dalla Conferenza Stato Regioni. A Linate e Malpensa, le partecipazioni alle sessioni teorico-pratiche dedicate a Carrello Elevatore, Piattaforme di Lavoro Elevabili, Gru mobili e su Autocarro, Escavatori, Pale e Terne sono state oltre 950.

Continua l'importante impegno organizzativo e formativo in condivisione e collaborazione con i referenti dell'area *security* per l'attuazione del percorso abilitante alla mansione di Addeetto *Security*. In aggiunta agli *assessment* delle competenze professionali e alla formazione tecnica teorico-pratica speci-

fica del settore, sono state programmate sessioni formative di *English for Security*, Sicurezza del lavoro, Radioprotezione, *Ground Safety*, Formazione Antincendio, *Dangerous Goods Regulations* e Formazione PRM. Dall'inizio dell'anno i partecipanti sono stati oltre 120.

#### Relazioni Industriali

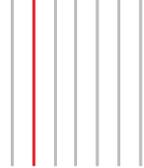
Nel periodo di riferimento, è proseguito un costante confronto con le Organizzazioni Sindacali, che il 30 marzo ha portato alla sottoscrizione di un accordo volto a definire, a livello aziendale, un'efficace alternativa alla mera applicazione dell'incremento dell'orario di lavoro settimanale previsto nel nuovo CCNL. Attraverso tale intesa si è introdotto, per il personale assunto dall'1 aprile 2015, un contratto di inserimento, con l'azzeramento, per i primi quattro anni, dell'integrativo aziendale e il riconoscimento dal quinto anno di una quota parte dell'integrativo aziendale in misura ridotta rispetto all'attuale e comunque connessa all'effettiva prestazione.

Contestualmente, è proseguito il confronto su tematiche riguardanti le dinamiche dei singoli reparti quali ad esempio la disponibilità di risorse a fronte di specifiche esigenze operative; la rimodulazione di alcune specifiche attività tra reparti operativi; la definizione di linee guida per la ricollocazione del personale non idoneo alla attività di *Security*.

Rispetto a quest'ultimo argomento il 20 maggio è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali un accordo di applicazione delle linee guida per la ricollocazione del personale proveniente da SEA Handling risultato, a seguito dei test medici o psico-attitudinali, non idoneo all'attività di Guardia Particolare Giurata. L'accordo ha garantito, da un lato, la piena salvaguardia occupazionale del personale, dall'altro ha tenuto conto delle esigenze tecnico-organizzative aziendali delle ricollocazioni in aree operative (quali ad esempio la manutenzione di scalo, in sostituzione del personale interinale).

#### Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del primo semestre 2015 il Gruppo SEA ha confermato la propria attenzione verso le tematiche di sicurezza sul lavoro, in un'ottica di continuo miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza delle attività svolte in ambito aeroportuale, anche attraverso la promozione di una cultura basata sull'aumento della consapevolezza e sul coinvolgimento di tutti i soggetti, a ogni livello, sulle tematiche della prevenzione. Infatti, nel rispetto delle linee di uno specifico accordo



Stato-Regioni è proseguita l'erogazione dei corsi di addestramento del personale operativo che utilizza particolari attrezzature di lavoro per le quali è richiesta una specifica abilitazione.

Le attività inerenti il Sistema di Gestione e Sicurezza sul Lavoro (SGS&SL) si sono svolte regolarmente come da programmazione annuale. Si ricorda inoltre che il sistema sopracitato è certificato secondo la norma OHSAS 18001:2007 e che dalle verifiche di *audit* interno, è risultato correttamente applicato, mantenuto attivo e funzionale al perseguimento degli obiettivi aziendali in materia di salute e sicurezza sul lavoro oltre che di coinvolgimento e consultazione dei lavoratori direttamente interessati.

Sono stati analizzati gli eventi classificati come "mancati incidenti" per pianificare azioni correttive e preventive volte a migliorare le condizioni lavorative e ridurre il numero degli infortuni.

È stato rispettato il programma di attività formative e di addestramento degli addetti alla gestione delle emergenze e il

piano di esercitazioni di emergenza ed evacuazione previste per tutti gli edifici.

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

Sono proseguite, inoltre, le attività di verifica dei progetti di riqualificazione e allineamento alle nuove tecnologie degli impianti di telefonia mobile presenti sugli scali societari, volte a garantire il rispetto dei limiti di emissioni elettromagnetiche, previsti dalle normative per la tutela della salute dei dipendenti. Infine, il servizio di prevenzione e protezione del Gruppo SEA ha redatto la documentazione in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro per le società di più recente acquisizione, SEA Prime e Prime AviationServices, al fine di allinearle allo *standard* della Capogruppo.



## FATTORI DI RISCHIO DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA pone grande attenzione alla corretta gestione dei rischi correlati allo svolgimento delle attività aziendali e focalizza i propri obiettivi per massimizzare le opportunità, ridurre i potenziali rischi derivanti da eventi imprevisti, preservare nel lungo termine la creazione di valore economico e per tutelare le attività tangibili e intangibili di interesse degli *stakeholder*. I rischi del Gruppo si distinguono in cinque categorie: strategici, operativi, finanziari, *commodity* e di *compliance*.

### Rischi strategici

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

#### **Evoluzione e struttura del mercato del trasporto aereo**

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

#### **Rischi legati alle scelte delle compagnie aeree**

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

#### **Rischi derivanti dalla diminuzione del numero di passeggeri o della quantità di merci in transito presso gli scali gestiti dal Gruppo SEA**

Il volume del traffico dei passeggeri e delle merci in transito presso gli scali di Linate e Malpensa costituisce un fattore chia-

ve nell'andamento dei risultati economici del Gruppo. L'eventuale diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree, operanti sugli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, anche in conseguenza del persistere del negativo quadro economico-finanziario delle compagnie aeree stesse, nonché della cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni con un rilevante traffico passeggeri, potrebbe determinare una diminuzione del suddetto traffico, con conseguente effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

Il Gruppo ritiene, in base all'esperienza maturata in passato, pur non essendoci certezza al riguardo, di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli, anche in considerazione della redistribuzione del traffico passeggeri tra le compagnie aeree operanti sul mercato e della capacità di attrarre nuovi vettori. L'eventuale redistribuzione del traffico potrà richiedere un certo periodo di tempo, influenzando temporaneamente il volume del traffico.

#### **Incertezze derivanti dall'evoluzione della regolamentazione**

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

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

#### **Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling**

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 Euro 360 milioni, co-

stituiscano Aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, ed 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. Tali ricorsi si trovano oggi in avanzata fase di trattazione, essendo da mesi oramai conclusa la fase scritta del procedimento; si attende dunque una pronuncia del Tribunale entro la fine del corrente anno.

Nel frattempo, pur nella convinzione, riconfermata a oggi dai consulenti che rappresentano il Gruppo nelle procedure, che i ricorsi presentati abbiano fondamento e conseguentemente che nessuna restituzione del presunto Aiuto di Stato debba verificarsi, e stante l'impossibilità materiale per SEA Handling – in caso di esito negativo del procedimento, ritenuto possibile – di procedere alla restituzione monetaria di somme di importo così elevato nei termini stabiliti dalla decisione, si è dato avvio a una fase di interlocuzione – per il tramite delle Autorità italiane – con la Commissione europea, al fine di:

- (i) rappresentare l'incapacità di SEA Handling di far fronte a tale onere restitutorio e, di riflesso, l'impossibilità dello Stato italiano di dare esecuzione in forma specifica alla decisione;
- (ii) individuare un percorso condiviso capace di garantire la definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, facendo sì che indirettamente la Commissione ottenga lo stesso risultato che avrebbe raggiunto tramite l'esecuzione della decisione, secondo modalità alternative alla restituzione monetaria del presunto aiuto. Tale percorso avrebbe consentito, al contempo, di scongiurare interruzioni dei servizi di trasporto negli scali milanesi e di individuare alternative socialmente accettabili per il collocamento dei circa 2.300 dipendenti di SEA Handling.

L'interlocuzione tra le Autorità italiane e la Commissione europea è giunta sino alla presentazione, il 28 novembre 2013, di un formale progetto di 'esecuzione alternativa' della decisione che, in linea con alcuni rilevanti precedenti nel diritto degli aiuti, prevedeva:

- (i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, con la dismissione di ogni suo residuo *asset* attraverso una procedura di gara aperta e trasparente;
- (ii) la possibilità per SEA di continuare a offrire i servizi di assistenza a terra tramite la costituzione di una nuova società, in condizioni di piena concorrenza con le altre società di *handling* e in regime di assoluta discontinuità

economica con SEA Handling; la "discontinuità economica" rappresenta infatti, ai sensi del diritto comunitario, la condizione essenziale affinché l'obbligo di restituzione di Aiuti di Stato non sia "traslato" in capo alla società di nuova costituzione.

Nel corso del negoziato, tale scenario è stato integrato da una serie di ulteriori impegni assunti dalle Autorità italiane, utili a rassicurare la Commissione europea sull'insussistenza di qualsiasi ipotesi di continuità economica tra SEA Handling e il nuovo operatore; tra questi, l'impegno di SEA di costituire l'intero suo pacchetto azionario del nuovo operatore di *handling* in un *Trust*, così da garantire la piena segregazione gestionale e operativa della nuova società rispetto a SEA e/o SEA Handling, nonché l'impegno della stessa SEA a porre come *scope* del *Trust*, l'apertura dell'azionariato della nuova società del ramo *handling* a un azionista di significativa minoranza (e, in una prospettata seconda fase, anche di maggioranza).

In linea con il piano prospettato alla Commissione europea,

- (i) il 9 giugno 2014 l'assemblea straordinaria di SEA Handling ha deliberato la messa in liquidazione della società con decorrenza 1° luglio 2014, e la società, affidata al liquidatore unico Prof. dott. Marco Reboa, ha definitivamente cessato l'operatività il 31 agosto 2014, al termine di un periodo transitorio di due mesi necessario per il perfezionamento delle intese con le Organizzazioni Sindacali;
- (ii) nel frattempo, SEA ha costituito Airport Handling e, conformemente agli impegni assunti con la Commissione europea, il 27 agosto 2014 ha assegnato l'intera sua partecipazione nel capitale di Airport Handling in un trust denominato "Milan Airport Handling Trust", istituito in data 30 giugno 2014 e retto dalla legge di Jersey, Isole del Canale. Quale *Trustee* del *Trust* è stata nominata "Crowe Horwath Trustee Services It Srl", società costituita *ad hoc* e in possesso dei requisiti di assoluta indipendenza tanto rispetto a SEA, quanto rispetto ad ogni impresa facente capo al Gruppo SEA.

L'istituzione del *Trust*, principale elemento a garanzia della discontinuità economica, è stata concepita secondo forme e modalità tali da escludere, sino al termine del mandato a esso conferito, qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling. In relazione alla fattispecie della cessazione del controllo su Airport Handling per effetto della assegnazione della partecipazione a *Milan Airport Handling Trust*, è da rilevare anche un coerente trattamento contabile in fase di determina-

zione dell'area di consolidamento; infatti come meglio descritto al paragrafo 9.7 "Altre attività finanziarie non correnti" delle Note esplicative, ai sensi dell'IFRS 10, con l'assegnazione della partecipazione al *Trust*, è venuto meno il "power of control" di SEA su Airport Handling pur permanendo a carico/beneficio di SEA i "risk & reward" della interessenza nel *Trust*, con conseguente ricorrenza del presupposto del deconsolidamento della partecipazione Airport Handling.

Al tempo stesso, il *Trust* è chiamato, ai sensi del suo atto istitutivo, ad assicurare la discontinuità su base strutturale (cioè, anche al di là del termine del suo mandato), ponendosi quale elemento di garanzia della realizzazione dell'apertura del capitale di Airport Handling a un investitore terzo.

In questo quadro, e nonostante gli sviluppi del dialogo istituzionale, il 9 luglio 2014 la Commissione europea ha deciso di avviare – nell'ambito dei poteri ad essa conferiti in materia di Aiuti di Stato – una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi all'esecuzione della decisione del 2012, relativi, in particolare, alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti Aiuti di Stato nella capitalizzazione, da parte di SEA, della nuova società.

Ritenendo illegittima la decisione di avvio dell'istruttoria da ultimo adottata dalla Commissione europea, SEA – e al tempo stesso, autonomamente, il presunto beneficiario Airport Handling e lo Stato italiano – ha presentato ricorso dinanzi al Tribunale UE, chiedendo l'annullamento dell'avvio di istruttoria. In pendenza di tale ricorso, SEA ha scelto di partecipare alla fase istruttoria avviata dalla Commissione europea tramite la pubblicazione della decisione del 9 luglio 2014 nella Gazzetta Ufficiale dell'UE del 6 febbraio 2015 e il contestuale invito, rivolto ai terzi interessati, a presentare osservazioni in relazione alla decisione su Airport Handling. In tale contesto, SEA ha presentato in data 30 marzo 2015 alla Commissione le proprie osservazioni con le quali ha confermato di ritenere che (i) non vi sia alcuna continuità economica tra SEA Handling e Airport Handling, con conseguente inammissibilità di qualsiasi pretesa volta ad ottenere la restituzione del presunto aiuto presso quest'ultima società; (ii) la capitalizzazione iniziale di Airport Handling non rappresenti in alcun modo un ulteriore Aiuto di Stato.

Più in dettaglio, e con riferimento al tema dell'assenza di continuità economica, le ragioni di SEA possono così riassumersi:

- va in primo luogo richiamata l'istituzione del *Trust* e l'assegnazione ad esso dell'intera partecipazione di SEA in Airport Handling, circostanza che, conformemente alla prassi comunitaria, realizza una situazione di piena discontinuità economica e gestionale: il *Trust* infatti, come sopra evi-

denziato, rappresenta la più alta garanzia di indipendenza gestoria e proprietaria tra Airport Handling e il Gruppo SEA, da un lato, e tra Airport Handling e SEA Handling dall'altro; il Consiglio di Amministrazione, nominato dal *Trust*, opera in autonomia e indipendenza nella realizzazione di azioni di *management* volte alla realizzazione dell'equilibrio economico della società in regime di libero mercato;

- in secondo luogo, si richiamano le modalità complessive in cui si è realizzato il piano comunicato dalle Autorità italiane alla Commissione europea, relativo alla uscita dal mercato di SEA Handling e all'ingresso del nuovo operatore del ramo *handling*. Esse appaiono infatti pienamente rispettose dei requisiti che la prassi comunitaria di norma indica in casi analoghi, non essendovi stata nessuna automatica trasmissione di beni o rapporti giuridici tra SEA Handling e Airport Handling, né con riferimento ai contratti con i lavoratori, né con riferimento ai contratti con i vettori/clienti. Il contratto di locazione delle attrezzature di SEA Handling, di durata limitata – e con scadenza agosto 2015 – e concluso al prezzo di mercato, non è considerato – alla luce di precedenti analoghi – quale indizio di continuità economica e conseguentemente anche da questo punto di vista l'utilizzo in locazione delle attrezzature non può essere assunto dalla Commissione europea come indicatore di continuità economica.

È da rilevare che nell'ambito della procedura di liquidazione di SEA Handling SpA il liquidatore ha indetto una vendita tramite gara di appalto del proprio parco mezzi organizzato in 9 lotti omogenei. Tale gara è andata deserta non essendo pervenute richieste di partecipazioni rituali ovvero conformi alla disciplina di gara e ai termini previsti dal bando.

Anche in relazione all'esito negativo della gara, Airport Handling ha manifestato a SEA Handling l'interesse a rendersi acquirente – a condizioni di mercato e sulla base di perizie di valutazione indipendenti – di circa 6 dei 9 lotti dei mezzi usati messi in vendita dal liquidatore di SEA Handling. In tale contesto pertanto non vi è stato – diversamente da quanto evidenziato dalla Commissione – l'acquisito integrale delle attrezzature a valori non di mercato; parimenti i mezzi di SEA Handling hanno una età media di circa 20 anni e quindi non possono per definizione incorporare alcun indebito utilizzo di presunti aiuti concessi da SEA a SEA Handling nel periodo 2002-2010.

Quanto, invece, al tema della non configurabilità della capitalizzazione iniziale di Airport Handling come Aiuto di Stato, le considerazioni di SEA sono così riassumibili:

- in primo luogo, la capitalizzazione di Airport Handling non appare in alcun modo riferibile alla volontà delle Autorità

pubbliche, essendo una autonoma scelta commerciale di SEA. Non si vede dunque come, in esito all'istruttoria potrebbe giungersi alla conclusione che la misura abbia origine statale (condizione essenziale per la sua qualificazione come Aiuto di Stato), a ciò non essendo sufficienti, per consolidata giurisprudenza, gli indizi indicati nella decisione di avvio, cioè alcune dichiarazioni di esponenti politici – Ministro dei Trasporti e Sindaco di Milano – peraltro del tutto decontestualizzate e comunque non riferite alla capitalizzazione di Airport Handling. Sul punto, dunque, e in assenza di ulteriori indizi, si ritiene che la Commissione debba rivedere la sua posizione; è da rilevare altresì come la sottoscrizione degli strumenti finanziari partecipativi è avvenuta nel contesto degli adempimenti di capitalizzazione minima previsti dall'art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della società;

- in secondo luogo, anche grazie all'apporto di uno studio economico, SEA ritiene di poter dimostrare la perfetta rispondenza del suo investimento al c.d. criterio dell'investitore privato operante in condizioni di mercato ("MEIP"), in modo da escludere la sussistenza di qualsiasi indebito vantaggio tratto da Airport Handling dalla sua capitalizzazione ad opera di SEA. A tal fine, SEA proverà alla Commissione europea che, all'epoca dell'investimento, il piano industriale di Airport Handling appariva perfettamente credibile e destinato a garantire l'autonomo equilibrio economico della società nel medio termine e comunque in tempi tali da non pregiudicare la capitalizzazione effettuata anche tramite la sottoscrizione dell'aumento di capitale e degli strumenti finanziari partecipativi; l'andamento dei primi mesi della società, è in linea con le previsioni del piano industriale che presenta livelli di perdita attesa decisamente più contenuti di quelli di SEA Handling.

Sulla base di quanto sopra, ribadendo la convinzione che i ricorsi presentati da parte dello Stato italiano, da SEA Handling e dal Comune di Milano al Tribunale dell'Unione europea abbiano fondamento e, conseguentemente, che nessuna restituzione del presunto Aiuto di Stato debba verificarsi, si ritiene – supportati dal parere dei nostri legali – che le condizioni nelle quali si è realizzata l'operazione che ha condotto alla uscita dal mercato di SEA Handling e all'ingresso del nuovo operatore Airport Handling siano tali da rispettare tutti i requisiti imposti dalla prassi della Commissione europea, e realizzino dunque una situazione di piena discontinuità economica tra le due società. Pertanto, allo stato, si ritiene che, in esito all'istruttoria avviata lo scorso 9 luglio, la Commissione europea non possa che ritenere infondati i suoi dubbi in tema di continuità economica e sussistenza di nuovi aiuti e considerare correttamente eseguita la decisione del 2012.

Per queste ragioni, si ritiene di confermare l'impostazione adottata nei precedenti bilanci e comunicazioni finanziarie infrannuali di non dover effettuare alcun appostamento di fondi per rischi e oneri nel bilancio di SEA Handling in liquidazione e/o di crediti verso la stessa nel bilancio di SEA, con riferimento ai doveri di restituzione di SEA Handling a SEA dei presunti Aiuti di Stato e/o alla rilevazione del credito per restituzione dell'Aiuto di Stato da parte di SEA; parimenti, con riferimento alle somme trasferite da SEA nel capitale di Airport Handling e alla sottoscrizione degli strumenti finanziari partecipativi da parte di SEA, si ritiene che le stesse potranno essere recuperate nel contesto della dismissione della partecipata ovvero della partecipazione ai risultati futuri della stessa (per l'interessenza residuale) che si ritengono realizzabili e non pregiudicati dalla decisione della Commissione europea. A tal riguardo si segnala che nel corso del mese di dicembre 2014 SEA congiuntamente con il *Trustee* ha conferito il mandato a un *advisor* finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling. Alla data della presente Relazione Finanziaria semestrale, sulla base delle preliminari trattative e delle indicazioni ricevute dal *Trustee*, che risulta oggi unico soggetto deputato alla vendita della quota di partecipazione, gli Amministratori ritengono che si possa addvenire alla conclusione della transazione nel corso del secondo semestre e che non vi siano ad oggi elementi che inducano a rettificare il valore degli attivi iscritti nella presente relazione. Nel frattempo il Governo sta proseguendo l'interlocuzione con la Commissione, anche alla luce delle iniziative poste in essere dal *Trustee* (tra cui, principalmente, la procedura di cessione di una quota del capitale di Airport Handling) confermando la posizione espressa dalla Società nelle sue osservazioni presentate alla Commissione in data 30 marzo 2015.

### **Rischio connesso al procedimento A474 pendente innanzi alla Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)**

L'AGCM in data 20 dicembre 2013 ha avviato il Procedimento a seguito della denuncia di Cedicor Sociedad Anonima ("CEDICOR").

In particolare l'AGCM ha contestato a SEA di aver abusato della propria posizione dominante in violazione dell'art.102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE") nell'ambito della procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA (di seguito congiuntamente anche "ATA"). Secondo la ricostruzione operata dall'AGCM, SEA, sfruttando la propria posizione dominante nella gestione delle infrastrutture aeroportuali, avrebbe strumentalmente invo-

cato la risoluzione della Convenzione stipulata con ATA per la gestione delle infrastrutture nell'aviazione generale, al fine di impedire a CEDICOR di aggiudicarsi l'acquisto della medesima e ostacolare così l'accesso al mercato di un potenziale concorrente nella gestione delle infrastrutture e nell'offerta di servizi di *handling* per l'aviazione generale.

SEA, supportata dai propri legali, ha sostenuto la legittimità del proprio comportamento.

Tuttavia, nonostante le argomentazioni difensive di SEA, in data 2 aprile l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha concluso il Procedimento deliberando:

- che SEA ha posto in essere un abuso di posizione dominante contrario all'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea ("TFUE") consistente nell'avere ostacolato la procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA e ATA Ali Servizi SpA, al fine di inibire l'ingresso nel mercato della gestione delle infrastrutture aeroportuali di aviazione generale e nei mercati dei servizi di *handling* aviazione generale di CEDICOR;
- di irrogare a SEA una sanzione amministrativa pecuniaria complessiva pari a Euro 3.365 migliaia, da pagare entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del Provvedimento, quindi entro il 1 maggio 2015.

Avverso il Provvedimento SEA ha depositato il ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale ("TAR"). Nel suddetto ricorso si impugnano la legittimità e il merito del Provvedimento.

Pur ritenendo, alla luce delle suesposte circostanze, che vi siano rilevanti argomenti per sovvertire il provvedimento negativo nelle successive fasi di giudizio, SEA ha ritenuto opportuno procedere con il pagamento della sanzione, tenuto conto che l'allungamento dei tempi procedurali conseguente alla notifica del ricorso a CEDICOR, fa ritenere altamente improbabile una fissazione dell'udienza nel breve periodo. Il pagamento della sanzione è stato perfezionato l'8 luglio 2015, rispettando i termini utili per non incorrere nella maturazione di ulteriori interessi.

### **Rischio connesso all'atto di citazione 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 19.12.2012 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 tariffa 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 motivo 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 Euro 93,1 milioni. La prima udienza è fissata per il 15 ottobre 2015.

Da parte di SEA è già stata prodotta la documentazione atta a scardinare la tesi del prezzo predatorio. Coerentemente con l'impostazione adottata nelle precedenti chiusure in merito alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012, anche per il contenzioso avviato da ATA Handling, derivando direttamente dalla decisione sopra citata e facendo a questa esplicito riferimento, non viene effettuato nessun appostamento di fondi per rischi e oneri nel bilancio di SEA.

## **Rischi operativi**

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

### **Rischi legati alla gestione della safety e della sicurezza**

Il verificarsi di incidenti comporta conseguenze negative sull'attività del Gruppo e può avere ricadute anche su passeggeri, residenti locali e dipendenti. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: *safety management system*, investimenti progressivi in *safety* e sicurezza, attività di formazione allo *staff*, attività di controllo e monitoraggio degli *standard* di sicurezza.

### **Rischi legati all'interruzione delle attività**

Le attività del Gruppo possono subire un'interruzione a seguito di: scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico

aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza; non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.). Gli strumenti di gestione dei rischi sono: piano e procedure di emergenza, *staff* altamente preparato e competente; piani assicurativi.

### Rischi legati alla gestione delle risorse umane

Il raggiungimento degli obiettivi del Gruppo dipende dalle risorse interne e dalle relazioni instaurate con i propri dipendenti. Comportamenti non etici o inappropriati dei dipendenti possono avere conseguenze legali e finanziarie sulle attività aziendali. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: ambiente di lavoro ottimale, piani di sviluppo dei talenti, cooperazione e dialogo continuo con i sindacati, Codice Etico, procedure 231.

### Rischi legati alla dipendenza da terze parti

Le attività del gestore aeroportuale dipendono in gran parte da terzi, ad esempio autorità locali, vettori, *handler*, ecc. Qualsiasi interruzione delle loro attività o comportamento non accettabile da parte dei terzi può danneggiare la reputazione e le attività del Gruppo.

Gli strumenti di gestione dei rischi sono: aggiornamento costante degli accordi con terzi, selezione dei *partner* in base a criteri economico-finanziari e di sostenibilità, adeguate attività di *contract management*.

### Rischi finanziari

La gestione dei rischi finanziari è svolta dalla Capogruppo che identifica, valuta ed effettua le azioni idonee a prevenire e limitare le conseguenze connesse al verificarsi dei suddetti fattori di rischio. Per informazioni aggiuntive si veda paragrafo n. 4 "Gestione dei rischi" delle Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato.

### Rischi commodity

Il Gruppo SEA, è esposto alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas e marginalmente energia elettrica. Tali rischi comunque contenuti per effetto dell'autoconsumo da parte del Gruppo della produzione di energia di SEA Energia, dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche. Per informazioni aggiuntive si veda paragrafo n. 4 "Gestione dei rischi" delle Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato.

### Rischi di compliance

Il Gruppo svolge la propria attività in un settore regolamentato a livello nazionale, comunitario e internazionale.

#### Regime convenzionale

Una parte significativa dei ricavi del Gruppo SEA deriva dalle attività svolte sulla base della convenzione stipulata tra la Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA ed ENAC, avente durata sino al 4 maggio 2041. La Convenzione prevede una serie di obblighi concernenti la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale di Milano, nonché ipotesi di recesso anticipato in caso di gravi inadempimenti da parte di SEA e ipotesi di risoluzione in caso di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del corrispettivo dovuto da SEA o in caso di dichiarazione di fallimento di SEA. La conformità di processi e procedure agli *standard* nazionali ed internazionali consente di ritenere remoto il rischio di non *compliance* alle regole concessorie. Al termine della Convenzione, SEA è obbligata a restituire i cespiti demaniali facenti parte degli aeroporti di Malpensa e di Linate e a devolvere gratuitamente allo Stato tutti gli impianti, le opere e le infrastrutture realizzate da SEA sui beni medesimi. L'applicazione dell'IFRIC 12 nella contabilizzazione degli investimenti e dell'obbligo di ripristino consente di riflettere per competenza l'onere complessivo per ammortamenti e costo di ripristino gravate in ogni esercizio sul Conto Economico alla luce delle obbligazioni concessorie assunte da SEA.

#### Rischi associati alla gestione della safety e della security

Il Gruppo SEA, ottemperando agli obblighi previsti a carico del gestore aeroportuale dal Regolamento ENAC del 21 ottobre 2003 per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, mediante il *Safety Management System* garantisce che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate, e valuta l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per correggere le eventuali deviazioni derivanti dal comportamento di qualsiasi operatore aeroportuale.

In tale ambito il Gruppo SEA garantisce che le infrastrutture di volo, gli impianti, le attrezzature, i processi e le procedure operative siano conformi agli *standard* nazionali e internazionali; attua un costante programma di formazione del personale, al fine di garantire la massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità e di regolarità del servizio e della sua efficienza. Per maggiori informazioni in merito, si rimanda al paragrafo "Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro" del capitolo "Gestione Risorse Umane".

## SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

### Profilo

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 degli Azionisti.

SEA SpA, pur non essendo quotata presso uno dei mercati regolamentati da Borsa Italiana SpA, ha aderito volontariamente, già a far data dal 27 giugno 2001, al Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana SpA nel marzo 2006 così come successivamente modificato e integrato (il "Codice di Autodisciplina" o il "Codice").

SEA SpA ritiene che l'adozione di una *governance* come quella delineata dal Codice di Autodisciplina – ispirata a principi di trasparenza ed equilibrio tra funzioni di gestione e funzioni di controllo – costituisca imprescindibile requisito ed efficace strumento per il perseguimento dei valori che sono alla base della propria missione.

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

### Assemblea degli Azionisti

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 e la modifica dello Statuto.

### Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione della Società in carica alla data della presente Relazione è composto da sette membri, cinque nominati dall'Assemblea in data 24 giugno 2013 e due nominati dall'Assemblea del 30 Aprile 2015 in sostituzione di due consiglieri dimissionari.

Il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha istituito al proprio interno due Comitati contemplati dal Codice di Autodisciplina, aventi funzioni propositive e consultive (ovvero il Comi-

tato Controllo e Rischi e il Comitato per la Remunerazione. È stato altresì istituito il Comitato Etico che vigila sull'osservanza del Codice Etico).

### Comitati istituiti all'interno del Consiglio di Amministrazione

I Comitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi.

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

### Sistema di Controllo Interno

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

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 procedure interne;
- la salvaguardia del patrimonio aziendale;
- l'efficienza e l'efficacia dei processi aziendali;
- l'affidabilità dell'informativa finanziaria.

Per tali attività il Consiglio di Amministrazione si avvale del supporto del Comitato Controllo e Rischi che svolge funzioni consultive e propositive in materia di Controllo Interno e Gestione dei Rischi aziendali nonché in relazione all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche e in materia di operazioni con Parti Correlate; il Comitato riferisce al Consiglio di Amministrazione sull'attività svolta e sull'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, nonché sull'effettività e adeguatezza del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001.

### Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 24 giugno 2013 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2015.

## Procedura per le operazioni con Parti Correlate

Il Consiglio di Amministrazione, nelle sedute del 18.12.2014 e 29.01.2015, ha approvato la "Procedura per le operazioni con Parti Correlate" (la "Procedura OPC") in vigore dal 2 febbraio 2015. La Procedura OPC, è pubblicata sul sito *internet* della Società all'indirizzo [www.seamilano.eu](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 e Rischi e nel Comitato per la Remunerazione.

## Codice Etico

Dall'aprile 2000 SEA ha adottato un "Codice Etico" che stabilisce etica e valori cui la Società, attraverso il suo personale e i componenti degli organi sociali, informa il proprio operato, sia nei rapporti interni all'azienda che in quelli con terzi estranei all'organizzazione aziendale. Nel corso del 2011 SEA ha aggiornato il proprio Codice Etico (Seconda Edizione), per adeguarlo alle "best practice" in materia, e, in data 25 settembre 2014, ha adottato la Terza Edizione aggiornata con particolare riferimento alle previsioni della Legge 190/2012 in materia di contrasto e prevenzione della corruzione. La Società ha nominato un "Comitato Etico", che promuove la divulgazione e vigila sull'osservanza del Codice Etico, composto da un consigliere di amministrazione di SEA e dai responsabili delle funzioni aziendali "Direzione Risorse Umane (HR) e Organizzazione", "Legal and Corporate Affairs" e "Auditing". Il Codice Etico è consultabile sul sito [www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu) nella sezione *Governance*.

## Referente anticorruzione

La Società ha individuato, con decorrenza dal 31 gennaio 2014, il proprio Referente per l'Anticorruzione – anche membro del Comitato Etico – ai sensi della Legge 6 novembre 2012 n. 190. Attraverso il proprio Referente Anticorruzione SEA intende avviare e consolidare un raccordo informativo e il coordinamento con il Responsabile del Piano Anticorruzione del Comune di Milano, socio di maggioranza, nonché ottemperare, per quanto compatibile, alle indicazioni del Piano Nazionale Anticorruzione.

## Relazione sul Governo Societario

La Società redige annualmente e su base volontaria 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 delle società quotate, approvato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana SpA nel marzo 2006 così come successivamente modificato e integrato; la relazione è consultabile sul sito [www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu).

## Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01

Il Modello di Organizzazione e Gestione (il "Modello") è stato adottato in conformità alle disposizioni del D.Lgs. 231/01 recante la *"Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica"*, tenendo conto altresì delle "Linee guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. n. 231/01" pubblicate da Confindustria (ultima edizione al marzo 2014). Il "Modello" è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 29 maggio 2014 (edizione VIII). Il Modello si compone di una "Parte Generale" e di una "Parte Speciale", quest'ultima avente precipuo riguardo alle categorie di reato contemplate dal D.Lgs. 231/01.

Il Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01 è stato adottato anche dagli organi amministrativi delle società controllate da SEA, fatta eccezione per le società SEA Prime (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA) e la sua controllata Prime AviationServices (già ATA Ali Servizi SpA) per le quali è in fase di predisposizione. L'effettività e l'adeguatezza del "Modello" di SEA sono demandate all'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione della Società e composto da quattro membri (un membro del Consiglio di Amministrazione senza deleghe operative, due membri indipendenti esterni alla Società, e il Direttore Auditing).

## FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2015

### Andamento del traffico degli aeroporti del Gruppo SEA – 1 luglio-21 luglio 2015

I risultati dei primi 21 giorni del mese di luglio 2015 degli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, hanno fatto registrare un incisivo incremento del traffico passeggeri rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (+5,1%) e una crescita dei movimenti aeromobili del +2,1%.

L'importante risultato registrato in termini di passeggeri trasportati è imputabile sia al positivo andamento di Linate che ha fatto registrare un incremento del +8,9%, sia ai buoni risultati ottenuti dallo scalo di Malpensa che ha fatto rilevare un positivo andamento con un apporto di circa 40 mila passeggeri rispetto all'anno precedente, con più di tre punti percentuali di crescita.

#### Malpensa

Il traffico passeggeri dell'Aeroporto di Malpensa si è attestato a 1,2 milioni, mantenendosi sui livelli di attestazione equivalenti alla stagione estiva precedente.

#### Malpensa Terminal 1

Il traffico passeggeri mostra una crescita del +2,7%, con un delta di +21 mila passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2014. Di particolare rilievo il risultato realizzato dai collegamenti effettuati verso gli scali intercontinentali che passa da un dato progressivo a giugno del +3,4% ad un +9,7% delle prime tre settimane del mese di luglio 2015. I protagonisti principali di questo risultato sono i vettori Emirates, Alitalia verso Abu Dhabi e Shanghai, Qatar verso Doha e Air China verso Pechino e Shanghai. In particolare Emirates ha ottenuto ottime *performance* su entrambe le tratte che collegano l'aeroporto varesino sia verso Dubai con un apporto di 8 mila passeggeri sia verso New York con 6 mila passeggeri risultato in continua evoluzione, nonostante un'offerta particolarmente ricca sia in termini di compagnie aeree che di numero di collegamenti giornalieri operati.

Andamenti positivi anche per il vettore British Airways che ha incrementato sia il numero di movimenti che collegano Malpensa con la capitale britannica, che il coefficiente di riempimento dell'aeromobile di 5 punti percentuali con circa 5 mila passeggeri incrementali.

Risultati positivi sono stati registrati anche per Vueling, che in-

roducendo nel proprio *network* un nuovo collegamento verso Parigi Orly ha permesso una crescita del numero dei viaggiatori con un apporto di 9,7 mila passeggeri trasportati sulla nuova tratta e ha migliorato le proprie *performance* sui collegamenti esistenti quali Barcellona e Ibiza.

Nel comparto *leisure* Blue Panorama e Neos fanno registrare incrementi di circa 7 mila passeggeri nel periodo.

Oltre ad airberlin e Fly Niki trasferite a Linate, anche Alitalia, pur ottenendo buoni risultati verso i collegamenti intercontinentali riscontra flessioni (-16 mila passeggeri) dovute principalmente alla cancellazione del volo verso Catania e verso il Cairo presenti nello stesso periodo del 2014.

#### Malpensa Terminal 2

easyJet evidenzia una crescita del +4,7% rispetto alle prime tre settimane del mese di luglio 2014 attestandosi a 438 mila passeggeri serviti. I buoni risultati sono dovuti ai collegamenti per Monaco, Stoccarda e Tenerife non presenti nelle tre settimane del mese di luglio del 2014 e al positivo andamento verso le destinazioni Londra Luton, Lamezia Terme, Olbia, Corfù, Amsterdam e Brindisi.

Rispetto a luglio 2014 non è più presente il collegamento con Belgrado e si registrano riduzioni verso Fiumicino, Casablanca, Atene, Barcellona e Marrakesh.

#### Milano Malpensa Cargo

I primi 21 giorni del mese di luglio 2015 Milano Malpensa Cargo ha evidenziato una importante crescita del +14,1% con un trasportato pari a 32 mila tonnellate di merce. Si rilevano eccellenti risultati relativi al traffico *export* (+18%) e segni più che positivi nel mese anche per il traffico *import* con una crescita di 9 punti percentuali.

Le compagnie aeree *all-cargo* evidenziano ottime *performance* realizzando una crescita del 14,7% con un trasportato di 23 mila tonnellate di merce processata. Tra i vettori protagonisti troviamo SW Italia, Gruppo Cargolux, AirBridgeCargo e il *courier* DHL con European Air Transport, Aerologic Germany e Atlas Air.

I vettori con aeromobili con configurazione mista, fanno registrare un incremento di circa 13 punti percentuali; tra i principali vettori in *ranking* per incremento di merce trasportata troviamo Qatar, Alitalia e Korean.

### Linate

A Linate, il traffico passeggeri sta registrando risultati pari al +9%, in particolare rilievo il traffico internazionale (+24,4%) e in controtendenza il traffico domestico (-2,0%).

Alitalia Group ha registrato in termini di passeggeri serviti un +2,6%, risultato attribuibile sia all'attivazione di nuove tratte come Berlino, Düsseldorf, Copenaghen ed Ancona sia ai positivi andamenti verso Cagliari, Amsterdam, Fiumicino e Catania.

Si evidenzia una ripresa della compagnia aerea Meridiana Fly (+6,2 mila passeggeri) dovuta ai collegamenti verso Olbia e verso Napoli.

Il vettore easyJet ha cancellato il collegamento sulla navetta Linate-Fiumicino, con una perdita di 6 mila passeggeri sulla tratta; pressoché allineati i risultati verso le destinazioni europee Parigi Orly e Londra Gatwick.

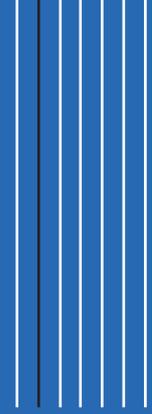
## RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

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.

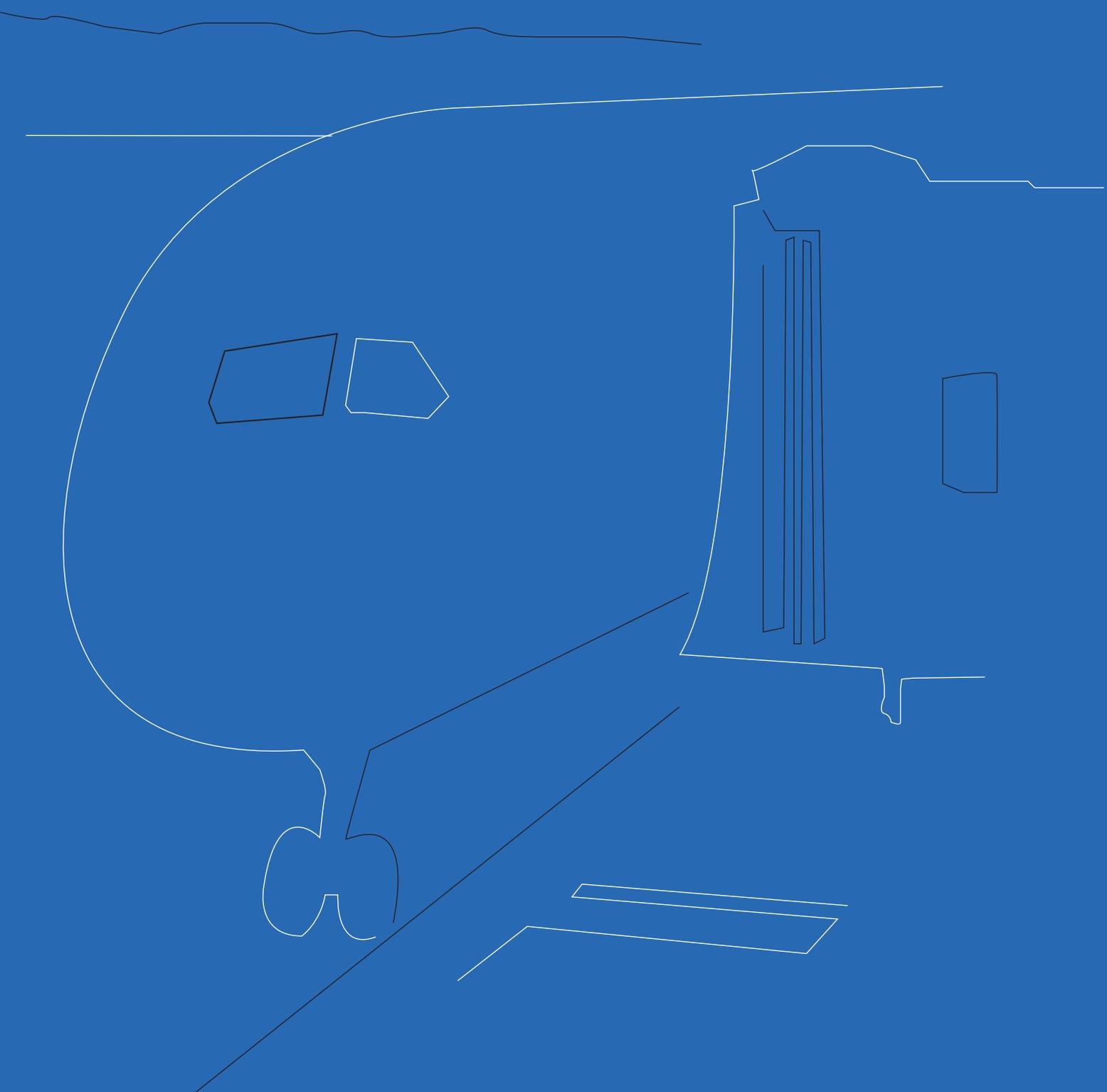
Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenu-

to conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 13 "Transazioni con le parti correlate" delle Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2015.



# GRUPPO SEA BILANCIO CONSOLIDATO



## PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

## Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata

(importi in migliaia di Euro)	Note	Al 30 giugno 2015		Al 31 dicembre 2014	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
<b>ATTIVITÀ</b>					
Immobilizzazioni immateriali	9.1	989.910		978.171	
Immobilizzazioni materiali	9.2	194.905		192.733	
Investimenti immobiliari	9.3	3.413		3.414	
Partecipazioni in società collegate	9.4	42.927		41.882	
Partecipazioni disponibili per la vendita	9.5	26		26	
Imposte differite attive	9.6	45.417		46.558	
Altre attività finanziarie non correnti	9.7	23.966		23.966	
Altri crediti non correnti	9.8	369		370	
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>1.300.933</b>		<b>1.287.120</b>	
Rimanenze	9.9	5.098		5.793	
Crediti commerciali	9.10	131.496	11.017	118.526	9.522
Crediti per imposte dell'esercizio	9.11	14.850		16.110	
Altri crediti	9.11	16.263		16.938	
Cassa e disponibilità liquide	9.12	100.571		30.586	
<b>Totale attivo corrente</b>		<b>268.278</b>	<b>11.017</b>	<b>187.953</b>	<b>9.522</b>
<b>Attività destinate alla vendita</b>		<b>9.137</b>		<b>16.010</b>	
<b>Elisione crediti e debiti vs Attività Cessate</b>		<b>(2.515)</b>		<b>(13.704)</b>	
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>1.575.833</b>	<b>11.017</b>	<b>1.477.379</b>	<b>9.522</b>
<b>PASSIVITÀ</b>					
Capitale sociale	9.13	27.500		27.500	
Altre riserve	9.13	233.713		226.842	
Utili dell'esercizio	9.13	38.123		54.858	
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>		<b>299.336</b>		<b>309.200</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi</b>	9.13	<b>578</b>		<b>600</b>	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi</b>		<b>299.914</b>		<b>309.800</b>	
Fondo rischi e oneri	9.14	177.171		174.567	
Fondi relativi al personale	9.15	47.683		50.505	
Passività finanziarie non correnti	9.16	577.745		527.856	
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>802.599</b>		<b>752.928</b>	
Debiti commerciali	9.17	168.679	3.226	170.711	2.556
Debiti per imposte dell'esercizio	9.18	65.532		59.529	
Altri debiti	9.19	108.206		98.753	
Passività finanziarie correnti	9.16	129.543		73.919	
<b>Totale passivo corrente</b>		<b>471.960</b>	<b>3.226</b>	<b>402.912</b>	<b>2.556</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita</b>		<b>3.875</b>		<b>25.443</b>	
<b>Elisione crediti e debiti vs Attività Cessate</b>		<b>(2.515)</b>		<b>(13.704)</b>	
<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>1.275.919</b>	<b>3.226</b>	<b>1.167.579</b>	<b>2.556</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>1.575.833</b>	<b>3.226</b>	<b>1.477.379</b>	<b>2.556</b>

## Conto Economico Consolidato

(importi in migliaia di Euro)	Note	1° semestre 2015		1° semestre 2014 (riesposto)	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Ricavi di gestione	10.1	307.058	17.341	301.667	17.900
Ricavi per lavori su beni in concessione	10.2	26.477		32.965	
<b>Totale ricavi</b>		<b>333.535</b>	<b>17.341</b>	<b>334.631</b>	<b>17.900</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	10.3	(86.438)		(86.674)	
Materiali di consumo	10.4	(23.214)		(22.773)	
Altri costi operativi	10.5	(102.422)		(96.459)	
Accantonamenti e svalutazioni	10.6	4.634		(2.568)	
Costi per lavori su beni in concessione	10.7	(24.719)		(30.970)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(232.159)</b>	<b>(5.153)</b>	<b>(239.445)</b>	<b>(4.516)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA *</b>		<b>101.376</b>	<b>12.188</b>	<b>95.186</b>	<b>13.384</b>
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	10.8	(7.146)		(9.000)	
Ammortamenti	10.9	(29.390)		(28.561)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>64.840</b>	<b>12.188</b>	<b>57.626</b>	<b>13.384</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	10.10	2.991	2.991	1.367	1.367
Oneri finanziari	10.11	(9.835)		(13.858)	
Proventi finanziari	10.11	272		736	
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>58.268</b>	<b>15.179</b>	<b>45.871</b>	<b>14.751</b>
Imposte	10.12	(20.184)		(10.629)	
<b>Risultato netto da attività in funzionamento</b>		<b>38.084</b>	<b>15.179</b>	<b>35.242</b>	<b>14.751</b>
<b>Risultato netto da Attività Cessate</b>	11	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>(16.004)</b>	<b>0</b>
Risultato netto		38.101		19.238	
Risultato di pertinenza dei terzi		(22)		(1)	
<b>Risultato del Gruppo</b>		<b>38.123</b>	<b>15.179</b>	<b>19.239</b>	<b>14.751</b>
Risultato netto base per azione (espresso in unità di Euro)	12	0,15		0,08	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di Euro)	12	0,15		0,08	

\* L'EBITDA è stato definito dal Gruppo come differenza tra il totale ricavi e il totale dei costi operativi, comprensivi degli accantonamenti e svalutazioni, a eccezione dell'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione.

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati del primo semestre 2014 sono stati riclassificati.

## Conto Economico Consolidato Complessivo

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015		1° semestre 2014 (riesposto)	
	Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>38.123</b>	<b>15.179</b>	<b>19.239</b>	<b>14.751</b>
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	1.617		(2.556)	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(444)		703	
<b>Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>1.173</b>		<b>(1.853)</b>	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio				
Utile / (perdita) attuariale su trattamento di fine rapporto	2.434		(3.216)	
Effetto fiscale su utile / (perdita) attuariale su trattamento di fine rapporto	(669)		884	
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>1.765</b>		<b>(2.332)</b>	
<b>Totale altre componenti dell'utile complessivo</b>	<b>2.938</b>		<b>(4.185)</b>	
<b>Totale utile complessivo del periodo</b>	<b>41.039</b>		<b>15.053</b>	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	41.061		15.054	
- Interessi di minoranza	(22)		(1)	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati del primo semestre 2014 sono stati riclassificati.

## Rendiconto Finanziario Consolidato

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	di cui Parti Correlate	Al 30 giugno 2014 (riesposto)	di cui Parti Correlate
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>				
Risultato prima delle imposte	58.268		45.871	
Rettifiche:	0		0	
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali ed immateriali	29.390		28.561	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	2.887		576	
Variazione dei fondi del personale	(713)		(1.009)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(6.693)		3.999	
Oneri finanziari netti	9.563		13.121	
Proventi da partecipazioni	(2.991)		(1.367)	
Altre variazioni non monetarie	(1.546)		863	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	(204)		(37.195)	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>87.961</b>		<b>53.420</b>	
Variazione rimanenze	695		334	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(4.177)	(1.557)	(38.222)	(2.030)
Variazione altre attività non correnti	1		41	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	7.532	670	13.009	470
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	(20.164)		32.211	
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>(16.113)</b>	<b>(887)</b>	<b>7.373</b>	<b>(1.560)</b>
Imposte sul reddito pagate	(14.661)		(21.630)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa delle Attività Cessate	5.204		1.842	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>	<b>62.391</b>	<b>(887)</b>	<b>41.005</b>	<b>(1.560)</b>
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali	(31.541)		(34.313)	
-materiali	(10.373)		(7.378)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-finanziarie			80	
Dividendi incassati	1.758	1.758	1.697	1.697
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività Cessate	426		(96)	
<b>Cash flow assorbito dall'attività di investimento</b>	<b>(39.730)</b>	<b>1.758</b>	<b>(40.010)</b>	<b>1.697</b>
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	113.236		(219.489)	
- incrementi / (decremento) per emissione prestito obbligazionario			300.000	
Aumento di capitale e riserve di Patrimonio Netto			(1.250)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(1.178)		(3.445)	
Dividendi distribuiti	(50.857)		(26.480)	
Interessi pagati	(14.290)		(9.507)	
Interessi incassati			(23)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate			3.320	
<b>Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento</b>	<b>46.911</b>		<b>43.126</b>	
<b>Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>69.572</b>	<b>871</b>	<b>44.121</b>	<b>137</b>
Disponibilità liquide di inizio periodo	31.514		60.720	
- di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività Cessate	928			
Disponibilità liquide di inizio periodo riportate in bilancio	30.586			
Disponibilità liquide di fine periodo	101.086		104.841	
- di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività Cessate	515		1.592	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine periodo riportati in bilancio	100.571		103.249	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati del primo semestre 2014 sono stati riclassificati.

## Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

(importi in migliaia di Euro)	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite) / utili attuariali	Riserva hedge accounting contratti derivati	Risultato del periodo	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
<b>Saldo al 31 dicembre 2013</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>229.486</b>	<b>(2.755)</b>	<b>(6.672)</b>	<b>33.707</b>	<b>286.766</b>	<b>611</b>	<b>287.377</b>
Destinazione dell'utile di esercizio 2013			33.707			(33.707)			
Dividendi deliberati			(26.450)				(26.450)		(26.450)
<b>Altri movimenti</b>									
Risultato delle altre componenti del Conto Economico Complessivo				(3.641)	(2.311)		(5.952)		(5.952)
Variazione perimetro consolidamento			(22)				(22)		(22)
Risultato del periodo						54.858	54.858	(11)	54.847
<b>Saldo al 31 dicembre 2014</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>236.721</b>	<b>(6.396)</b>	<b>(8.983)</b>	<b>54.858</b>	<b>309.200</b>	<b>600</b>	<b>309.800</b>
Destinazione dell'utile di esercizio 2014			54.858			(54.858)			
Dividendi deliberati			(50.925)				(50.925)		(50.925)
<b>Altri movimenti</b>									
Risultato delle altre componenti del Conto Economico Complessivo				1.765	1.173		2.938		2.938
Risultato del periodo						38.123	38.123	(22)	38.101
<b>Saldo al 30 giugno 2015</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>240.654</b>	<b>(4.631)</b>	<b>(7.810)</b>	<b>38.123</b>	<b>299.336</b>	<b>578</b>	<b>299.914</b>

## 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 (attività energia).

Attraverso la società SEA Handling (in liquidazione), controllata da SEA, il Gruppo SEA ha fornito anche i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta (attività di *Handling* di aviazione commerciale) fino al 31 agosto 2014. In particolare, come anticipato nella Relazione sulla Gestione nel contesto delle negoziazioni con la Comunità europea descritte nel paragrafo della Relazione sulla Gestione stessa "Fattori di rischio del Gruppo SEA", SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2014 la decisione di dismettere la linea di *business handling* di aviazione commerciale, procedendo da un lato alla messa in liquidazione di SEA Handling SpA, avvenuta in data 1° luglio (con esercizio provvisorio durato sino al 31 agosto 2014) e dall'altro assegnando il 27 agosto 2014 la partecipazione in Airport Handling Srl al Milan Airport Handling Trust. Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'uscita dall'area di consolidamento di Airport Handling, in quanto l'assegnazione al Trust ha determinato il venir meno del controllo di SEA sulla società e, ai sensi dell'IFRS 5, l'inclusione del settore *handling* aviazione commerciale (costituito, con riferimento

all'esercizio 2014, da SEA Handling in liquidazione per l'intero anno e da Airport Handling fino alla data di assegnazione al Trust, con riferimento al semestre 2015, invece, solo da SEA Handling in liquidazione) nelle *discontinued operation*. Conseguentemente, nel primo semestre 2015, così come nell'esercizio 2014, il segmento *handling* è riferibile alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della controllata SEA Prime SpA, acquisita dal Gruppo alla fine del 2013, e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25%) che operano quindi al di fuori del *business* dell'*handling* di aviazione commerciale.

Alla data di predisposizione del presente documento, la Società detiene una quota di partecipazione, pari al 51% del capitale sociale, del Consorzio Malpensa Construction, che presta servizi di ingegneria e di realizzazione di opere aeroportuali e delle infrastrutture ivi connesse. Si ricorda che il Consiglio di Amministrazione in data 6 novembre 2014 ha confermato la scadenza del consorzio al 31 dicembre 2014. Ai sensi dell'art. 5 dello Statuto il Consorzio proseguirà la propria attività sino al completo assolvimento di tutti gli impegni contrattuali in essere.

Si segnala inoltre che il Gruppo (i) per il tramite di una partecipazione, detenuta da SEA, del 40% del capitale sociale di Dufrital, è presente anche nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Genova e Verona; (ii) attraverso la società partecipata Malpensa Logistica Europa (il cui capitale sociale è detenuto da SEA in misura pari al 25%) opera nelle attività di logistica integrata; (iii) attraverso la partecipazione (pari al 40% del capitale sociale) in SEA Services è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano e (iv) per il tramite di una partecipazione nel capitale sociale di Disma (pari al 18,75%) 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.

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

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

- attività *Aviation* (attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci); i ricavi generati sono

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

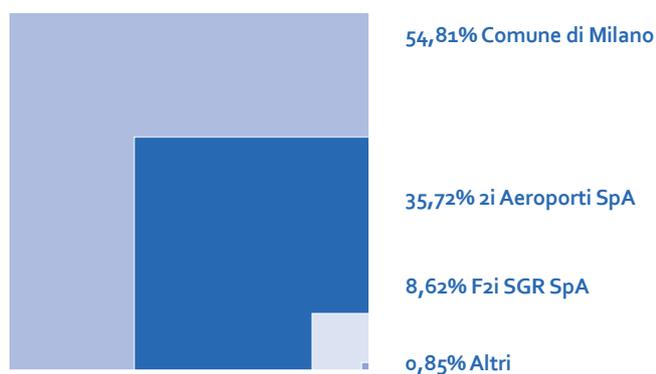
- attività *Non Aviation* (servizi commerciali offerti a passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli Aeroporti di Milano) i cui ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività *Non Aviation* svolte direttamente da SEA, e/o con riferimento alle predette attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come per-

centuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, con la previsione di un minimo garantito qualora previsto;

- attività di *Handling* riferibile alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della controllata Prime Aviation Services SpA e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25%) che operano quindi al di fuori del *core business* concessorio dell'*handling* passeggeri di Linate e Malpensa;
- Energia (generazione e vendita di energia elettrica e termica) i cui ricavi sono rappresentati da corrispettivi di mercato stabiliti per unità di misura da moltiplicare per il quantitativo di energia fornita.

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

## Azionisti



Azionisti pubblici		
n. 12 enti/società	Comune di Milano*	54,81%
	Provincia di Varese	0,64%
	Comune di Busto Arsizio	0,06%
	Altri azionisti pubblici	0,11%
<b>Totale</b>		<b>55,62%</b>

Azionisti privati	
zi Aeroporti SpA**	35,72%
F2i Sgr SpA***	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
<b>Totale</b>	<b>44,38%</b>

\* Titolare di azioni di categoria A

\*\* "F2i Aeroporti SpA" ha cambiato la sua denominazione sociale in "zi Aeroporti SpA" con atto del 24 aprile 2015

\*\*\* In nome e per conto di zi - 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 2014, 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 2015 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2014, 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 2015. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a Conto Economico.

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

Con riferimento alla presente Relazione Finanziaria semestra-

le, non sono stati individuati indicatori di *impairment* che determinino la necessità di attivazione del *test* anticipatamente rispetto alla usuale effettuazione a fine anno.

### 2.1 Principi contabili di recente emissione

#### Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2015

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2015. L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni non ha avuto effetti sulla posizione finanziaria o sul risultato del Gruppo:

- In data 20 maggio 2013 è stata pubblicata l'interpretazione IFRIC 21 – *Levies*, che fornisce chiarimenti sul momento di rilevazione di una passività collegata a tributi (diversi dalle imposte sul reddito) imposti da un ente governativo. Il principio affronta sia le passività per tributi che rientrano nel campo di applicazione dello IAS 37 – Accantonamenti, passività e attività potenziali, sia quelle per i tributi il cui *timing* e importo sono certi. L'interpretazione si applica retrospettivamente per gli esercizi che decorrono al più tardi dal 17 giugno 2014 o data successiva.
- In data 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle" che recepisce le modifiche ad alcuni principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi. Le principali modifiche riguardano:
  - IFRS 3 Business Combinations – Scope exception for joint ventures.
  - IFRS 13 Fair Value Measurement – Scope of portfolio exception (par. 52).
  - IAS 40 Investment Properties – Interrelationship between IFRS 3 and IAS 40.

Le modifiche si applicano a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2015 o da data successiva. L'introduzione dei nuovi emendamenti non ha comportato effetti sul Bilancio Consolidato del Gruppo.

#### Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS e IFRIC omologati dall'Unione europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo al 30 giugno 2015

- In data 21 novembre 2013 è stato pubblicato l'emendamento allo IAS 19 "Defined Benefit Plans: Employee Contributions", che propone di presentare le contribuzioni (relative solo al servizio prestato dal dipendente nell'esercizio) effettuate dai dipendenti o terze parti ai piani a benefici definiti a riduzione del *service cost* dell'esercizio in cui viene pagato tale contributo.

- In data 12 dicembre 2013 è stato pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle" che recepisce le modifiche ad alcuni principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi. Le principali modifiche riguardano:
  - IFRS 2 *Share Based Payments – Definition of vesting condition*.
  - IFRS 3 *Business Combination – Accounting for contingent consideration*.
  - IFRS 8 *Operating segments – Aggregation of operating segments*.
  - IFRS 8 *Operating segments – Reconciliation of total of the reportable segments' assets to the entity's assets*.
  - IFRS 13 *Fair Value Measurement – Short-term receivables and payables*.
  - IAS 16 *Property, plant and equipment and IAS 38 Intangible Assets – Revaluation method: proportionate restatement of accumulated depreciation/amortization*.
  - IAS 24 *Related Parties Disclosures – Key management personnel*.

Le modifiche si applicano al più tardi a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° febbraio 2015 o da data successiva.

#### Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS non ancora omologati dall'Unione europea

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

- In data 6 maggio 2014 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti al principio IFRS 11 *Joint Arrangements – Accounting for acquisitions of interests in joint operations* relativi alla contabilizzazione dell'acquisizione di interessenze in una *joint operation*.
- In data 12 maggio 2014 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 16 *Property, plant and Equipment* e allo IAS 38 *Intangibles Assets – "Clarification of acceptable methods of depreciation and amortisation"*. Le modifiche allo IAS 16 stabiliscono che i criteri di ammortamento determinati in base ai ricavi non sono appropriati, in quanto, secondo l'emendamento, i ricavi generati da un'attività che include l'utilizzo dell'attività oggetto di ammortamento generalmente riflettono fattori diversi dal solo consumo dei benefici economici dell'attività stessa. Le modifiche allo IAS 38 introducono una presunzione relativa, secondo cui un criterio di ammortamento basato sui ricavi è considerato di norma inappropriato per le medesime ragioni stabilite dalle modifiche introdotte allo IAS 16.

- In data 28 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers* che è destinato a sostituire i principi IAS 18 – *Revenue* e IAS 11 – *Construction Contracts*, nonché le interpretazioni IFRIC 13 – *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 – *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 – *Transfers of Assets from Customers* e SIC 31 – *Revenues-Barter Transactions Involving Advertising Services*. Il principio stabilisce un nuovo modello di riconoscimento dei ricavi, che si applicherà a tutti i contratti stipulati con i clienti a eccezione di quelli che rientrano nell'ambito di applicazione di altri principi IAS/IFRS come i *leasing*, i contratti d'assicurazione e gli strumenti finanziari. I passaggi fondamentali per la contabilizzazione dei ricavi secondo il nuovo modello sono:
  - l'identificazione del contratto con il cliente;
  - l'identificazione delle *performance obligation* del contratto;
  - la determinazione del prezzo;
  - l'allocazione del prezzo alle *performance obligation* del contratto;
  - i criteri di iscrizione del ricavo quando l'entità soddisfa ciascuna *performance obligation*.

Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2017 (nel maggio 2015 lo IASB ha emesso un *Exposure Draft* proponendo di differire la data di prima applicazione al 1° gennaio 2018).

- In data 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 – *Strumenti finanziari*. Il documento accoglie i risultati delle fasi relative a Classificazione e valutazione, *Impairment*, e *Hedge accounting* del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39. Il nuovo principio, che sostituisce le precedenti versioni dell'IFRS 9, deve essere applicato dai bilanci che iniziano il 1° gennaio 2018 o successivamente.
- In data 11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 10 e IAS 28 *Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture*. Il documento è stato pubblicato al fine di risolvere l'attuale conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10.
- In data 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle". Le modifiche introdotte dal documento devono essere applicate a partire dagli esercizi che avranno inizio il 1° gennaio 2016 o da data successiva. Il documento introduce modifiche ai seguenti principi:
  - IFRS 5 – *Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations*;
  - IFRS 7 – *Financial Instruments: Disclosure*;
  - IAS 19 – *Employee Benefits*;
  - IAS 34 – *Interim Financial Reporting*.

- In data 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 - *Disclosure Initiative*. L'obiettivo delle modifiche è di fornire chiarimenti in merito a elementi di informativa che possono essere percepiti come impedimenti a una chiara e intellegibile redazione di bilanci.

## 2.2 Prospetti contabili

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, facente parte della Relazione Finanziaria semestrale è comprensivo del prospetto della Situazione Patrimoniale e finanziaria consolidata al 30 giugno 2015 e al 31 dicembre 2014, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato per il 30 giugno 2015 e 31 dicembre 2014 e delle relative Note Esplicative.

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

Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie,

ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

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

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2015 è stata redatta in migliaia di Euro così come le tabelle incluse nelle note esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2015 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 30 luglio 2015.

## 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 2015 con il metodo integrale e con il metodo del Patrimonio netto:

Ragione sociale	Sede legale	Capitale sociale al 30/06/2015 (Euro)	Capitale sociale al 31/12/2014 (Euro)
SEA Handling SpA (in liquidazione) <sup>1</sup>	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	10.304.659	10.304.659
SEA Energia SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime SpA (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA) <sup>2</sup>	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Prime Aviation Services SpA (già Ata Ali Servizi SpA) <sup>3</sup>	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	420.000	420.000
Consorzio Malpensa Construction	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano	51.646	51.646
Dufrital SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO SpA	Via Orio al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services Srl	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000

1. L'Assemblea Straordinaria dei soci della controllata SEA Handling SpA in liquidazione del 9 giugno 2014 ha deliberato di sciogliere anticipatamente la Società e di porla in liquidazione con decorrenza dal 1° luglio 2014, autorizzando anche l'eventuale esercizio provvisorio dell'impresa in data successiva al primo luglio, per il minimo periodo necessario (l'esercizio provvisorio è stato confermato nell'assemblea di SEA Handling in liquidazione del 30 luglio 2014 per il periodo 1 luglio - 31 agosto 2014). La decisione di dismettere il settore handling aviazione commerciale, non ha determinato l'uscita dall'area di consolidamento del Gruppo ma l'applicazione dell'IFRS 5 alle attività discontinue; si rimanda a quanto detto nella "Premessa" per gli impatti della applicazione dell'IFRS 5 sui dati patrimoniali ed economici 2015 e sui dati economici comparativi 2014.

2. La società Ali Trasporti Aerei ATA SpA ha cambiato denominazione sociale in SEA Prime SpA con la delibera dell'Assemblea dei Soci del 2 marzo 2015.

3. Controllata indirettamente tramite SEA Prime SpA.

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2015, con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione sociale	Metodo di consolidamento al 30/06/2015	% possesso del Gruppo al 30/06/2015	% possesso del Gruppo al 31/12/2014
SEA Handling SpA (in liquidazione) <sup>1</sup>	(1)	100%	100%
SEA Energia SpA	Integrale	100%	100%
SEA Prime SpA (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA) <sup>2</sup>	Integrale	98,34%	98,34%
Prime Aviation Services SpA (già ATA Ali Servizi SpA) <sup>3</sup>	Integrale	98,34%	98,34%
Consorzio Malpensa Construction	Integrale	51%	51%
Dufrital SpA	Patr. Netto	40%	40%
SACBO SpA	Patr. Netto	30,979%	30,979%
SEA Services Srl	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa SpA	Patr. Netto	25%	25%
Disma SpA	Patr. Netto	18,75%	18,75%

1. L'Assemblea Straordinaria dei soci della controllata SEA Handling SpA in liquidazione del 9 giugno 2014, ha deliberato di sciogliere anticipatamente la Società e di porla in liquidazione con decorrenza dal 1° luglio 2014, autorizzando anche l'eventuale esercizio provvisorio dell'impresa in data successiva al primo luglio, per il minimo periodo necessario (l'esercizio provvisorio è stato confermato nell'assemblea di SEA Handling in liquidazione del 30 luglio 2014, per il periodo 1 luglio – 31 agosto 2014). La decisione di dismettere il settore handling aviazione commerciale, non ha determinato l'uscita dall'area di consolidamento del Gruppo ma l'applicazione dell'IFRS 5 alle attività discontinue; si rimanda a quanto detto nella "Premessa" per gli impatti della applicazione dell'IFRS 5 sui dati patrimoniali ed economici 2015 e sui dati economici comparativi 2014.
2. La società Ali Trasporti Aerei ATA SpA ha cambiato denominazione sociale in SEA Prime SpA con la delibera dell'Assemblea dei Soci del 2 marzo 2015.
3. Controllata indirettamente tramite SEA Prime SpA.

### 3. Criteri di valutazione e metodologie di consolidamento

Nella predisposizione della presente Relazione Semestrale abbreviata, sono stati applicati gli stessi criteri di valutazione e le stesse metodologie di consolidamento adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2014.

### 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, ma anche da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

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

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

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

In relazione ai tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, si evidenzia che le scadenze sono concentrate nei trenta giorni successivi alla data di fatturazione. I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con

aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti ed utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore. Il Gruppo SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso, o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione.

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

### Crediti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti commerciali verso clienti	201.195	198.746
- di cui scaduto	84.506	115.344
Fondo svalutazione crediti commerciali	(80.716)	(89.742)
Crediti commerciali verso imprese collegate	11.017	9.522
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>131.496</b>	<b>118.526</b>

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

### Crediti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
da meno di 180 giorni	5.454	39.121
da più di 180 giorni	79.052	76.223
<b>Totale crediti commerciali scaduti</b>	<b>84.506</b>	<b>115.344</b>

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 30 giugno 2015, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti oggetto

di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie, assicurative e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

### Crediti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti commerciali verso clienti	212.212	208.268
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	44.061	43.544
(ii) crediti oggetto di contestazioni	24.679	23.618
<b>Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)</b>	<b>143.472</b>	<b>141.106</b>
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	15.766	48.182
Fidejussioni e depositi cauzionali	72.103	68.932
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	50,3%	48,9%

## 4.2 Rischi di mercato

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

Nel corso del primo semestre 2015 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

### a) Rischio tasso di interesse

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

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

volatilità dei tassi di interesse di riferimento.

L'esposizione a tasso variabile determina, per il Gruppo SEA, un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Ai fini di copertura dal suddetto rischio, il Gruppo SEA fa ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o ne limitano le fluttuazioni 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 2015 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi e da indebitamento a breve termine).

Il debito a medio/lungo termine al 30 giugno 2015 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di interesse è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,20% e il 1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e il costo di eventuali garanzie accessorie):

(importi in migliaia di Euro)	Scadenza	Al 30 giugno 2015		Al 31 dicembre 2014	
		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 2015 al 2035</b>	<b>284.170</b>	<b>1,37%</b>	<b>230.893</b>	<b>1,68%</b>
o/w a Tasso fisso		60.000	3,90%	60.000	3,90%
o/w a Tasso variabile *		224.170	0,69%	170.893	0,91%
<b>Altri Finanziamenti Bancari</b>	<b>2020</b>	<b>85</b>	<b>0,50%</b>	<b>50.000</b>	<b>2,39%</b>
o/w a Tasso fisso		85	0,50%	-	-
o/w a Tasso variabile		-	-	50.000	2,39%
<b>Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine</b>		<b>584.255</b>	<b>2,27%</b>	<b>580.893</b>	<b>2,49%</b>

\* Include (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 41% al 30.06.2015 e il 56% il 31.12.2014);  
(ii) Euro 60 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2015 è pari a Euro 584.255 migliaia, in aumento di Euro 3.362 migliaia rispetto al 31 dicembre 2014, con un costo medio che si è ridotto di 12 *basis point*, toccando il 2,27% a fine semestre. Si segnala che il costo di tale indebitamento, a seguito delle operazioni di copertura dal rischio tasso e del

costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, è pari al 2,91%, in diminuzione rispetto al 3,00% di fine dicembre 2014 (-9 *basis point*).

Al 30 giugno 2015 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di Euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in Euro MM)	Cedola	Tasso annuale
SEA SpA 3 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> 04/17/21	SEA SpA	Irish Stock Exchange	XS 1053334373	7	17/04/2021	300	Fissa, annuale	3,125%

Il *fair value* dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, pari a Euro 600.988 migliaia al 30 giugno 2015 (Euro 602.023 migliaia al 31 dicembre 2014) 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 il valore di mercato alla data del 30 giugno 2015;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono

state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello *spread* definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi *spot* per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

#### Coperture tasso d'interesse

	Nozionale alla stipula	Debito residuo al 30/06/2015	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 30/06/2015	Fair value al 31/12/2014
IRS	10.000	10.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.547)	(1.741)
	5.000	5.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(773)	(871)
	15.000	13.966	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(2.084)	(2.358)
	11.000	9.103	18/5/2011	15/9/2011	15/9/2016	(380)	(498)
	10.000	8.571	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.191)	(1.352)
	11.000	9.103	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.262)	(1.433)
	12.000	9.517	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.300)	(1.476)
	12.000	9.517	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.300)	(1.476)
Collar	10.000	8.571	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(923)	(1.048)
	11.000	8.724	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(917)	(1.041)
<b>Totale</b>		<b>92.072</b>				<b>(11.677)</b>	<b>(13.293)</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 2015 e al 31 dicembre 2014 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 13. Il *fair value* è comprensivo dei ratei sugli oneri finanziari sui derivati, della parte "efficace" della copertura secondo il *cash flow hedge* riportata nel Conto Economico complessivo e della parte "inefficace" classificata negli oneri finanziari.

#### b) Rischio di cambio

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

#### c) Rischio *commodity*

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

Si segnala che, nel primo semestre 2015, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterne effettuare nei periodi futuri. Si precisa altresì che il Gruppo SEA, attraverso la controllata SEA Energia, ha stipulato contratti bilaterali per la fornitura di energia

elettrica e calore a soggetti terzi il cui prezzo di vendita è correlato all'andamento del costo del metano, attuando coperture implicite dal rischio *commodity*. La strategia di copertura dal rischio *commodity* è stata rafforzata anche attraverso la sottoscrizione di contratti di approvvigionamento che, al fine di ridurre l'esposizione al rischio di variazione del prezzo del metano, prevedono un prezzo fisso definito contrattualmente per una parte dei fabbisogni.

### 4.3 Rischio di liquidità

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

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

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

A fine giugno 2015 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per Euro 200 milioni, di cui Euro 120 milioni di una linea *revolving* disponibile sino ad aprile 2020 ("Linea RCF") e Euro 80 milioni relativi a linee su raccolta BEI, il cui utilizzo è previsto entro dicembre 2017, per durate comprese tra i 15 e i 20 anni. Al 30 giugno 2015 il Gruppo SEA dispone anche di ulteriori Euro 82.443 migliaia di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Il Gruppo SEA dispone di linee di credito *committed* e *uncommitted* in grado di garantire rispettivamente la copertura dei fabbisogni finanziari futuri e i fabbisogni della gestione corrente, con una scadenza media dell'indebitamento finanziario di medio lungo termine maggiore di 5 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Considerando solo i Finanziamenti bancari oltre il 65% dell'indebitamento ha una scadenza superiore ai 5 anni (il 28% oltre i 10 anni).

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale (avvalendosi anche di rapporti di *factoring* indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa).

Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (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 2015 e al 31 dicembre 2014:

#### Al 30 giugno 2015

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	32	69	73	524	697
Debiti commerciali	169				169
<b>Totale debito</b>	<b>201</b>	<b>69</b>	<b>73</b>	<b>524</b>	<b>866</b>

#### Al 31 dicembre 2014

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	82	66	68	479	695
Debiti commerciali	171				171
<b>Totale debito</b>	<b>253</b>	<b>66</b>	<b>68</b>	<b>479</b>	<b>866</b>

I finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono prevalentemente costituiti dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune *tranche* di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia quanto precedentemente indicato relativamente alla capacità dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA di assicurare 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 2015 e al 30 giugno 2014, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis point*.

#### b) Metodi di calcolo:

- la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio di periodo 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 del semestre;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(migliaia di Euro)	30 giugno 2015		30 giugno 2014	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-131,07	172,90	-250,88	281,72
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>1</sup>	555,99	-555,99	996,70	-996,70
Strumenti derivati di copertura (flussi) <sup>2</sup>	-240,55	240,55	-255,38	255,38
Strumenti derivati di copertura (fair value)	-1.898,03	1.934,53	-2.408,91	2.364,75

<sup>1</sup> += minori interessi passivi; -= maggiori interessi passivi.

<sup>2</sup> += ricavo da copertura; -= costo da copertura.

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* condotta su alcune voci delle tabelle precedenti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato, che nel caso di una variazione di -50 *basis point* risulterebbero negativi, e pertanto sono stati posti uguali a zero.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie

e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente. Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei *covenant* determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato *spread* predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente). Allo stato attuale il Gruppo SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di *default* connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei *covenant* sopra citati.

## 5. Classificazione degli strumenti finanziari

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 30 giugno 2015 e al 31 dicembre 2014 del Gruppo.

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			23.966			23.966
Altri crediti non correnti			369			369
Crediti commerciali			131.496			131.496
Crediti per imposte dell'esercizio			14.850			14.850
Altri crediti correnti			16.263			16.263
Cassa e disponibilità liquide			100.571			100.571
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>287.515</b>	<b>26</b>	<b>-</b>	<b>287.541</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	11.677				566.008	577.685
- di cui debito verso obbligazionisti					297.361	297.361
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					60	60
Debiti commerciali					168.679	168.679
Debiti per imposte dell'esercizio					65.532	65.532
Altri debiti correnti					108.206	108.206
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					128.529	128.529
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					1.014	1.014
<b>Total</b>	<b>11.677</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.038.028</b>	<b>1.049.705</b>

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

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			23.966			23.966
Altri crediti non correnti			370			370
Crediti commerciali			118.526			118.526
Crediti per imposte dell'esercizio			16.110			16.110
Altri crediti correnti			16.936			16.936
Cassa e disponibilità liquide			30.586			30.586
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>206.494</b>	<b>26</b>	<b>-</b>	<b>206.520</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	13.293				514.153	527.446
- di cui debito verso obbligazionisti					297.159	297.159
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					410	410
Debiti commerciali					170.711	170.711
Debiti per imposte dell'esercizio					59.529	59.529
Altri debiti correnti					98.752	98.752
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					72.704	72.704
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					1.215	1.215
<b>Total</b>	<b>13.293</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>917.475</b>	<b>930.768</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 2015 e al 31 dicembre 2014:

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		11.677	
<b>Totale</b>		<b>11.677</b>	<b>26</b>

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		13.293	
<b>Totale</b>		<b>13.293</b>	<b>26</b>

## 7. Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da Attività Cessate

Nel presente capitolo viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle "Attività Cessate" così come presentate nel Conto Economico, nella Situazione Patrimoniale Finanziaria e nel Rendiconto Finanziario consolidati. Da un punto di vista metodologico si precisa che, con riferimento alla rappresentazione delle "Attività Cessate" prevista dall'IFRS 5, le stesse sono incluse nell'area di consolidamento del Gruppo SEA al 30 giugno 2015.

Si ricorda che al 30 giugno 2015 le attività e passività connesse alle Attività Cessate e il risultato netto delle Attività Cessate sono quelli relativi a SEA Handling, visto che Airport Handling per effetto dell'assegnazione al Trust Milan Airport Handling Trust non rientra nel perimetro di consolidamento. Il confronto, di seguito esposto, è pertanto tra il Conto Economico del primo semestre del 2015 di SEA Handling in liquidazione e il Conto Economico del primo semestre del 2014 costituito sia

dal Conto Economico di SEA Handling sia da quello di Airport Handling. Si evidenziano i limiti di comparabilità dei due periodi in quanto, nel primo semestre 2014 la SEA Handling in liquidazione era una società operativa, al contrario di quanto risulta nel primo semestre 2015. SEA Handling, infatti, è stata posta in liquidazione in data 30 giugno 2014 e la sua attività caratteristica è proseguita sino al 31 agosto 2014. L'incidenza sul Conto Economico del 2014 dei risultati di Airport Handling è, invece, molto limitata in quanto in tale periodo tale società era non operativa e il suo contributo al risultato delle attività discontinue risulta quindi essere sostanzialmente immateriale rispetto a quello di SEA Handling.

Il Conto Economico e la Situazione Patrimoniale e Finanziaria delle Attività Cessate sotto esposti non sono soggetti a revisione contabile da parte della società Deloitte & Touche SpA. In merito al Rendiconto Finanziario delle Attività Cessate si rimanda al Rendiconto Finanziario consolidato in cui sono esplicitate le voci relative alle Attività Cessate.

## Conto Economico delle Attività Cessate

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014	Delta	Delta %
Ricavi di gestione	704	57.856	(57.152)	-98,8%
<b>Totale ricavi</b>	<b>704</b>	<b>57.856</b>	<b>(57.152)</b>	<b>-98,8%</b>
<b>Costi operativi</b>				
Costi del lavoro	(676)	(77.209)	76.533	-99,1%
Materiali di consumo	0	(1.095)	1.095	-100,0%
Altri costi operativi	(311)	(11.340)	11.029	-97,3%
Accantonamenti e svalutazioni	556	11.209	(10.653)	-95,0%
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(431)</b>	<b>(78.435)</b>	<b>78.004</b>	<b>-99,5%</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA</b>	<b>273</b>	<b>(20.579)</b>	<b>20.852</b>	<b>-101,3%</b>
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	0	0	0	
Ammortamenti	(348)	(381)	33	-8,7%
<b>Risultato operativo</b>	<b>(75)</b>	<b>(20.960)</b>	<b>20.885</b>	<b>-99,6%</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	0	0	0	
Oneri finanziari	0	0	0	
Proventi finanziari	0	24	(24)	-100,0%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(75)</b>	<b>(20.936)</b>	<b>20.861</b>	<b>-99,6%</b>
Imposte	92	4.932	(4.840)	n.s.
<b>Risultato netto da attività cessate</b>	<b>17</b>	<b>(16.004)</b>	<b>16.021</b>	<b>-100,1%</b>

I ricavi di gestione riguardanti il primo semestre del 2015 ammontano complessivamente a Euro 704 migliaia e si riferiscono per Euro 697 migliaia ai ricavi per l'affitto ad Airport Handling dei mezzi operativi e delle attrezzature di proprietà della Società e per Euro 7 migliaia a ricavi diversi.

I costi operativi sostenuti nel primo semestre del 2015 sono pari a Euro 431 migliaia e includono costi del personale e costi amministrativi.

Nel periodo considerato, il costo del lavoro si riferisce principalmente ai costi del personale SEA distaccato in SEA Handling e agli accantonamenti per cause di lavoro.

Nel primo semestre del 2015, i costi amministrativi sono pari a

Euro 311 migliaia e si riferiscono principalmente ai costi per il *service* amministrativo, per le consulenze professionali e legali e per gli emolumenti del Collegio Sindacale.

Le svalutazioni (-556 mila Euro) sono relative alla rilevazione di ripristini di valore di crediti ritenuti inesigibili in passato, per i quali gli accantonamenti si sono rivelati eccedenti le effettive necessità.

Gli ammortamenti del primo semestre del 2015 sono pari a Euro 348 migliaia e sono relativi alle immobilizzazioni materiali. Si precisa che gli ammortamenti sono calcolati nel 2015, nonostante la liquidazione della Società, in ragione della locazione degli *asset*.

## Situazione Patrimoniale e Finanziaria delle Attività Cessate

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015 Totale	Al 31 dicembre 2014 Totale	Delta	Delta %
<b>ATTIVITÀ</b>				
Immobilizzazioni immateriali	0	0	0	
Immobilizzazioni materiali	1.505	1.853	(348)	-19%
Investimenti immobiliari	0	0	0	
Partecipazioni in società collegate	0	0	0	
Partecipazioni disponibili per la vendita	0	0	0	
Imposte differite attive	144	1.329	(1.185)	-89%
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	0	
Altri crediti non correnti	0	0	0	
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>1.649</b>	<b>3.182</b>	<b>(1.533)</b>	<b>-48%</b>
Rimanenze	0	0	0	
Crediti commerciali	1.753	2.300	(547)	-24%
Crediti per imposte dell'esercizio	0	0	0	
Altri crediti	5.220	9.600	(4.380)	-46%
Cassa e disponibilità liquide	515	928	(413)	-45%
<b>Totale attivo corrente</b>	<b>7.488</b>	<b>12.828</b>	<b>(5.340)</b>	<b>-42%</b>
<b>Totale attivo delle attività destinate alla vendita</b>	<b>9.137</b>	<b>16.010</b>	<b>(6.873)</b>	<b>-43%</b>
<b>PASSIVITÀ</b>				
Capitale sociale	10.305	10.305	0	0%
Altre riserve	(5.060)	1.567	(6.627)	-423%
Utili dell'esercizio	17	(21.304)	21.321	-100%
Patrimonio netto di Gruppo	5.262	(9.432)	14.694	-156%
Patrimonio netto di terzi	0	0	0	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi delle Attività Cessate</b>	<b>5.262</b>	<b>(9.432)</b>	<b>14.694</b>	<b>-156%</b>
Fondo rischi e oneri	2.546	9.232	(6.686)	-72%
Fondi relativi al personale	0	0	0	
Passività finanziarie non correnti	0	0	0	
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>2.546</b>	<b>9.232</b>	<b>(6.686)</b>	<b>-72%</b>
Debiti commerciali	669	1.211	(542)	-45%
Debiti per imposte dell'esercizio	3	582	(579)	-99%
Altri debiti	657	14.417	(13.760)	-95%
Passività finanziarie correnti	0	0	0	
<b>Totale passivo corrente</b>	<b>1.329</b>	<b>16.210</b>	<b>(14.881)</b>	<b>-92%</b>
<b>Totale passivo delle attività destinate alla vendita</b>	<b>3.875</b>	<b>25.442</b>	<b>(21.567)</b>	<b>-85%</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA</b>	<b>9.137</b>	<b>16.010</b>	<b>(6.873)</b>	<b>-43%</b>

Nell'ambito della procedura di liquidazione di SEA Handling SpA il liquidatore ha indetto una vendita tramite gara di appalto del proprio parco mezzi organizzato in 9 lotti omogenei. Tale gara è andata deserta non essendo pervenute richieste di partecipazioni rituali ovvero conformi alla disciplina di gara e ai termini previsti dal bando.

Anche in relazione all'esito negativo della gara, Airport Handling ha manifestato a SEA Handling l'interesse a rendersi

acquirente – a condizioni di mercato e sulla base di perizie di valutazione indipendenti – di circa 6 dei 9 lotti dei mezzi usati messi in vendita dal liquidatore di SEA Handling. Si rimanda inoltre a quanto riportato al paragrafo "Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling" alla sezione rischi operativi.

## 8. Informativa per settori operativi

A seguito dell'emissione di obbligazioni a tasso fisso per Euro 300 milioni, avvenuta nel mese di aprile 2014, la Società SEA SpA rientra tra le Società che, emettendo titoli azionari quotati in mercati regolamentati, sono tenute a fornire l'informativa richiesta dall'IFRS 8.

Pertanto nella presente Relazione Finanziaria semestrale sono esposti i dati per settore operativo al 30 giugno 2015 e i relativi dati comparativi al 30 giugno 2014.

È importante sottolineare che per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento "traffico" risulta essere condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.

Il Gruppo SEA ha identificato quattro settori operativi, come meglio riportato nella relazione sulla gestione e in particolare:

(i) *Aviation*, (ii) *Non Aviation*, (iii) *Handling*, (iv) *Energia*.

In particolare è in fase di completamento un progetto volto a definire in maniera più appropriata la misura di *performance* economica per i settori operativi *Aviation* e *Non Aviation* riconducibili alla medesima Legal Entity SEA SpA per i quali ad oggi risultano disponibili separatamente solamente i Ricavi così come riportanti nella Relazione sulla gestione. Pertanto ai fini dell'informativa prevista dall'IFRS 8 si ritiene opportuno esporre provvisoriamente al 30 giugno 2014, i dati aggregati relativi ai settori operativi *Aviation* e *Non Aviation*.

Di seguito sono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori operativi identificati.

***Aviation e Non Aviation:*** le attività *Aviation* sono costituite dalle attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci. Consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, e nell'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale. I ricavi generati 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 di Milano, oltre all'attività di *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente da SEA e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di sub-

concessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito. Le attività *Aviation* includono, inoltre, le attività di aviazione generale che sono svolte attraverso la controllata SEA Prime SpA (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA) acquisita nel corso del 2013 e che fornisce l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* (aviazione commerciale e generale) presso il piazzale Ovest dell'Aeroporto di Linate.

***Handling:*** il segmento *handling* nel 2015 è riferibile alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della controllata SEA Prime Aviation Services SpA (già ATA Ali Servizi SpA) acquisita dal Gruppo alla fine del 2013 e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25% e consolidata con il metodo del Patrimonio netto) che operano quindi al di fuori del *business* dell'*handling* aviazione commerciale. Come già riportato nella Relazione sulla Gestione nella circostanza di uscita da un settore strategico (così definito, ai sensi dell'IFRS 8, fattispecie applicabile al settore "*handling*"), il principio contabile IFRS 5 prevede che il Conto Economico 2014 della linea di *business* in "*discontinued operation*" non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* in "*discontinued operation*" sia riflesso in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da Attività Cessate"; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al *business* in "*discontinued operation*", che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e cessate nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria. L'informativa per settore riportata nelle seguenti tabelle espone solo le risultanze delle attività in funzionamento. I dati economici e patrimoniali delle Attività Cessate sono stati riportati e sono oggetto di specifici commenti al paragrafo 7 "Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da Attività Cessate". Coerentemente con quanto richiesto dall'IFRS 5, l'informativa di settore dell'esercizio comparativo è stata riesposta tenuto conto dell'uscita del Gruppo dal *business* dell'*handling* aviazione commerciale.

***Energia:*** le attività del segmento Energia – prestate attraverso la società SEA Energia, controllata da SEA – comprendono la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata sia alla copertura del fabbisogno degli Aeroporti di Milano

Malpensa e Milano Linate, sia alla vendita al mercato esterno. Nelle tabelle seguenti sono esposti dati economici e patrimoniali afferenti i settori indicati, riconciliati con i dati presentati

nella presente Relazione. I principi contabili utilizzati per la rilevazione e la valutazione delle informazioni di segmento sono gli stessi utilizzati per la redazione del Bilancio del Gruppo SEA.

#### Informativa di settore: dati economici e patrimoniali al 30 giugno 2015

(importi in migliaia di Euro)	<i>Aviation e Non Aviation</i>	Energia	<i>Handling</i>	Elisioni IC	Bilancio Consolidato
Ricavi	300.675	20.764	1.167	(15.547)	307.058
- di cui Intercompany	(2.473)	(13.013)	(61)	15.547	
<b>Totale ricavi di gestione (verso terzi)</b>	<b>298.202</b>	<b>7.751</b>	<b>1.106</b>	<b>0</b>	<b>307.058</b>
Ricavi IFRIC 12	26.477				26.477
<b>Totale ricavi</b>	<b>324.679</b>	<b>7.751</b>	<b>1.106</b>		<b>333.536</b>
Ammortamenti e accantonamenti	30.558	1.247	96		31.901
<b>Risultato operativo</b>	<b>64.127</b>	<b>873</b>	<b>(161)</b>		<b>64.840</b>
Proventi (oneri) oneri da partecipazioni					2.991
Oneri finanziari					(9.835)
Proventi finanziari					272
<b>Risultato prima delle imposte</b>					<b>58.269</b>
<b>Investimenti in immobilizzazioni</b>	<b>42.423</b>	<b>1.390</b>	<b>2</b>		<b>43.815</b>
Materiali	8.997	1.390	2		10.389
Immateriali	33.426	0	0		33.426

#### Informativa di settore: dati economici al 30 giugno 2014 (riesposto) e dati patrimoniali al 31 dicembre 2014

(importi in migliaia di Euro)	<i>Aviation e Non Aviation</i>	Energia	<i>Handling</i>	Elisioni IC	Bilancio Consolidato
Ricavi	296.605	22.308	1.019	(18.265)	301.667
- di cui Intercompany	(2.467)	(15.714)	(84)	18.265	
<b>Totale ricavi di gestione (verso terzi)</b>	<b>294.138</b>	<b>6.594</b>	<b>935</b>	<b>0</b>	<b>301.667</b>
Ricavi IFRIC 12	32.965				32.965
<b>Totale ricavi</b>	<b>327.103</b>	<b>6.594</b>	<b>935</b>		<b>334.632</b>
Ammortamenti e accantonamenti	36.986	2.936	208		40.129
<b>Risultato operativo</b>	<b>58.312</b>	<b>(194)</b>	<b>(492)</b>		<b>57.626</b>
Proventi (oneri) oneri da partecipazioni					1.367
Oneri finanziari					(13.858)
Proventi finanziari					736
<b>Risultato prima delle imposte</b>					<b>45.871</b>
<b>Investimenti in immobilizzazioni</b>	<b>96.260</b>	<b>756</b>	<b>8</b>		<b>97.024</b>
Materiali	17.635	756	6		18.397
Immateriali	78.625		2		78.627

## 9. Note esplicative alla situazione patrimoniale e finanziaria

### 9.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni immateriali dal 31 dicembre 2014 al 30 giugno 2015.

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Incrementi del periodo	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / insussistenza vendita	Ammortamenti / svalutazioni	Al 30 giugno 2015
<b>Valore lordo</b>						
Diritti sui beni in concessione	1.331.788	45	26.596	(330)		1.358.099
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	45.497	29.533	(26.749)			48.281
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	54.838		270	(277)		54.831
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.258	3.848	(285)			4.821
Altre	17.583		15			17.598
<b>Valore lordo</b>	<b>1.450.964</b>	<b>33.426</b>	<b>(153)</b>	<b>(607)</b>		<b>1.483.630</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Diritti sui beni in concessione	(415.458)		(20)	136	(17.727)	(433.069)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(41.979)				(3.270)	(45.249)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.356)				(46)	(15.402)
<b>Fondo ammortamento</b>	<b>(472.793)</b>		<b>(20)</b>	<b>136</b>	<b>(21.043)</b>	<b>(493.720)</b>
<b>Valore netto</b>						
Diritti sui beni in concessione	916.330	45	26.576	(194)	(17.727)	925.030
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	45.497	29.533	(26.749)			48.281
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	12.859		270	(277)	(3.270)	9.582
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.258	3.848	(285)			4.821
Altre	2.227		15		(46)	2.196
<b>Immobilizzazioni immateriali (valore netto)</b>	<b>978.171</b>	<b>33.426</b>	<b>(173)</b>	<b>(471)</b>	<b>(21.043)</b>	<b>989.910</b>

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per Euro 925.030 migliaia al 30 giugno 2015 e per Euro 916.330 migliaia al 31 dicembre 2014. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dei primi sei mesi del 2015 è pari a Euro 17.727 migliaia.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione.

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

- la costruzione della stazione ferroviaria al Terminal 2 di Malpensa;
- il completamento del 3°/3° dell'aerostazione passeggeri del Terminal 1 di Malpensa;
- il *restyling* del Terminal 1 di Malpensa;

- l'adeguamento degli impianti di trasporto persone del terzo satellite.

La riclassifica di Euro 26.749 migliaia da "Diritti su beni in concessioni in corso e acconti" a "Diritti su beni in concessioni" è principalmente riconducibile all'apertura di alcune nuove aree del 3°/3° di Malpensa.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a Euro 9.582 migliaia al 30 giugno 2015, 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 Euro 3.270 migliaia.

Con riferimento all'Accordo Tecnico sottoscritto nel 2009 con il Ministero della Difesa e il Ministero delle Infrastrutture, al

fine di avere la disponibilità dei terreni necessari allo sviluppo dell'Aeroporto di Milano Malpensa e alla realizzazione del Parcheggio Multipiano di Linate, SEA si impegnava, a fronte delle aree e immobili ceduti dal Ministero della Difesa, a realizzare opere per un valore complessivo a base di appalto di Euro 25,9 milioni. Le opere previste sono già state tutte progettate da SEA e validate dal Ministero della Difesa.

Per quanto riguarda Linate, le aree sono già state consegnate a SEA e quale contropartita sono in corso i lavori per realizzare appartamenti per l'Aeronautica presso la base militare di Ghedi.

Per Malpensa le consegne non sono state ancora attivate, in attesa della definizione del nuovo *Master Plan*. Si rende però ora necessario acquisire alcune aree che consistono in 5 ettari circa (su complessivi 21 ettari) nella zona ovest ove sorge la "Cascina Malpensa" per consentire lavori di sistemazione di immobili esistenti e di smaltimento di coperture in amianto;

l'area, tra l'altro, risulta già in consegna provvisoria a SEA, consegna avvenuta in più fasi tra il 1990 ed il 2000 60 ettari circa (su complessivi 300) nella zona sud dell'attuale sedime aeroportuale per consentire espansione correlata a iniziative *cargo* e aeronautiche.

L'acquisizione parziale, che in via informale è già stata autorizzata dall'Aeronautica Militare, è una anticipazione rispetto al completamento del progetto generale di ampliamento del sedime previsto nell'Accordo Tecnico. Così come già avvenuto per Linate, la contropartita rispetto all'acquisizione delle nuove aree sarà la realizzazione di immobili, esterni al sedime, necessari all'Aeronautica Militare.

## 9.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2014 al 30 giugno 2015:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Incrementi del periodo	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / insussistenza vendita	Ammortamenti / svalutazioni	Al 30 giugno 2015
<b>Valore lordo</b>						
Beni immobili	194.797	128	3.274	(40)		198.159
Impianti e macchinari	108.719	1.132	(3)	(2)		109.846
Attrezzature industriali e commerciali	35.642	1.413				37.055
Altri beni mobili	102.846	1.643	2.803	(377)		106.915
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.662	6.073	(5.747)			11.988
<b>Totale valori lordi</b>	<b>453.666</b>	<b>10.389</b>	<b>327</b>	<b>(419)</b>		<b>463.963</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>						
Beni immobili	(75.816)		(152)	23	(3.139)	(79.084)
Impianti e macchinari	(64.808)		(2)	2	(1.322)	(66.130)
Attrezzature industriali e commerciali	(33.529)				(799)	(34.328)
Altri beni mobili	(86.780)			351	(3.087)	(89.516)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Totale fondi ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(260.933)</b>		<b>(154)</b>	<b>376</b>	<b>(8.347)</b>	<b>(269.058)</b>
<b>Valori netti</b>						
Beni immobili	118.981	128	3.122	(17)	(3.139)	119.075
Impianti e macchinari	43.911	1.132	(5)		(1.322)	43.716
Attrezzature industriali e commerciali	2.113	1.413			(799)	2.727
Altri beni mobili	16.066	1.643	2.803	(26)	(3.087)	17.399
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.662	6.073	(5.747)			11.988
<b>Totale valori netti</b>	<b>192.733</b>	<b>10.389</b>	<b>173</b>	<b>(43)</b>	<b>(8.347)</b>	<b>194.905</b>

Gli investimenti relativi alle immobilizzazioni materiali hanno principalmente riguardato:

- prosecuzione dei lavori relativi al completamento del 3°/3° dell'aerostazione passeggeri del Terminal 1 di Malpensa per le parti che non rientrano tra i beni in concessione;
- il *restyling* del Terminal 1 di Malpensa, per le parti che non rientrano tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso.

### 9.3 Investimenti immobiliari

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

#### Partecipazioni in società collegate

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Movimentazione		Al 30 giugno 2015
		Incrementi / rivalutazioni	Decrementi / svalutazioni	
SACBO SpA	27.786	1.491	(1.361)	27.916
Dufrital SpA	8.559	949		9.508
Disma SpA	2.540	112	(329)	2.323
Malpensa Logistica Europa SpA	2.102	251		2.353
SEA Services Srl	895	188	(256)	827
<b>Totale</b>	<b>41.882</b>	<b>2.991</b>	<b>(1.946)</b>	<b>42.927</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. Il Patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA

### 9.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2014 al 30 giugno 2015 della voce "Partecipazioni in società collegate":

al 30 giugno 2015 ammonta a Euro 42.927 migliaia rispetto a Euro 41.882 migliaia al 31 dicembre 2014.

### 9.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

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

Ragione sociale	% possesso	
	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport SpA	0,227%	0,227%
Aereopuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle partecipazioni disponibili per la vendita dal 31 dicembre 2014 al 30 giugno 2015:

#### Partecipazioni disponibili per la vendita

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Movimentazione		Al 30 giugno 2015
		Incrementi / rivalutazioni / riclassifiche	Decrementi / svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25			25
Romairport SpA	1			1
Aereopuertos Argentina 2000 SA				
<b>Totale</b>	<b>26</b>			<b>26</b>

Per quanto riguarda la partecipazione in Aeropuertos Argentina 2000 SA, iscritta ad un valore di Euro 1 al 30 giugno 2015 e

al 31 dicembre 2014, si rimanda a quanto riportato nel Bilancio Consolidato 2014.

## 9.6 Imposte differite attive

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

### Imposte differite attive nette

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Imposte anticipate attive	90.481	78.912
Imposte differite passive	(45.064)	(32.354)
<b>Totale imposte differite attive nette</b>	<b>45.417</b>	<b>46.558</b>

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2015 è di seguito riepilogata:

### Imposte anticipate nette

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Rilascio / accantonamento a Conto Economico	Rilascio / accantonamento a Patrimonio Netto	Al 30 giugno 2015
Totale imposte anticipate	78.912	12.683	(1.114)	90.481
Totale imposte differite	(32.354)	(12.710)		(45.064)
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>46.558</b>	<b>(27)</b>	<b>(1.114)</b>	<b>45.417</b>

Al 30 giugno 2015 non sussistono perdite fiscali per le quali si renda necessario iscrivere imposte anticipate.

## 9.7 Altre attività finanziarie non correnti

Il saldo della voce "Altre attività finanziarie non correnti", pari a Euro 23.966 migliaia si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate negli esercizi 2013 e 2014 per complessivi Euro 1.034 migliaia a fronte delle perdite generate prima della cessione al *Trust*. Si ricorda che la società è stata costituita il 9 settembre 2013 con un capitale sociale di Euro 10 migliaia versato interamente dall'unico Socio SEA il 27 settembre 2013. In data 30 ottobre 2013, l'Assemblea Straordinaria di Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di Euro 90 migliaia, da offrire in opzione al socio SEA, aumento interamente sottoscritto con versamenti effettuati nel mese di novembre 2013 e di febbraio 2014. In data 3 aprile 2014, l'Assemblea Ordinaria della società Airport Handling (costituita il 9 settembre 2013) ha deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di Euro 2.500 migliaia da offrire in opzione al Socio SEA. La prima *tranche* di Euro 500 migliaia è stata sottoscritta in Assemblea e versata contestualmente dal Socio SEA. Le due *tranche* successive sono

state versate da SEA a giugno (Euro 710 migliaia) e luglio 2014 (Euro 1.290 migliaia) su richiesta del Consiglio di Amministrazione di Airport Handling. In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha deliberato la costituzione del *Trust*, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale, allo scopo di adottare ogni miglior procedura per attuare la discontinuità con l'attività di *handling*, precedentemente svolta da SEA Handling SpA, ai termini e alle condizioni previsti nell'atto istitutivo del Milan Airport Handling Trust. In data 27 agosto 2014 l'Assemblea Ordinaria della controllata Airport Handling Srl ha deliberato l'aumento di capitale sociale a Euro 5.000 migliaia, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data SEA, Socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di Trust ha trasferito al *Trust* di scopo "Milan Airport Handling Trust": (i) l'intera partecipazione di nominali Euro 5.000 migliaia; (ii) ogni diritto alla medesima spettante in dipendenza dell'aumento di capitale di Airport Handling. Il tutto senza corrispettivo alcuno e in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del *Trust*. Successivamente a tale trasferimento di proprietà, in data 27 agosto 2014, è avvenuta la trasformazione di Airport Handling Srl in Società per azioni, con nomina dei nuovi Organi Sociali ed emissione di

n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di Euro 1 migliaia ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'Azionista unico Milan Airport Handling Trust. Tali SFP hanno caratteristica di *equity* (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato da SEA), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società. Si segnala che la riserva denominata "Riserva apporto Strumento Finanziario Partecipativo" a fronte dell'apporto effettuato da SEA con la sottoscrizione degli SFP è idonea al rispetto dei requisiti di patrimonializzazione previsti dall'art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della società. In data 28 agosto 2014 SEA ha provveduto al corrispondente versamento per Euro 20.000 migliaia. Si

segnala inoltre che nel corso del mese di dicembre 2014 SEA congiuntamente con il *Trustee* ha conferito il mandato a un *advisor* finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling. Alla data della presente Relazione Finanziaria semestrale, sulla base delle preliminari trattative e delle indicazioni ricevute dal *Trustee*, che risulta oggi unico soggetto deputato alla vendita della quota di partecipazione, gli Amministratori ritengono che si possa addiventare alla conclusione della transazione nel corso del secondo semestre e che non vi siano ad oggi elementi che inducano a rettificare il valore degli attivi iscritti nella presente Relazione.

### 9.8 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

#### Altri crediti non correnti

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti verso altri	369	370
<b>Totale altri crediti non correnti</b>	<b>369</b>	<b>370</b>

I crediti verso altri, pari a Euro 369 migliaia al 30 giugno 2015 (Euro 370 migliaia al 31 dicembre 2014), si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

### 9.9 Rimanenze

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

#### Rimanenze

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Materie prime, sussidiarie e di consumo	5.098	5.793
<b>Totale rimanenze</b>	<b>5.098</b>	<b>5.793</b>

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

Al 30 giugno 2015 nessun bene in giacenza è costituito a garan-

zia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Si precisa che non è stata ritenuta necessaria l'iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze.

## 9.10 Crediti commerciali

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

### Crediti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti commerciali verso clienti	120.479	109.004
Crediti commerciali verso imprese collegate	11.017	9.522
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>131.496</b>	<b>118.526</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.

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

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

### Fondo svalutazione crediti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Fondo iniziale	(89.743)	(112.478)
Riclassifica IFRS 5	-	34.652
(Incrementi) / scioglimenti	8.427	(14.416)
Utilizzi	600	2.499
<b>Fondo svalutazione crediti commerciali finale</b>	<b>(80.716)</b>	<b>(89.743)</b>

Gli accantonamenti al fondo sono esposti al netto degli scioglimenti e sono pari a Euro 8.427 migliaia per i primi sei mesi del 2015 (Euro-14.416 migliaia per l'esercizio 2014). Gli accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali. Gli utilizzi e gli scio-

glimenti sono riconducibili alla chiusura nel corso del periodo dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

## 9.11 Altri crediti correnti

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

### Altri crediti correnti

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti per imposte dell'esercizio	14.850	16.110
Crediti verso altri	16.263	16.936
<b>Totale altri crediti correnti</b>	<b>31.113</b>	<b>33.046</b>

I crediti tributari, pari a Euro 14.850 migliaia al 30 giugno 2015, si riferiscono principalmente a:

- per Euro 10.414 migliaia (Euro 10.414 migliaia al 31 dicembre

2014) alla rideterminazione dell'IRES degli anni 2007-2011 a seguito del riconoscimento della deducibilità dall'IRES dell'IRAP relativa al costo del personale ai sensi delle dispo-

sizioni ex art. 2, comma 1, del D.L. n. 201/2011 (convertito in L. n. 214/2011) con conseguente presentazione dell'apposita istanza di rimborso;

- per Euro 2.610 migliaia (Euro 3.405 migliaia al 31 dicembre 2014) a crediti per imposte correnti;
- per Euro 433 migliaia a crediti per *Robin tax*;
- per Euro 883 migliaia (Euro 1.728 migliaia al 31 dicembre 2014) a crediti IVA;
- per Euro 16 migliaia (Euro 16 migliaia al 31 dicembre 2014) all'istanza di rimborso del 10% dell'IRAP versata negli esercizi precedenti;
- e per Euro 494 migliaia (Euro 547 migliaia al 31 dicembre 2014) ad altri crediti fiscali.

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

### Crediti verso altri

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti v/GSE per certificati bianchi e verdi	3.264	3.866
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	707	1.110
Crediti verso lo Stato per causa SEA / Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti	3.889	3.889
Crediti verso compagnie assicurative	2.961	1.545
Credito verso lo Stato per contributi <i>ex lege</i> 449/85	1.389	1.387
Crediti per incassi vari	1.071	348
Crediti per dividendi da partecipate	188	
Valori postali e bolli	15	3
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	3	3
Altri crediti	6.796	7.070
Fondo svalutazione crediti	(4.020)	(2.285)
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>16.263</b>	<b>16.936</b>

I crediti verso GSE per certificati bianchi e verdi comprendono i crediti vantati da SEA Energia verso il Gestore Servizi Energetici, per effetto della stima dei "certificati verdi" e "certificati bianchi" maturati nel corso del 2014 (pari a Euro 650 migliaia) e nel corso del primo semestre 2015 (pari a Euro 2.614 migliaia). Il credito verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a Euro 707 migliaia al 30 giugno 2015 (Euro 1.110 al 31 dicembre 2014), si riferisce principalmente a crediti verso il Fondo Volo e verso l'INPS per il Contratto di Solidarietà a seguito di anticipi ai dipendenti per conto degli stessi enti.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguente alla sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per Euro 3.889 migliaia al 30 giugno 2015 (Euro 3.889 migliaia al

31 dicembre 2014) è relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2014.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della legge 449/85, pari a Euro 1.389 migliaia al 30 giugno 2015, sono riconducibili ai crediti vantati nei confronti dello Stato, in forza dell'Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004 nel quale è stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa. La voce altri crediti si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell'esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori.

Il fondo svalutazione altri crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

#### Fondo svalutazione altri crediti

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Fondo iniziale	(2.285)	(2.112)
(Incrementi) / scioglimenti	(1.735)	(173)
Utilizzi		
<b>Fondo svalutazione altri crediti finale</b>	<b>(4.020)</b>	<b>(2.285)</b>

### 9.12 Cassa e disponibilità liquide

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

#### Cassa e disponibilità liquide

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Depositi bancari e postali	100.491	30.466
Denaro e valori in cassa	80	120
<b>Totale</b>	<b>100.571</b>	<b>30.586</b>

La liquidità disponibile al 30 giugno 2015 è in aumento di Euro 69.985 migliaia rispetto al 31 dicembre 2014 principalmente per effetto dell'erogazione, avvenuta a fine giugno 2015, di Euro 60 milioni di linee BEI sottoscritte nel dicembre 2014 con cui, a inizio luglio, sono state rimborsate parte delle linee *uncommitted* utilizzate tra maggio e giugno 2015 a copertura degli impegni finanziari del Gruppo SEA concentrati in tale periodo (fra cui pagamento dividendi e rimborso del *Term Loan Mediobanca 2013*). La composizione della liquidità a fine giugno 2015 è la seguente: depositi bancari e postali liberamente disponibili per Euro 98.548 migliaia (Euro 28.584 migliaia al 31 dicembre 2014), depositi bancari non disponibili per Euro 2.023 migliaia, di cui Euro 1.917 migliaia a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12

mesi successivi (Euro 1.773 migliaia al 31 dicembre 2014), denaro e valori in cassa per Euro 80 migliaia (Euro 120 migliaia al 31 dicembre 2014).

### 9.13 Capitale sociale e riserve

Al 30 giugno 2015 il capitale sociale della SEA SpA ammonta a Euro 27.500 migliaia ed è costituito da 250.000.000 di azioni, pari a Euro 0,11 per azione.

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

### 9.14 Fondi rischi e oneri

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

#### Fondi rischi e oneri

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Accantonamenti / incrementi	Utilizzi / riclassifiche	Scioglimenti	Al 30 giugno 2015
Fondo di ripristino e sostituzione	134.136	7.146	(4.991)		136.291
Fondo oneri futuri	40.431	4.602	(1.609)	(2.544)	40.880
<b>Totale fondi rischi e oneri</b>	<b>174.567</b>	<b>11.748</b>	<b>(6.600)</b>	<b>(2.544)</b>	<b>177.171</b>

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a Euro 136.291 migliaia al 30 giugno 2015 (Euro 134.136 migliaia al 31 dicembre 2014), 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 dei fondi per oneri futuri:

#### Fondo oneri futuri

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Accantonamenti / incrementi	Utilizzi / riclassifiche	Scioglimenti	Al 30 giugno 2015
Accantonamenti in materia di lavoro	8.391		(1.288)	(353)	6.750
Contenziosi con appaltatori	550				550
Franchigie assicurative	2.476	760	(51)	(340)	2.845
Rischi fiscali	2.548	2.000			4.548
Fondi diversi	26.466	1.842	(270)	(1.851)	26.187
<b>Totale fondo oneri futuri</b>	<b>40.431</b>	<b>4.602</b>	<b>(1.609)</b>	<b>(2.544)</b>	<b>40.880</b>

La voce "Fondi diversi" per Euro 26.187 migliaia al 30 giugno 2015 è composta nel modo seguente:

- Euro 11.808 migliaia per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- Euro 5.498 migliaia per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute alla Società e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza;
- Euro 8.000 migliaia riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali);
- Euro 881 migliaia per contenziosi con l'ENAV.

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

#### 9.15 Fondi relativi al personale

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

#### Fondi relativi al personale

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Fondo iniziale	50.505	77.155
Modifica perimetro *		(29.159)
(Proventi) / oneri finanziari	325	1.195
Utilizzi	(713)	(3.709)
(Utili) / perdite attuariali	(2.434)	5.023
<b>Totale fondi relativi al personale</b>	<b>47.683</b>	<b>50.505</b>

\* Nella movimentazione del 2014 il valore si riferisce al saldo al 31 dicembre 2013 del fondo trattamento fine rapporto di SEA Handling SpA, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

#### Principali assunzioni attuariali

	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Tasso annuo di attualizzazione	2,06%	1,49%
Tasso annuo di inflazione	0,60%	0,60%
Tasso annuo di incremento TFR	1,95%	1,95%

Assunzioni desunte dalla relazione attuariale.

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx 10+ Eurozone Corporate AA (2,06% al 30 giugno 2015 a fronte del 1,49% al 31 dicembre 2014) secondo le disposizioni dell'ESMA; tale incremento ha determinato il significativo incremento dell'utile attuariale, rilevata diretta-

mente nel Patrimonio netto, con conseguente diminuzione della passività.

#### 9.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2015 e al 31 dicembre 2014:

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015		Al 31 dicembre 2014	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	14.894	268.562	63.845	216.994
Finanziamenti a breve termine	113.635		8.859	
<i>Fair value derivati</i>		11.677		13.293
<b>Debiti verso banche</b>	<b>128.529</b>	<b>280.239</b>	<b>72.704</b>	<b>230.287</b>
Debiti verso obbligazionisti		297.361		297.159
Debiti per <i>leasing</i>	1.014	60	1.215	410
Debiti per finanziamenti agevolati		85		
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>1.014</b>	<b>297.506</b>	<b>1.215</b>	<b>297.569</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>129.543</b>	<b>577.745</b>	<b>73.919</b>	<b>527.856</b>

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, a fine giugno 2015 è costituito per l'83% da indebitamento a medio lungo termine, di cui oltre la metà è rappresentato dall'emissione obbligazionaria SEA 3<sup>1</sup>/<sub>8</sub> 2014-2021 (espressa al costo ammortizzato). La restante parte dell'indebitamento a medio lungo termine è composta a meno di Euro 85 mila relativi a un finanziamento agevolato, da finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 67% con scadenza superiore a 5 anni e circa il 5% in scadenza nei prossimi 12

mesi). La quota residua dell'indebitamento finanziario lordo è costituita da finanziamenti a breve termine (utilizzi di linee di denaro caldo e scoperto di conto corrente).

Si segnala che a fine giugno 2015 sono stati erogati Euro 60 milioni a valere sulle linee BEI sottoscritte a dicembre 2014. Tali finanziamenti, erogati a tasso variabile prevedono una durata ventennale e un *grace period* di 4 anni, con il contemporaneo rilascio di garanzie bancarie a copertura del corretto adempimento degli obblighi contrattuali fra SEA e BEI.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato al 30 giugno 2015 e al 31 dicembre 2014:

### Indebitamento finanziario netto

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
A. Disponibilità liquide	(100.571)	(30.586)
B. Altre disponibilità liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>(100.571)</b>	<b>(30.586)</b>
<b>E. Crediti finanziari</b>		
F. Debiti finanziari correnti	113.635	8.859
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	14.893	63.845
H. Altri debiti finanziari correnti	1.014	1.215
<b>I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)</b>	<b>129.542</b>	<b>73.919</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)</b>	<b>28.971</b>	<b>43.333</b>
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	268.563	216.994
L. Obbligazioni emesse	297.361	297.159
M. Altri debiti finanziari non correnti	11.822	13.703
<b>N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)</b>	<b>577.746</b>	<b>527.856</b>
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N)</b>	<b>606.717</b>	<b>571.189</b>

A fine giugno 2015 l'indebitamento finanziario netto, pari a Euro 606.717 migliaia, registra un incremento di Euro 35.528 migliaia rispetto a fine 2014, in cui toccava Euro 571.189 migliaia.

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

- l'erogazione a fine giugno 2015 di nuovi finanziamenti a medio lungo termine per Euro 60 milioni, su raccolta BEI, a tasso variabile e di durata ventennale (*grace period* 4 anni);
- il rimborso di Euro 50 milioni del *Term Loan* Mediobanca 2013, in scadenza a maggio 2015;
- il ricorso a finanziamenti di breve termine (denaro caldo e scoperto di conto corrente) per Euro 109.874 migliaia, determinato dai fabbisogni di gestione, fra cui il pagamento dei dividendi e il rimborso del *Term Loan*, di cui al punto b), in attesa dell'erogazione dei finanziamenti BEI di cui al punto a). A tal proposito si segnala che la richiesta di erogazione a BEI, considerata la particolare volatilità dei mercati per la crisi greca nel periodo maggio/giugno 2015, è stata posposta solo al momento in cui i tassi hanno nuovamente raggiunto i livelli di fine aprile 2015;
- la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nell'anno sono state pari a Euro 6.723 migliaia;

- minori rettifiche IAS per Euro 7.723 migliaia su cui hanno principalmente influito (i) il miglioramento del *fair value* dei derivati per Euro 1.605 migliaia, su cui incide il proseguimento del processo di ammortamento e una curva attesa dei tassi in crescita, soprattutto nel lungo termine (ii) i minori ratei passivi sui finanziamenti per Euro 5.098 migliaia, su cui influisce il pagamento della cedola obbligazionaria annuale con scadenza ad aprile (iii) il minor debito per leasing per Euro 552 migliaia;
- maggior liquidità per Euro 69.985 migliaia, derivante dall'erogazione dei finanziamenti BEI, di cui al punto a), utilizzati a copertura dei fabbisogni da inizio luglio.

Sull'andamento del livello di indebitamento finanziario netto ha inciso anche l'ulteriore copertura delle uscite finanziarie connesse al processo di ristrutturazione dell'Handling, completato nel 2014, che ha comportato esborsi anche nel corso del primo semestre 2015 per Euro 15.170 migliaia.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente.

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

Il debito per *leasing* finanziario è principalmente relativo alle apparecchiature radiogene.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di *leasing* da pagare al 30 giugno 2015:

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	973
Interessi impliciti	(67)
<b>Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto</b>	<b>906</b>
Importi per fatture non pagate	169
<b>Totale debiti per <i>leasing</i> (corrente e non corrente)</b>	<b>1.075</b>

### 9.17 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

#### Debiti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Debiti verso fornitori	155.657	157.137
Acconti	9.796	11.018
Debiti verso imprese collegate	3.226	2.556
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>168.679</b>	<b>170.711</b>

I debiti verso fornitori (che includono debiti per fatture da ricevere per Euro 63.181 migliaia al 30 giugno 2015 ed Euro 90.967 migliaia al 31 dicembre 2014) 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 2015, pari a Euro 9.796 migliaia (Euro 11.018 migliaia al 31 dicembre 2014) sono attribuibili principalmente ad acconti da clienti.

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

### 9.18 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a Euro 65.532 migliaia al 30 giugno 2015 (Euro 59.529 migliaia al 31 dicembre 2014), sono costitui-

ti principalmente dall'addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle leggi n. 166/2008, n.350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006 per Euro 51.086 migliaia (Euro 48.120 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per Euro 3.569 migliaia (Euro 4.227 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito per imposte dirette per Euro 6.662 migliaia (Euro 6.818 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito IVA per Euro 3.608 migliaia al 30 giugno 2015 (Euro 283 migliaia al 31 dicembre 2014) e da altri debiti di natura fiscale per Euro 607 migliaia (Euro 81 migliaia al 31 dicembre 2014).

### 9.19 Altri debiti correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce "altri debiti correnti":

#### Altri debiti correnti

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	10.433	11.602
Debiti verso altri	97.774	87.151
<b>Totale altri debiti correnti</b>	<b>108.207</b>	<b>98.753</b>

La voce "Debiti verso altri" è dettagliabile come segue:

#### Debiti verso altri

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
Servizio antincendio aeroporti	43.633	40.552
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	7.197	12.390
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	4.186	3.822
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	11.473	11.311
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	1.224	1.188
Debito verso Stato canone concessorio servizi di sicurezza	89	69
Debito verso azionisti per dividendi - quota a breve	124	56
Altri	29.848	17.763
<b>Totale debiti verso altri</b>	<b>97.774</b>	<b>87.151</b>

Relativamente al debito a carico del Gruppo per servizi antincendio aeroportuali, risulta pendente, presso il Tribunale Civile di Roma, il ricorso promosso dalla Capogruppo al fine di ottenere l'accertamento dell'inesistenza dell'obbligo giuridico di versare tale contributo.

La voce "Altri debiti diversi", pari a Euro 29.848 migliaia al 30 giugno 2015 (Euro 17.763 migliaia al 31 dicembre 2014), si riferisce principalmente ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

## 10. Note al Conto Economico

### 10.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per i periodi chiusi al 30 giugno 2015 e 2014 (riesposto).

#### Ricavi di gestione per *Business Unit*

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
<i>Aviation</i>	188.998	189.334
<i>Non Aviation</i>	109.142	104.804
<i>Handling</i>	1.167	935
Energia	7.751	6.594
<b>Totale ricavi di gestione</b>	<b>307.058</b>	<b>301.667</b>

Nei primi sei mesi del 2015 i ricavi di gestione si attestano a Euro 307.058 migliaia, in aumento dell'1,8% rispetto ai primi sei mesi del 2014. I ricavi di gestione includono ricavi *Aviation*,

ricavi *Non Aviation*, ricavi di *Handling* e ricavi per *Energia*. La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per tipologia.

#### Ricavi di gestione *Aviation*

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
Diritti e infrastrutture centralizzate	158.648	156.319
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	22.822	23.995
Utilizzo spazi in regime regolamentato	7.528	9.020
<b>Totale ricavi di gestione <i>Aviation</i></b>	<b>188.998</b>	<b>189.334</b>

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

#### Ricavi di gestione *Non Aviation*

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
<i>Retail</i>	40.086	36.099
Parcheggi	28.266	28.118
Spazi <i>cargo</i>	5.801	5.537
Servizi e altri ricavi	34.989	35.050
<b>Totale ricavi di gestione <i>Non Aviation</i></b>	<b>109.142</b>	<b>104.804</b>

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia.

#### Ricavi *Retail*

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
<i>Shop</i>	20.951	18.343
<i>Food &amp; Beverage</i>	7.885	7.573
<i>Car Rental</i>	6.372	6.507
Servizi bancari	4.878	3.676
<b>Totale <i>Retail</i></b>	<b>40.086</b>	<b>36.099</b>

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

#### Ricavi di gestione *Energia*

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
Vendita energia elettrica	4.370	4.014
Vendita energia termica	1.484	1.164
Altri ricavi e servizi	1.897	1.416
<b>Totale ricavi di gestione <i>Energia</i></b>	<b>7.751</b>	<b>6.594</b>

### 10.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 32.965 migliaia al 30 giugno 2014 a Euro 26.477 migliaia al 30 giugno 2015, con un decremento del 19,7%. 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 construc-*

*tor* 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 miglioramento della struttura.

### 10.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

#### Costi del lavoro

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
Salari, stipendi e oneri sociali	80.234	77.668
Trattamento fine rapporto	3.721	4.092
Altri costi del lavoro	2.483	4.914
<b>Totale</b>	<b>86.438</b>	<b>86.674</b>

Nel primo semestre 2015, il costo del lavoro del Gruppo è diminuito di Euro 236 migliaia (-0,3%) rispetto al primo semestre 2014.

Tale variazione è la risultante, da un lato, dei maggiori costi dovuti al termine dei benefici derivanti dal ricorso agli ammortizzatori sociali e all'incremento del numero medio di dipendenti e, dall'altro lato, dei minori costi di incentivazione all'esodo. Nel primo semestre 2014 il ricorso al Contratto di Solidarietà

aveva generato un recupero di costi per Euro 1.599 migliaia, mentre per gli incentivi all'esodo dell'accordo di mobilità erano stati stanziati Euro 2.835 migliaia. L'organico medio *Full Time Equivalent* è passato da 2.715 del primo semestre 2014 a 2.749 del primo semestre 2015.

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria al 30 giugno 2015 e al 30 giugno 2014.

#### Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	1° semestre 2015	%	1° semestre 2014 (riesposto)	%
Dirigenti	57	2%	56	2%
Quadri	262	10%	268	10%
Impiegati	1.714	63%	1.673	62%
Operai	694	25%	718	26%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.727</b>	<b>100%</b>	<b>2.715</b>	<b>100%</b>
Dipendenti somministrati	22	0%	0	0%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.749</b>	<b>100%</b>	<b>2.715</b>	<b>100%</b>

#### 10.4 Materiali di consumo

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

##### Materiali di consumo

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	22.519	22.439
Variazione delle rimanenze	695	334
<b>Totale</b>	<b>23.214</b>	<b>22.773</b>

Al 30 giugno 2015, i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di Euro 441 migliaia (1,94%) rispetto al corrispondente periodo del 2014, passando da Euro 22.773 migliaia a Euro 23.214 migliaia, per effetto principalmente di maggiori costi per l'acquisto di materiali antigelo, viste le con-

dizioni climatiche dei primi mesi dell'anno più sfavorevoli rispetto a quelle dell'anno precedente, e per l'acquisto di pezzi di ricambio e materiali vari solo in parte compensati dai minori costi per l'acquisto di carburanti e metano.

## 10.5 Altri costi operativi

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

### Altri costi operativi

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
Costi commerciali e contributi sviluppo traffico	20.221	20.448
Servizi aeroportuali	14.758	11.564
Canoni pubblici	14.190	14.329
Costi di manutenzione ordinaria	13.824	13.579
Pulizia	6.692	6.227
Altri costi operativi	9.634	10.216
Servizi professionali	5.699	5.333
Oneri tributari	3.971	4.029
Utenze e spese di vigilanza	3.068	2.921
Canoni <i>hardware</i> e <i>software</i> e affitti passivi	2.324	2.520
Assicurazioni	1.063	1.309
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	534	604
Altri costi amministrativi	5.820	2.634
Altri costi	624	746
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>102.422</b>	<b>96.459</b>

Nei primi sei mesi del 2015, gli altri costi operativi sono aumentati di Euro 5.963 migliaia rispetto ai primi sei mesi del 2014 (+6,2%), passando da Euro 96.459 migliaia a Euro 102.422 migliaia.

L'incremento netto di Euro 5.963 migliaia è principalmente dovuto a:

- maggiori costi dei servizi aeroportuali per Euro 3.194 migliaia, legati in particolare ai servizi di *emergency/contingency*, ai servizi per emergenza neve, ai servizi di *deicing* e alle spese di assistenza per passeggeri con ridotta mobilità;
- maggiori costi di manutenzione ordinaria per Euro 245 migliaia per la manutenzione di piste e strade;
- maggiori costi di pulizia per Euro 465 migliaia per l'entrata in esercizio delle nuove aree del Terminal 1;

- maggiori costi amministrativi per il pagamento della sanzione inflitta a SEA dall'AGCM di cui si è ampiamente trattato nella Relazione sulla gestione, paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA";
- riduzione dei costi per assicurazioni di Euro 246 migliaia, per effetto della ricontrattazione delle polizze in scadenza;
- riduzione dei costi commerciali di Euro 227 migliaia, legata a due fattori contrapposti quali aumento dei costi di campagne di *marketing* e riduzione degli incentivi traffico.

## 10.6 Accantonamenti e svalutazioni

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

### Accantonamenti e svalutazioni

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attività circolante e disponibilità liquide	(6.693)	3.999
Accantonamenti / (scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	2.059	(2.035)
Svalutazioni beni immobili	0	604
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>(4.634)</b>	<b>2.568</b>

Nei primi sei mesi del 2015, gli accantonamenti e svalutazioni nette si decrementano di Euro 7.202 migliaia rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, passando da Euro +2.568 migliaia al 30 giugno 2014 a Euro -4.634 migliaia al 30 giugno 2015.

In merito al fondo rischi su crediti si sono registrati nel primo semestre del 2015 maggiori scioglimenti, solo in parte compensati dagli accantonamenti eseguiti, in continuità con gli esercizi precedenti, per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Gli accantonamenti netti ai fondi oneri futuri, pari a un valore di Euro positivo di 2.059 migliaia al 30 giugno 2015 (negativo

di Euro 2.035 migliaia al 30 giugno 2014), risentono principalmente degli accantonamenti per rischi su cause in corso.

### 10.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 30.970 migliaia nei primi sei mesi del 2014 a Euro 24.719 migliaia nei primi sei mesi del 2015.

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

### 10.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

#### Accantonamenti fondo di ripristino e sostituzione

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	(7.146)	(9.000)

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a Euro 7.146 migliaia al 30 giugno 2015 e a Euro 9.000 migliaia al 30 giugno 2014 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicu-

rare la funzionalità delle infrastrutture in concessione.

### 10.9 Ammortamenti

La voce "ammortamenti" è dettagliabile come segue:

#### Ammortamenti

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	21.043	19.469
Ammortamento immobilizzazioni materiali e investimenti immobiliari	8.347	9.092
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>29.390</b>	<b>28.561</b>

Nei primi sei mesi del 2015 gli ammortamenti si incrementano di Euro 829 migliaia rispetto al corrispondente periodo del 2014 (+2,9%), passando da Euro 28.561 migliaia a Euro 29.390 migliaia.

L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione.

## 10.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

### Proventi (oneri) da partecipazioni

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
SACBO SpA	1.490	146
Dufrital SpA	949	935
Malpensa Logistica Europa SpA	252	39
Disma SpA	111	174
SEA Services Srl	189	73
<b>Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni</b>	<b>2.991</b>	<b>1.367</b>
<b>Altri proventi da partecipazioni</b>		
<b>Totale proventi (oneri) da partecipazioni</b>	<b>2.991</b>	<b>1.367</b>

Nei primi sei mesi del 2015 i proventi netti da partecipazioni si incrementano di Euro 1.624 migliaia, passando da Euro 1.367 migliaia al 30 giugno 2014, a Euro 2.991 migliaia al 30 giugno 2015.

## 10.11 Proventi e oneri finanziari

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

### Proventi (oneri) finanziari

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
Utili su cambi	1	2
Altri proventi finanziari	271	734
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>272</b>	<b>736</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(7.055)	(7.325)
Commissioni su finanziamenti	(923)	(4.417)
Perdite su cambi	(26)	(11)
<b>Altri interessi passivi:</b>	<b>(1.831)</b>	<b>(2.105)</b>
- oneri finanziari su TFR	(325)	(687)
- oneri finanziari su <i>leasing</i>	(90)	(158)
- oneri finanziari su derivati	(1.490)	(1.389)
Altri	74	129
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(9.835)</b>	<b>(13.858)</b>
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>(9.563)</b>	<b>(13.122)</b>

Gli oneri finanziari netti, a fine giugno 2015, ammontano a Euro 9.563 migliaia, in diminuzione di Euro 3.559 migliaia rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Tale riduzione è stata determinata da una serie di fattori tra cui: (i) minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio lungo termine per Euro 270 migliaia determinati dalla significativa diminuzione del costo medio del debito, nonostante il maggior indebitamento lordo medio, (ii) minori commissioni su finanziamenti per Euro 3.494 migliaia, per la contabilizzazio-

ne, nel primo semestre 2014, di alcuni costi aggiuntivi di carattere non *recurring* connessi all'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria del Gruppo effettuata nell'aprile 2014.

Nel medesimo periodo i proventi finanziari sono diminuiti di Euro 464 migliaia per la discesa dei tassi di mercato. Si segnala che nel primo semestre 2014 l'emissione del *bond* aveva comportato una contingente maggior giacenza di liquidità sui conti del Gruppo.

## 10.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce "Imposte":

### Imposte

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	1° semestre 2014 (riesposto)
Imposte correnti	20.157	22.276
Imposte differite / (anticipate)	27	(11.647)
<b>Totale imposte</b>	<b>20.184</b>	<b>10.629</b>

Nei primi sei mesi del 2015 le imposte si incrementano di Euro 9.555 migliaia, passando da Euro 10.629 migliaia al 30 giugno 2014 a Euro 20.184 migliaia al 30 giugno 2015.

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

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2015	Tax rate	1° semestre 2014 (riesposto)	Tax rate
<b>Utile prima delle imposte attività in funzionamento</b>	<b>58.268</b>		<b>45.871</b>	
<b>Utile / perdita prima delle imposte Attività Cessate</b>	<b>(75)</b>		<b>(20.933)</b>	
<b>Utile prima delle imposte</b>	<b>58.343</b>		<b>24.937</b>	
Imposte sul reddito teoriche	16.044	27,5%	6.858	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	657	1,1%	334	1,3%
IRAP	2.078	3,6%	5.847	23,4%
Altro	1.312	2,2%	(7.341)	-29,4%
<b>Totale</b>	<b>20.092</b>	<b>34,4%</b>	<b>5.698</b>	<b>22,8%</b>
Imposte sul reddito da attività in funzionamento	(20.184)		(10.629)	
Imposte sul reddito da Attività Cessate	92		4.932	
<b>Totale imposte del Gruppo</b>	<b>(20.092)</b>		<b>(5.698)</b>	

Lo scostamento tra il *Tax Rate* effettivo del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30.06.2014 riesposto e quello al 30.06.2015 è interamente dovuto al cospicuo effetto fiscale sulle variazioni di carattere straordinario derivanti dagli oneri di ristrutturazione/liquidazione di SEA Handling effettuate nel 2014. La diminuzione dell'imposizione IRAP è determinata dal minore onere per IRAP di competenza del periodo conseguente alle modifiche normative introdotte dal comma 20 dell'art. 1 della Legge di Stabilità 2015, che ha modificato l'art. 11 del D.Lgs. 15 dicembre 1997, n. 446 ("Decreto IRAP"): infatti, a partire dal periodo d'imposta 2015, è ammessa in deduzione, ai fini IRAP, la differenza tra il costo complessivo per il personale a tempo indeterminato e le altre deduzioni già previste in relazione ai costi per il personale, con conseguente risparmio di imposta per il Gruppo pari a Euro 2,5 milioni.

## 11. Risultato netto da Attività Cessate

Il risultato netto delle Attività Cessate rileva un utile pari a Euro 17 migliaia. La voce comprende il risultato della società SEA Handling SpA in liquidazione, a seguito della sua classificazione come Attività Cessate avvenuta nell'esercizio 2014. Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo "Attività e passività connesse alle Attività Cessate e risultato netto da Attività Cessate" delle Note esplicative.

## 12. Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo l'utile netto del periodo attribuibile al Gruppo per la media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo.

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

Pertanto il risultato base per azione al 30 giugno 2015 risulta pari a Euro 0,15 (risultato netto di periodo Euro 38.123 migliaia /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 30 giugno 2014 risulta pari a Euro 0,08 (risultato netto di

periodo Euro 19.239 migliaia /n. azioni in circolazione 250.000.000).

### 13. Transazioni con le Parti Correlate

Nella seguente tabella sono riportati i saldi patrimoniali ed economici con parti correlate al 30 giugno 2015 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

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015			
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>				
SACBO	208	678	271	3.927
Dufrital	8.557	889	13.475	11
Malpensa Logistica Europa	1.640	1.020	2.042	(20)
SEA Services	500	548	1.432	1.235
Disma	112	91	121	0
<b>Totale Parti Correlate</b>	<b>11.017</b>	<b>3.226</b>	<b>17.341</b>	<b>5.153</b>
Totale voce di bilancio	131.496	168.679	307.058	207.440
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>8,38%</b>	<b>1,91%</b>	<b>5,65%</b>	<b>2,48%</b>

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2015, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

#### Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	(887)		(887)	62.391	-1,4%
B) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento	1.758		1.758	(39.730)	-4,4%
C) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento				46.911	0,0%

Le transazioni con le parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2015, hanno riguardato prevalentemente:

- 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);

- costi legati all'utilizzo spazi parcheggi (SACBO);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a Dufrital.

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

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014		Al 30 giugno 2014	
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>				
SACBO	913	512	3.851	3.358
Dufrital	6.873	324	10.818	
Malpensa Logistica Europa	942	858	2.035	12
SEA Services	771	763	1.057	1.146
Disma	23	99	139	
<b>Totale Parti Correlate</b>	<b>9.522</b>	<b>2.556</b>	<b>17.900</b>	<b>4.516</b>
Totale voce di bilancio	118.526	170.711	301.667	208.475
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>8,03%</b>	<b>1,50%</b>	<b>5,93%</b>	<b>2,17%</b>

#### Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2014				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	(1.560)		(1.560)	41.005	-3,8%
B) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento	1.697		1.697	(40.010)	-4,2%
C) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento				(43.126)	0,0%

#### 14. Altri rapporti con Parti Correlate

Non si segnalano altri rapporti con parti correlate nei primi sei mesi del 2015.

#### 15. Compensi 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 2015 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a Euro 376 migliaia.

#### 16. Compensi al Collegio Sindacale

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2015 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 158 migliaia.

## 17 Impegni e garanzie

### 17.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per

#### Dettaglio impegni per progetto

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2015	Al 31 dicembre 2014
R.T.I. CODELFA SPA/COIVER CONTRACT	3.602	9.210
R.T.I. GEMMO SPA/ELETTROMECCANIC	840	2.764
R.T.I. CEFLA SOC.COOP./GRUPPO P.S.	119	1.941
R.T.I. TADDEI/GEMMO/MONTAGNA	5.643	12.008
COIVER CONSTRECT SRL	847	1.864
ITINERA SPA	1.247	1.713
R.T.I. CONSORZIO COSTRUZIONI INFRASTRUTTURE	236	248
R.T.I. ITINERA SPA CAPOGRUPPO	21.558	25.161
<i>Restyling terminal</i> aerostazione aviazione generale	-	1.501
Progettazione lavori sistemazione fiume Lambro	24	164
Progettazione immagine e sito web aviazione generale	26	48
Nuovi <i>hangar</i>	39	-
<b>Totale impegni per progetto</b>	<b>34.181</b>	<b>56.622</b>

### 17.2 Garanzie

Le garanzie reali, pari a Euro 2.033 migliaia al 30 giugno 2015 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEL.

Al 30 giugno 2015 le fideiussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fideiussioni bancarie a garanzia delle prime due *tranche* erogate in giugno 2015 a valere sulla linea BEL sottoscritta nel dicembre 2014 pari rispettivamente a Euro 31.500 migliaia e a Euro 34.500 migliaia;
- fideiussione emessa da un *pool* di primarie assicurazioni a favore di ENAC pari a Euro 22.900 migliaia come garanzia del canone concessorio;
- fideiussione di Euro 25.000 migliaia alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fideiussione di Euro 4.000 migliaia a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate. Tale garanzia rientra

Euro 34.181 migliaia al 30 giugno 2015 (Euro 56.622 migliaia al 31 dicembre 2014), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

- nell'Accordo Tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede a ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli Aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa per un ammontare pari a Euro 25.900 migliaia;
- fideiussione di Euro 2.000 migliaia a favore di SACBO a garanzia della gestione dei parcheggi dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio;
- fideiussione di Euro 343 migliaia a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- fideiussione di Euro 1.214 migliaia della controllata SEA Energia a favore di Terna SpA a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica;
- fideiussione di Euro 1.600 migliaia della controllata SEA Energia a favore di Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia elettrica;
- Euro 1.383 migliaia per altre fideiussioni minori.

## 18. Stagionalità

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure vs. business*).

Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

## 19. Transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti

Nel corso dei primi 6 mesi dell'esercizio 2015, il Gruppo ha posto in essere le seguenti transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti:

- escussione della fideiussione pari a Euro 2,2 milioni rilasciata da Assicurazioni Generali a copertura delle obbligazioni assunte dall'Ati Emini SpA/Va.Fra Srl per la realizzazione del Nuovo Raccordo Sud dell'Aeroporto di Malpensa. Si rimanda per maggiori informazioni al paragrafo "*Primo semestre 2015: eventi di rilievo*";
- pagamento della sanzione pari a Euro 3,3 milioni irrogata a SEA dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con l'accusa di abuso di posizione dominante. Per ulteriori informazioni si rimanda al paragrafo "*Rischio connesso al procedimento A474 pendente innanzi alla Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)*" nella sezione rischi operativi.

## 20. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nel corso del periodo chiuso al 30 giugno 2015 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

## 21. Altre informazioni

In data 30 aprile 2015 l'assemblea della Capogruppo SEA ha deliberato la distribuzione di dividendi per Euro 50.925 migliaia relativi all'utile dell'esercizio 2014, il cui pagamento è avvenuto nel mese di giugno 2015.

## 22. Passività potenziali e contenzioso

Si rimanda a quanto detto nel paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA".

## 23. Attività potenziali

Con riferimento alla sentenza 7241/2015 del Tribunale di Milano, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel Conto Economico in applicazione dello IAS 37.

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

Si rimanda alla Relazione sulla gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
Pietro Modiano*

## RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE



Deloitte & Touche S.p.A.  
Via Tortona, 25  
20144 Milano  
Italia  
Tel: +39 02 83322111  
Fax: +39 02 83322112  
www.deloitte.it

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

**Agli Azionisti di  
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.**

**INTRODUZIONE**

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, del conto economico consolidato, del conto economico consolidato complessivo, del rendiconto finanziario consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dalle relative note esplicative, di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (“Società” o “SEA S.p.A.”) e controllate (“Gruppo SEA”) al 30 giugno 2015. 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. E’ 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 2015 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.

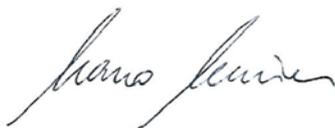
Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova  
Palermo Parma Roma Torino Treviso Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano - Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.  
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239  
Partita IVA: IT 03049560166

**RICHIAMO D'INFORMATIVA**

Pur non esprimendo una conclusione con rilievi con riferimento a tali aspetti, per una migliore comprensione del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2015 si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo “Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling” per le considerazioni svolte dagli Amministratori (i) sullo stato delle iniziative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A., con particolare riferimento alla liquidazione della controllata Sea Handling S.p.A., alle iniziative poste in essere dal Trustee circa la prospettata cessione di una quota del capitale di Airport Handling S.p.A. ed alle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione Europea, resa pubblica il 6 febbraio 2015, (ii) sui presupposti per ritenere che l’attribuzione della partecipazione Airport Handling S.p.A. al Trust “Milan Airport Handling Trust”, conformemente agli impegni assunti con la Commissione Europea nel contesto delle negoziazioni giudiziali e stragiudiziali soprammenzionate, ne abbia determinato la perdita del controllo con conseguente esclusione dall’area di consolidamento di detta società, nonché (iii) sugli effetti della decisione di cessare il business dell’*handling* aviazione commerciale con conseguente applicazione dell’IFRS 5 nella rappresentazione delle attività cessate con la relativa riesposizione dei dati comparativi relativi al bilancio consolidato semestrale abbreviato dell’anno precedente, come illustrato nelle note esplicative.

DELOITTE &amp; TOUCHE S.p.A.



Marco Pessina  
Socio

Milano, 31 luglio 2015

