

INFORMAZIONI SOCIETARIE

**SOCIETA' PER AZIONI
ESERCIZI AEROPORTUALI
S.E.A.**



BVGH20

Il QR Code consente di verificare la corrispondenza tra questo documento e quello archiviato al momento dell'estrazione. Per la verifica utilizzare l'App RI QR Code o visitare il sito ufficiale del Registro Imprese.

DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale	SEGRATE (MI) PRESSO AEROPORTO LINATE . CAP 20054
Indirizzo PEC	legale@pec.seamilano.eu
Numero REA	MI - 472807
Codice fiscale e n.iscr. al Registro Imprese	00826040156
Forma giuridica	societa' per azioni

Indice

1 Allegati	3
------------------	---

1 Allegati

Bilancio

Atto

711 - BILANCIO ORDINARIO D'ESERCIZIO
Data chiusura esercizio 31/12/2020
SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Sommario

Capitolo 1 - BILANCIO
Capitolo 2 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA
Capitolo 3 - RELAZIONE GESTIONE
Capitolo 4 - RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE
Capitolo 5 - RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE
Capitolo 6 - RELAZIONE SINDACI
Capitolo 7 - DICHIARAZIONE DI CARATTERE NON FINANZIARIO

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SEA SpA

SEA SPA

BILANCIO SEPARATO

Bilancio

Separato

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

(in euro)	Note	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	940.236.476		964.367.866	
Immobilizzazioni materiali	6.2	153.533.835		160.164.309	
Diritto d'uso beni in leasing	6.3	10.584.278		10.048.552	
Investimenti immobiliari	6.4	3.402.333		3.403.832	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.5	50.445.566		50.445.566	
Altre partecipazioni	6.6	1.133		26.134	
Imposte differite attive	6.7	94.318.350		58.941.744	
Altri crediti non correnti	6.8	48.533.653		6.351.979	
Totale Attività non correnti		1.301.055.624	0	1.253.749.982	0
Rimanenze	6.9	2.015.128		1.830.197	
Crediti commerciali	6.10	49.124.426	9.618.417	120.161.542	16.413.108
Crediti finanziari correnti	6.11	28.244.140	28.244.140	26.127.757	26.127.757
Crediti per imposte	6.12	1.089.821		954.923	
Altri crediti correnti	6.13	5.361.099		5.769.212	
Cassa e disponibilità liquide	6.14	588.249.544		87.463.348	
Totale Attivo corrente		674.084.158	37.862.557	242.306.979	42.540.865
TOTALE ATTIVO		1.975.139.782	37.862.557	1.496.056.961	42.540.865
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	250.919.793		138.163.679	
Risultato dell'esercizio	6.15	(120.366.865)		111.565.581	
PATRIMONIO NETTO		158.052.928	0	277.229.260	0
Fondo rischi e oneri	6.16	199.494.389		154.163.848	
Fondi relativi al personale	6.17	44.697.742		47.214.973	
Altri debiti non correnti	6.21	87.808.329		7.961.736	
Passività finanziarie non correnti	6.18	871.043.088		505.654.458	
Totale Passività non correnti		1.203.043.548	0	714.995.015	0
Debiti commerciali	6.19	109.919.564	15.172.386	177.140.146	22.881.917
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	7.722.000		10.520.287	
Altri debiti correnti	6.21	147.854.454		281.359.966	
Passività finanziarie correnti	6.18	348.547.288	4.631.922	34.812.287	2.079.766
Totale Passivo corrente		614.043.306	19.804.308	503.832.686	24.961.683
TOTALE PASSIVO		1.817.086.854	19.804.308	1.218.827.701	24.961.683
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.975.139.782	19.804.308	1.496.056.961	24.961.683

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

CONTO ECONOMICO

(in euro)	Note	2020		2019	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	240.837.887	26.351.590	685.555.155	66.560.305
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	29.023.864		51.142.370	
Totale ricavi		269.861.751	26.351.590	736.697.525	66.560.305
Costi del lavoro	7.3	(132.172.983)	685.087	(186.582.578)	815.983
Materiali di consumo	7.4	(6.954.164)		(12.082.864)	
Altri costi operativi	7.5	(139.329.056)	(48.605.233)	(228.001.778)	(83.036.751)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(26.679.969)		(46.321.253)	
Totale costi operativi		(305.136.172)	(47.920.146)	(472.988.473)	(82.220.768)
Margine operativo lordo / EBITDA ^(*)		(35.274.421)	(21.568.556)	263.709.052	(15.660.463)
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(13.073.000)		(685.679)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(17.150.463)		(22.000.000)	
Ammortamenti	7.9	(71.714.884)		(72.924.050)	
Risultato operativo		(137.212.768)	(21.568.556)	168.099.323	(15.660.463)
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	600.000	600.000	8.761.350	8.761.350
Oneri finanziari	7.11	(20.312.925)		(17.112.583)	
Proventi finanziari	7.11	998.568	761.157	865.445	748.291
Risultato prima delle imposte		(155.927.125)	(20.207.399)	160.613.535	(6.150.822)
Imposte	7.12	35.560.260		(49.047.954)	
Risultato netto		(120.366.865)	(20.207.399)	111.565.581	(6.150.822)

^(*) L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(in euro)	2020	2019
Risultato netto	(120.366.865)	111.565.581
Altre componenti del risultato complessivo		
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	1.772.026	1.783.572
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	(425.286)	(428.057)
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	1.346.740	1.355.515
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(205.534)	(3.792.579)
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	49.328	910.219
Utile / (Perdita) su Altre partecipazioni	(1)	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(156.207)	(2.882.360)
Totale altre componenti del risultato complessivo	1.190.533	(1.526.845)
Totale risultato complessivo dell'esercizio	(119.176.332)	110.038.736

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

RENDICONTO FINANZIARIO

(in euro)	2020	2019
Risultato prima delle imposte	(155.927.125)	160.613.535
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	72.134.828	72.924.050
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	11.141.875	(18.320.222)
Oneri finanziari netti	19.314.357	16.247.138
Oneri (Proventi) da partecipazioni	(600.000)	(8.761.350)
Altre variazioni non monetarie	(3.101.270)	(2.772.288)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	(57.037.335)	219.930.863
Variazione rimanenze	(160.656)	84.944
Variazione crediti commerciali e altri crediti	61.874.663	(297.412)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(117.645.223)	23.493.973
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(55.931.216)	23.281.505
Imposte sul reddito pagate	(5.795.725)	(59.817.530)
Cash flow derivante dall'attività operativa	(118.764.276)	183.394.838
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
- immateriali ^(*)	(31.983.293)	(58.174.362)
- materiali	(10.816.678)	(25.166.526)
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
- materiali e immobiliari	24.480	432.981
Dividendi incassati	625.000	10.766.225
Incasso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per realizzazione opere	5.306.691	
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(36.843.800)	(72.141.682)
<i>Variazione indebitamento finanziario lordo:</i>		
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine	676.497.646	(21.360.723)
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	(1.586.137)	(21.322)
Dividendi distribuiti	(6.211)	(138.649.956)
Interessi e commissioni pagate	(18.511.320)	(16.843.596)
Interessi incassati	294	102.233
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	656.394.272	(176.773.364)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	500.786.196	(65.520.208)
Disponibilità liquide di inizio esercizio	87.463.348	152.983.556
Disponibilità liquide di fine esercizio	588.249.544	87.463.348

^(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2020 è pari a 13.158 migliaia di euro a fronte di 36.091 migliaia di euro dell'esercizio 2019.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(in euro)	Capitale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva Altre partecipazioni	Riserva di cash flow hedge	Riserva Utile / (Perdita) Attuale	Riserva straordinaria	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
Saldo al 1 gennaio 2019	27.500.000	14.813.951	1	(3.615.588)	(379.476)	162.994.060	5.500.000	60.288.176	239.601.124	123.489.400	390.590.524
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2018 e relativa distribuzione di dividendi						24.689.400			24.689.400	(123.489.400)	(98.800.000)
Delibera di distribuzione dei dividendi del 30/09/2019 (*)						(124.600.000)			(124.600.000)		(124.600.000)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				1.355.515	(2.882.360)				(1.526.845)		(1.526.845)
Risultato dell'esercizio										111.565.581	111.565.581
Saldo al 31 dicembre 2019	27.500.000	14.813.951	1	(2.260.073)	(3.261.836)	63.083.460	5.500.000	60.288.176	138.163.679	111.565.581	277.229.260
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2019						111.565.581			111.565.581	(111.565.581)	0
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo			(1)	1.346.740	(156.206)				1.190.533		1.190.533
Risultato dell'esercizio										(120.366.865)	(120.366.865)
Saldo al 31 dicembre 2020	27.500.000	14.813.951	0	(913.333)	(3.418.042)	174.649.041	5.500.000	60.288.176	250.919.793	(120.366.865)	158.052.928

(*) Distribuzione di riserve disponibili.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO SEPARATO

1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

La Società gestisce l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 ed avente durata quarantennale (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). Tale concessione è stata prorogata di ulteriori due anni con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25.

Al 31 dicembre 2020 SEA non detiene azioni proprie e la suddivisione dell'azionariato è esposta nella tabella sottostante:

Categoria	Percentuale di possesso
Comune di Milano	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale azionisti pubblici	54,95%
2i-Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale azionisti privati	45,05%
Totale	100,00%

La Società, a seguito dell'emissione dei prestiti obbligazionari, denominati "SEA 3 1/8 2014-2021" e "SEA 3 1/2 2020-2025" e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'art. 16, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 39/2010.

L'evento più rilevante del 2020 è stato la diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, con la generazione di un grave impatto economico sulla filiera ed in particolare sul sistema delle infrastrutture aeroportuali, in particolare per SEA Spa si registra una perdita di 120.366.865 euro totalmente ascrivibile all'evento pandemico sopra citato. Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Eventi di rilievo dell'esercizio 2020".

2. SINTESI DEI PRINCIPI CONTABILI ADOTTATI

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio separato di SEA chiuso al 31 dicembre 2020.

Gli schemi di bilancio sono redatti in unità di euro, le tabelle incluse nelle Note esplicative sono redatte in migliaia di euro.

2.1 Base di preparazione

Il Regolamento Europeo (CE) n°1606/2002 del 19 luglio 2002, ha introdotto l'obbligo, a partire dall'esercizio 2005, di applicazione degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS"), emanati dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB"), e adottati dall'Unione Europea per la redazione dei bilanci consolidati delle società aventi titoli di capitale e/o debito quotati presso uno dei mercati regolamentati della Comunità europea. A seguito del suddetto Regolamento europeo, il 28 febbraio

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

2005 è stato emesso il Decreto Legislativo n. 38, con il quale è stata disciplinata, tra l'altro, l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci consolidati di società non quotate. SEA ha deciso di avvalersi di detta opzione per la predisposizione del proprio bilancio consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Il medesimo Decreto Legislativo (al quarto comma dell'art. 4) ha disciplinato inoltre l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci separati inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS. SEA ha deciso di avvalersi anche di detta opzione a partire dal bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per detto bilancio separato, è stata pertanto identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2010.

Con "IFRS" si intendono anche gli *International Accounting Standards* ("IAS") tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'*IFRS Interpretation Committee*, precedentemente denominato *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") e ancor prima *Standing Interpretations Committee* ("SIC").

Il presente bilancio è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005.

In particolare, si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente agli esercizi presentati nel documento. Il bilancio è stato pertanto predisposto sulla base delle migliori conoscenze degli IFRS e tenuto conto della migliore dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento, come meglio di seguito specificato.

Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della continuazione dell'attività, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze significative circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio. Con riferimento a tale aspetto, si rimanda alle considerazioni svolte nella Relazione sulla Gestione.

Si evidenzia, inoltre, che la L. 30 dicembre 2020, n. 178. "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" ai commi 714-720, al fine di mitigare gli effetti economici

sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha istituito un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, destinato alla compensazione, nel limite di 450 milioni di euro, dei danni subiti dai gestori aeroportuali in possesso del prescritto Certificato rilasciato da ENAC.

Alla luce del fatto che:

- il Decreto Ministeriale attuativo non è stato ancora emanato;
- l'autorizzazione da parte della Commissione Europea che consenta di escludere l'intera materia dalla normativa sugli Aiuti di Stato non è ancora stata rilasciata,

SEA non ha registrato nel conto economico 2020 tale "contributo in conto esercizi".

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale-Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto. Ove presenti sono stati inoltre evidenziati le posizioni o transazioni con Parti correlate.

Gli schemi utilizzati, come sopra specificato, sono quelli che meglio rappresentano la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione di bilancio, lo schema di Conto Economico è stato presentato in due distinte tabelle denominate: a) Conto Economico e b) Conto Economico Complessivo.

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

La Società, a seguito dell'emissione su mercato regolamentato dei prestiti obbligazionari denominati "SEA 3 1/8 2014-2021" e "SEA 3 1/2 2020-2025", ha adottato i principi contabili IFRS 8 "Settori operativi" e IAS 33 "Risultato per azione", la cui informativa è esposta nel Bilancio Consolidato alla Nota 7 e 9.13.

Il presente bilancio è assoggettato a revisione contabile da parte della società di revisione Deloitte & Touche SpA.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2020

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

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>Amendments to IAS 1 and IAS 8: Definition of Material</i>	29 nov '19	10 dic '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards</i>	29 nov '19	06 dic '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7: Interest Rate Benchmark Reform</i>	15 gen '20	16 gen '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendments to IFRS 3 Business Combinations</i>	21 apr '20	22 apr '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendment to IFRS 16 Leases Covid 19- Related Rent Concessions</i>	09 ott '20	12 ott '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20

L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, non ha avuto effetti rilevanti sulla situazione patrimoniale finanziaria o sul risultato della Società.

2.3 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

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

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendments to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16 Interest Rate Benchmark Reform -Phase 2</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021
<i>Amendments to IFRS 4 Insurance Contracts - deferral of IFRS19</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021
<i>Amendments to IFRS 3 Business Combinations, IAS 16 Property, Plant and Equipment, IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets and Annual Improvements 2018-2020</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2022
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-current - Deferral of Effective Date</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 8 Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2020 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

2.4 Criteri di valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Nel caso di acquisizione da terzi di aziende o rami di azienda, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili, sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione.

La differenza positiva tra il costo di acquisto e il valore corrente di tali attività e passività è iscritta come avviamento ed è classificata come attività immateriale a vita indefinita.

L'eventuale differenza negativa (*badwill*) è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione.

I costi connessi alle aggregazioni aziendali sono rilevati a conto economico.

L'avviamento è rilevato inizialmente al costo ed è ridotto successivamente solo per le riduzioni di valore cumulate.

Annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità che abbia subito una riduzione di valore, l'avviamento è sottoposto a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dal principio IAS 36 (Riduzione di valore delle attività); il valore originario non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Non si effettuano rivalutazioni dell'avviamento, neanche in applicazioni di leggi specifiche.

Eventuali passività connesse alle aggregazioni aziendali per pagamenti sottoposti a condizione vengono rilevate alla data di acquisizione delle aziende e dei rami di azienda relativi alle aggregazioni aziendali.

In caso di cessione di una parte o dell'intera impresa precedentemente acquisita e dalla cui acquisizione era emerso un avviamento, nella determinazione della plusvalenza o delle minusvalenze da cessione si tiene conto del corrispondente valore residuo dell'avviamento.

Immobilizzazioni immateriali

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

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al *fair value* dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un 6% rappresentativo della remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC 12. Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. Se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati. La successiva contabilizzazione del corrispettivo ricevuto come attività finanziaria e come attività immateriale viene descritta nel dettaglio nei paragrafi 23-26 dell'IFRIC 12.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con l'IFRS 15 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione, poiché si presuppone che i benefici economici futuri del bene verranno utilizzati dal concessionario. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura degli oneri di ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo "Fondi rischi e oneri - Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione".

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

(b) Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti simili

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

Computer software

I costi per software sono ammortizzati a quote costanti in 3 anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono addebitati al conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Le immobilizzazioni immateriali a vita utile definita sono inoltre sottoposte a verifica per identificare eventuali riduzioni di valore annualmente o ogniqualvolta vi sia un'indicazione che l'immobilizzazione possa aver subito una riduzione di valore. Si rimanda a quanto riportato al successivo paragrafo "Perdite di valore delle attività".

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali includono sia i beni immobili, di cui una parte rientranti nell'IFRIC 12, sia i beni mobili.

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2043. In bilancio, le immobilizzazioni sono esposte al netto dei contributi erogati dallo Stato.

Gli ammortamenti dei beni immobili di proprietà della Società sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare le immobilizzazioni fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti

fino alla scadenza della concessione. Quando l'immobilizzazione oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "component approach".

Relativamente ai terreni è necessario distinguere tra i terreni di proprietà della Società, classificati tra le immobilizzazioni materiali e non soggetti ad ammortamento e le aree espropriate, funzionali all'ampliamento del Terminal di Malpensa, classificate nei "Diritti sui beni in concessione" e ammortizzate lungo la durata della concessione.

Le devoluzioni gratuite di beni materiali sono iscritte al valore di mercato determinato secondo perizie tecniche predisposte da soggetti terzi.

Beni mobili

I beni mobili di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni acquisite a titolo oneroso dalla Società non soggetti a obbligo di restituzione.

Gli impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione e, solo con riferimento ai beni in proprietà, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie.

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

Gli ammortamenti sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "component approach".

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

Categoria	% ammortamento
Mezzi di carico e scarico	10,0%
Attrezzature di pista	31,5%
Attrezzatura varia e minuta	25,0%
Mobili e arredi	12,0%
Automezzi	20,0%
Autovetture	25,0%
Macchine elettromeccaniche ed elettroniche	20,0%

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

Le immobilizzazioni materiali sono inoltre sottoposte a verifica per identificare eventuali riduzioni di valore annualmente o ogniqualvolta vi sia un'indicazione che l'attività possa aver subito una riduzione di valore. Si rimanda a quanto riportato al successivo paragrafo "Perdite di valore delle attività".

Diritto d'uso su beni in leasing

Tale voce comprende la rilevazione e valutazione dei contratti di leasing contabilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile IFRS 16 che si sostanzia nella rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene e di una passività finanziaria corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione ad effettuare.

Gli ammortamenti dell'attività sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare il diritto lungo la durata del contratto di leasing.

Gli interessi passivi maturati sulla passività finanziaria sono rilevati mensilmente nella voce di conto economico "Oneri finanziari".

I contratti IFRS 16 stipulati da SEA sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche e a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale.

I contratti di leasing di breve durata oppure di importo inferiore a 5 migliaia di euro sono, invece, rilevati direttamente a conto economico nella voce "Altri costi operativi"; il costo è rappresentato dalle quote dei canoni di leasing previste nel contratto.

Investimenti immobiliari

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

L'ammortamento viene determinato, a quote costanti, in funzione della vita utile stimata dell'immobile.

Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e in imprese collegate sono valutate al costo di acquisto (comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione), eventualmente ridotto per perdite di valore in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di pa-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

trimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno o, se necessario più frequentemente, a verifica per rilevare eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della partecipazione, e la Società abbia l'obbligo di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi ed oneri nel passivo dello stato patrimoniale. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevato a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo originario.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, addebitando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

Impairment test

Si segnala che, in sede di redazione del bilancio annuale, in presenza di indicatori di impairment, la Società ha svolto processi valutativi al fine di determinare eventuali perdite di valore delle attività iscritte in bilancio.

I *trigger event* che hanno fatto emergere la necessità di effettuare un impairment test sono di seguito riportati:

- significativa riduzione nel corso del 2020 del traffico passeggeri: il sistema aeroportuale di Milano ha registrato 9,5 milioni di passeggeri, con una riduzione del 73% rispetto al 2019;
- presenza di compagnie aeree in difficoltà economica e finanziaria, nonostante le politiche di sostegno pubblico;
- liquidazione di Air Italy, vettore di riferimento per lo sviluppo di Malpensa, non strettamente correlata alla diffusione del Covid-19;
- *re-sizing* strutturale da parte di molte compagnie aeree clienti, in termini di flotte, equipaggi, destinazioni servite e basi operative;
- tensione economica e finanziaria dei partner non aviation, con richieste di rimodulazione dei corrispettivi contrattuali.

Il test di impairment, approvato in Consiglio di Amministrazione del 25 marzo 2021, è stato effettuato sulla base del Piano Industriale 2021-2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 19 gennaio 2021. A partire da questo riferimento, sono state effettuate delle proiezioni economiche-finanziarie di medio-lungo termine di traffico: dette proiezioni hanno riguardato il 2043, anno di scadenza della concessione come rideeterminato a seguito del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (cd. Decreto Rilancio).

Le proiezioni di lungo termine (oltre il 2025) sono state elaborate secondo quanto riportato nel seguito:

- la stima dei valori di traffico atteso è stata effettuata sulla base dei più recenti studi di settore e report specialistici disponibili. A tal proposito la Società ha sviluppato tre distinti scenari differenziati sotto il profilo macroeconomico, di limitazioni agli spostamenti, rapporto domanda-offerta e di ripresa del traffico, mediante il supporto di consulenti esterni. In presenza di più scenari, le stime hanno considerato lo scenario con posizionamento intermedio, che prevede un ritorno a volumi ante Covid-19 a partire dal 2024, allineato alle più recenti previsioni di IATA (salvo poi effettuare una specifica sensitivity analysis);

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

- il piano investimenti è stato redatto (per quanto concerne gli anni successivi al 2025) considerando gli interventi necessari al mantenimento dell'infrastruttura e gli investimenti di sviluppo previsti nei Masterplan di Linate e Malpensa;
- i ricavi regolati sono stati quantificati in coerenza con i criteri di regolazione ART (cfr. delibera n.136/2020);
- i ricavi *non aviation* sono stati stimati sulla base del traffico atteso e degli investimenti di sviluppo infrastrutturali previsti;
- non è stato considerato il riconoscimento di una quota del fondo ristori a copertura delle perdite subite per la crisi Covid-19.

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

- la generazione di flussi di cassa da parte dei due aeroporti si basa in prevalenza sull'incasso dei diritti aeronautici tra cui i diritti passeggeri che vengono definiti a livello di "sistema" aeroportuale e considerando costi e investimenti sostenuti a livello consolidato;
- i nuovi modelli tariffari ART consentono al gestore un'articolazione delle tariffe per prodotto/terminal con il solo vincolo di mantenere la correlazione ai costi a livello di sistema aeroportuale;
- Linate e Malpensa rappresentano dal punto di vista industriale due prodotti con *pricing* e posizionamento di mercato distinto ma costituiscono insieme l'offerta di SEA;
- SEA ha riscontrato negli anni la stretta connessione dal punto di vista industriale tra lo sviluppo del traffico operato dai due scali; tale connessione è emersa anche in occasione del "bridge" con la chiusura di Linate per tre mesi del 2019 e nel corso dell'esercizio 2020 con l'utilizzo flessibile dei terminal da parte di SEA e dei vettori.

Il valore d'uso della CGU è stato determinato attraverso l'attualizzazione dei flussi futuri alla data del 31 dicembre 2020. Per lo sconto dei flussi è stato utilizzato il WACC *nominal post-tax*, pari a 6,76%, in coerenza con gli *unlevered free cash-flows* prospettici stimati. Tale valore d'uso è stato quindi confrontato con il valore complessivo al 31 dicembre 2020 di immobilizzazioni materiali, immateriali, diritti d'uso, investimenti immobiliari.

Il valore d'uso della CGU è risultato superiore al capitale investito netto, pertanto l'impairment test non ha evidenziato perdite durevoli di valore. A supporto di tale risultato è stata condotta un'analisi di sensitività dalla quale è emerso che il valore d'uso degli asset risulta su-

periore al loro valore di carico anche in caso di uno scenario di traffico peggiorativo rispetto allo scenario intermedio. In entrambi gli scenari di traffico è stato inoltre verificato che il valore d'uso della CGU risulta superiore al *carrying amount* anche a fronte di incrementi rilevanti del tasso di attualizzazione.

Il processo di impairment è stato svolto anche sulle partecipazioni in società collegate che, per la tipologia di attività svolta in ambito aeroportuale, risentono come SEA delle dinamiche di mercato in precedenza menzionate. Le partecipazioni oggetto di test di impairment sono Sacbo, Dufrital, SEA Services e Airport Handling. Le risultanze del test di impairment su tali partecipazioni sono state approvate in sede del Consiglio di Amministrazione del 25 marzo 2021.

La partecipazione in Malpensa Logistica Europa non è stata oggetto di test in quanto dalla verifica condotta non sono emersi indicatori di impairment tenuto conto che la società è attiva nel segmento della logistica e nel Ground Handling Cargo, settori che hanno mostrato maggiore resilienza alla crisi e che i risultati positivi sono confermati anche nel budget 2021.

La partecipazione in Disma non è stata oggetto di test in quanto dalla verifica condotta non sono emersi indicatori di impairment tenuto conto che la subconcessione in scadenza a fine 2020, è stata prorogata fino al 2023 e che i risultati negativi del 2020 saranno compensati dal significativo valore intrinseco degli asset, che al termine della subconcessione verranno devoluti gratuitamente a SEA.

Per determinare il valore d'uso delle partecipazioni sono stati presi a riferimento gli ultimi bilanci approvati, i budget, le proiezioni economico/finanziarie fornite dalle società, ove disponibili, e i principali driver operativi derivanti dal Piano Industriale 2021-2025 della Società. Sulla base delle suddette informazioni per ciascuna società partecipata oggetto di test sono state elaborate delle previsioni economico-finanziarie.

Il valore d'uso di ogni società collegata oggetto di test è stato determinato sulla base della metodologia dell'*unlevered Discounted Cash Flow* (DCF), con i relativi tassi di attualizzazione coerenti con flussi di test, e confrontato con il valore contabile di iscrizione a bilancio della stessa. Inoltre, ai fini di corroborare i risultati del metodo principale sopra citato è stata effettuata anche un'analisi dei multipli di mercato, che ha confermato tali risultanze.

Gli impairment test effettuati su tali partecipazioni evidenziano che, alla data del 31 dicembre 2020 non sussistono perdite di valore delle stesse.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Considerato che il valore recuperabile del capitale investito netto della CGU SEA e del valore contabile delle partecipate sono stati determinati sulla base di stime, la Società non può assicurare che non si verifichi una perdita in periodi futuri. Stante l'attuale contesto di crisi del mercato, infatti, i diversi fattori utilizzati nell'elaborazione delle stime potrebbero essere rivisti al verificarsi di condizioni non in linea con quelle oggetto di previsione.

Visti i risultati degli impairment test sopra descritti alla data del 31 dicembre 2020 non è risultato necessario procedere alla svalutazione delle immobilizzazioni materiali, immateriali, dei diritti d'uso, degli investimenti immobiliari e delle partecipazioni in società collegate.

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, in una delle seguenti categorie in funzione del modello di business della Società per la gestione delle attività finanziarie e delle caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali delle attività finanziarie.

Categoria	Modello di business	Caratteristiche dei flussi di cassa
Costo ammortizzato	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
Fair value through other comprehensive income (anche "FVOCI")	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali, sia quelli derivanti dalla eventuale vendita delle attività stesse	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
Fair value through profit or loss (anche "FVTPL")	Diverso da quello previsto per costo ammortizzato e per FVOCI	Diverse da quelle previste per il costo ammortizzato e FVOCI

Le attività finanziarie rappresentate da strumenti di equity di altre entità (i.e. partecipazioni in società diverse dalle controllate, collegate ed a controllo congiunto), non detenute con finalità di trading, possono essere classificate nella categoria FVOCI. Questa scelta, effettuata strumento per strumento, prevede che le variazioni di *fair value* siano rilevate nelle "Altre componenti del risultato complessivo" e non siano rigirate a conto economico né in sede di cessione né di impairment degli stessi.

Nonostante quanto sopra riportato, al momento della rilevazione iniziale è possibile designare irrevocabilmente l'attività finanziaria come valutata al fair value (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio se così facendo elimina o riduce significativamente un'incoerenza nella valutazione o nella rilevazione (talvolta definita come "asimmetria contabile") che altrimenti risulterebbe dalla valutazione su basi diverse.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura, secondo i criteri dell'IFRS 9 al paragrafo 6.4, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Le relazioni di copertura sono di tre tipi:

1. *fair value hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro le variazioni del *fair value* dell'attività o passività rilevata che è attribuibile a un rischio che potrebbe influenzare il risultato d'esercizio. L'utile o la perdita sullo strumento di copertura sono rilevati nel conto economico (o nelle "Altre componenti del risultato complessivo", se lo strumento di copertura copre uno strumento rappresentativo di capitale per il quale la Società ha scelto di presentare le variazioni del *fair value* nelle "Altre componenti del risultato complessivo");
2. *cash flow hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro la variabilità dei flussi finanziari attribuibile a un particolare rischio associato con tutte le attività o passività rilevate o una loro componente o a un'operazione programmata altamente probabile e che potrebbe influire sul risultato d'esercizio. La copertura è contabilizzata come segue: a) la riserva di patrimonio netto per la copertura dei flussi finanziari è rettificata al minore tra l'utile o la perdita cumulati sullo strumento di copertura dall'inizio della copertura e la variazione cumulata del *fair value* dell'elemento coperto dall'i-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

nizio della copertura; b) la parte di utile o perdita sullo strumento di copertura che risulta essere una copertura efficace viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"). Eventuali utili o perdite residui sullo strumento di copertura rappresentano la parte inefficace della copertura che sono rilevate nel conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari";

3. copertura di un investimento netto in una gestione estera (come definito nello IAS 21) è contabilizzata in modo simile alle coperture di flussi finanziari.

Le relazioni di copertura della Società si qualificano per l'hedge accounting in base all'IFRS 9. Dato che gli elementi fondamentali degli strumenti di copertura corrispondono a quelli dei corrispettivi elementi coperti, le relazioni di copertura sono efficaci in base ai criteri di valutazione dell'efficacia dell'IFRS 9. Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, la Società designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto. L'IFRS 9 richiede che il trattamento contabile relativo al valore temporale non designato di un'opzione sia applicato in maniera retrospettiva. Si rimanda alla Nota 4.2 per un'informativa dettagliata in merito alle attività di gestione del rischio della Società.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti che non hanno una significativa componente di finanziamento (determinata in conformità all'IFRS 15) sono riconosciuti inizialmente al prezzo dell'operazione, rettificato per tener conto delle perdite attese lungo la durata del credito. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi, esclusi gli importi riscossi per conto terzi. Il corrispettivo promesso nel contratto con il cliente può includere importi fissi, importi variabili o entrambi.

La riduzione di valore per la rilevazione e la valutazione del fondo svalutazione crediti segue i criteri indicati nell'IFRS 9 al paragrafo 5.5. L'obiettivo è rilevare le perdite attese lungo tutta la vita del credito considerando tutte le informazioni ragionevoli e dimostrabili, comprese quelle indicative degli sviluppi attesi.

I crediti sono quindi esposti al netto degli accantona-

menti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato a fronte oneri; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del prezzo dell'operazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

Rimanenze

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

Le rimanenze sono esposte al netto delle svalutazioni effettuate al fine di adeguare il valore delle giacenze di magazzino al presunto valore di realizzo o sostituzione.

Disponibilità liquide

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

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili precisamente l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nella apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "Accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e fino al termine della concessione, finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti.

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale SEA partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a contribuzione definita, SEA versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione, pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto,

ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Gli utili e perdite attuariali, in conformità ai disposti dello IAS 19R, sono rilevati direttamente nel patrimonio netto in una specifica riserva denominata "Riserva utile/perdita attuariale".

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti emanati nel corso del primo semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'articolo 2120 del codice civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. La Società contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, ad esclusione delle categorie indicate dall'IFRS 9 al paragrafo 4.2, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

In seguito all'applicazione dell'IFRS 16 a partire dal 1° gennaio 2019 lo stato patrimoniale include passività finanziarie (di seguito "*lease liability*") correnti e non correnti, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti dal contratto. Come consentito dal principio, la *lease liability* non è rilevata distintamente ma è inclusa tra le "Passività finanziarie correnti" e "Passività finanziarie non correnti".

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al costo ammortizzato.

Operazioni di reverse factoring-factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, la Società ha posto in essere accordi di *reverse factoring* o *factoring* indiretto (pro-solvendo). Sulla base delle strutture contrattuali in essere il fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso la Società ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi.

In tale contesto i rapporti, per i quali viene mantenuta la primaria obbligazione con il fornitore e l'eventuale dilazione, ove concessa, non comportando una modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificati tra le passività commerciali.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati affinché il trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi sia espresso in un importo (espresso al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti) che rifletta il corrispettivo a cui si aspetta di avere diritto in cambio dei beni o servizi.

La contabilizzazione avviene quando (o man mano che) la Società adempie all'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il clien-

te ne acquisisce il controllo. Per controllo dell'attività si intende la capacità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il controllo include la capacità di impedire ad altre entità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne benefici. I benefici dell'attività sono i flussi finanziari potenziali (flussi in entrata o risparmi sui flussi in uscita) che possono essere ottenuti direttamente o indirettamente.

Per ogni obbligazione di fare adempiuta nel corso del tempo, i ricavi sono rilevati nel corso del tempo, valutando i progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare.

I ricavi generati dalla Società si riferiscono alla vendita di beni e servizi nel corso del periodo, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 7.1; in accordo all'IFRS 15 paragrafo 114 la Società disaggrega i ricavi rilevati derivanti dai contratti con i clienti in categorie che illustrano in che modo i fattori economici incidano sulla natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari.

I ricavi sono esposti al netto degli incentivi concessi ai vettori, e determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati, e fatturati dai vettori stessi alla Società per il i) mantenimento del traffico presso gli scali ovvero ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di una percentuale del 6% rappresentativa della miglior stima, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta da SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'IFRIC 12).

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati in presenza di una delibera formale di attribuzione da parte del soggetto erogante per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20). I contributi pubblici, inclusi i contributi non monetari valutati al *fair value* (valore equo), non devono essere rilevati finché non esista una ragionevole certezza che: a) l'entità rispetterà le condizioni previste; e b) i contributi saranno ricevuti.

Contributi in conto capitale

I contributi pubblici in conto capitale che si riferiscono

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

a immobili, impianti e macchinari sono registrati a riduzione del valore di acquisizione dei cespiti cui si riferiscono.

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce "Ricavi di gestione".

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Proventi finanziari

I proventi finanziari sono rilevati per competenza e includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza e includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze cambio passive. Gli oneri finanziari, sostenuti a fronte di investimenti in attività, per le quali normalmente trascorre un determinato periodo di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso o per la vendita (*qualifying asset*), sono capitalizzati e ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono, conformemente a quanto previsto dalla nuova versione dello IAS 23.

Imposte

Le imposte correnti IRES e IRAP sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali, che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per

imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale (non in operazioni di aggregazioni di imprese) di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Il valore di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto e nel conto economico complessivo. Le imposte sono compensate quando applicate dalla medesima autorità fiscale e quando sussiste un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra gli "Altri costi operativi".

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'Assemblea.

Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

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

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

3. STIME E ASSUNZIONI

La predisposizione dei bilanci richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che, relativamente alla Società, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali, un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società controllate e collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori. Le forti incertezze legate all'emergenza sanitaria Covid-19, sia in termini di durata dell'emergenza e delle restrizioni che di impatto a livello macroeconomico, rendono molto complesso fare previsioni non aleatorie sui risultati attesi nell'esercizio corrente. La Società monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le analisi di sensitività sugli effetti dell'epidemia, e, per mitigare i fattori di incertezza, ha predisposto il test di impairment tenendo conto di una elaborazione di distinti scenari e svolgendo specifiche analisi di sensitività. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui

l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri, che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

(c) Fondi rischi e oneri

La Società può essere soggetta a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all'origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse.

Conseguentemente, la Direzione sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia legale e fiscale accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle Note esplicative.

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio di esercizio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione. Nell'ambito del processo di stima del fondo ripristino e sostituzione la società ha tenuto conto degli investimenti attesi, senza rilevare particolari impatti dalla diffusione del Covid-19.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

(d) Crediti commerciali

La Società valuta le perdite attese sui crediti commerciali al fine di riflettere, tramite l'apposizione di uno specifico fondo svalutazione crediti, il presunto valore di realizzo utilizzando le informazioni ragionevoli e dimostrabili che sono disponibili, senza eccessivi costi o sforzi alla data di riferimento del bilancio su eventi passati, condizioni attuali e previsioni delle condizioni economiche future.

L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata sui fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio separato.

(e) Lease

L'IFRS 16 ha introdotto alcuni elementi di giudizio professionale che comportano la definizione di alcune policy contabili e l'utilizzo di assunzioni e di stime in relazione al *lease term* e alla definizione dell'*incremental borrowing rate*. Le principali sono riassunte di seguito:

- La Società ha deciso di non applicare l'IFRS 16 per i contratti contenenti un *lease* che ha come attività sottostante un bene di modesto valore (inferiore a 5 migliaia di euro);
- *Lease term*: la Società ha analizzato la totalità dei contratti di *lease*, andando a definire per ciascuno di essi il *lease term*, dato dal periodo "non cancellabile" unitamente agli effetti di eventuali clausole di estensione o terminazione anticipata il cui esercizio è stato ritenuto ragionevolmente certo;
- Definizione dell'*incremental borrowing rate*: poiché nella maggior parte dei contratti di noleggio stipulati dalla Società, non è presente un tasso di interesse implicito, il tasso di attualizzazione da applicare ai pagamenti futuri dei canoni di noleggio è stato determinato come il costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine.

4. GESTIONE DEI RISCHI

La strategia della Società nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle proprie performance finanziarie. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

La gestione dei suddetti rischi è svolta identificando, valutando ed effettuando la copertura dei rischi finanziari.

4.1 Rischio di credito

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

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di *default* di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo.

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

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali. A seguito dell'epidemia da Covid 19, nel 2020 sono state rideterminate le condizioni economiche con gran parte degli operatori commerciali, con conseguente forte riduzione dei corrispettivi fissi per l'anno in corso, mentre l'importo delle garanzie che erano già state rilasciate negli anni precedenti è rimasto sostanzialmente invariato; ne consegue un notevole incremento del rapporto tra crediti commerciali e fidejussioni/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 *rating* e di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali vantati nei confronti di terze parti e dei relativi fondi svalutazione:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	147.456	202.185
- di cui scaduto	121.200	120.953
Fondo svalutazione crediti commerciali	(107.951)	(98.436)
Totale crediti commerciali verso clienti	39.505	103.749

I crediti ceduti a seguito di operazioni di *factoring* sono eliminati dall'attivo dello stato patrimoniale solo se i rischi e i benefici correlati alla loro titolarità sono stati sostanzialmente trasferiti al cessionario. I crediti ceduti che non soddisfano il suddetto requisito rimangono iscritti nel bilancio della Società sebbene siano stati legalmente ceduti. In tal caso una passività finanziaria di pari importo è iscritta nel passivo a fronte dell'anticipazione ricevuta.

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2020 e relativo comparativo:

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti	147.456	202.185
Di cui scaduto	121.200	120.953
da meno di 180 giorni	22.929	17.687
da oltre 180 giorni	98.271	103.266
Incidenza % dei crediti scaduti	82,2%	59,8%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	15,5%	8,7%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	66,6%	51,1%

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

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2020 e relativo comparativo, 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 e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

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

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti	147.456	202.185
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	90.672	94.746
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.809	18.809
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	37.975	88.630
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	11.719	7.398
Fidejussioni e depositi cauzionali	59.131	62.849
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	155,7%	70,9%

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposta SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2020 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

- a) rischio tasso di interesse;
- b) rischio tasso di cambio;
- c) rischio prezzo delle *commodity*.

a) Rischio tasso di interesse

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

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

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

Al 31 dicembre 2020, l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti esclusivamente dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che alla data di chiusura dell'esercizio la Società non ha indebitamento a breve termine.

Il debito a medio/lungo termine al 31 dicembre 2020 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,25% e il 1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e il costo di eventuali garanzie accessorie).

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2020 e 2019

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020			31 dicembre 2019		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	dal 2021 al 2025	600.000	3,313%	2021	300.000	3,125%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2023 al 2037	197.308	0,86%	dal 2020 al 2037	220.767	0,93%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		31.017	3,91%		38.128	3,90%
<i>o/w a Tasso Variabile^(*)</i>		166.291	0,29%		182.639	0,30%
Altri Finanziamenti Bancari	dal 2022 al 2023	400.000	0,39%	2020	44	0,50%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>					44	0,50%
<i>o/w a Tasso Variabile</i>		400.000	0,39%			
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		1.197.308	1,93%		520.811	2,19%

^(*) Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 28% al 31.12.2020 e il 29% al 31.12.2019);

(ii) 74 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2020 è pari a 1.197.308 migliaia di euro, in incremento di 676.497 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per l'erogazione del Bond SEA 10/2025 da 300 milioni di euro ad ottobre 2020 e di 400 milioni di euro di *Term Loans* tra maggio e dicembre 2020, parzialmente compensati dall'impatto della prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine a fine dicembre 2020 è pari al 1,93%, in riduzione di 26 bps rispetto a fine dicembre 2019, beneficiando delle favorevoli condizioni di costo dei nuovi *Term Loans* sottoscritti nell'anno. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari al 2,16%, in riduzione di 60bps rispetto a fine 2019.

Al 31 dicembre 2020 SEA ha in essere i seguenti prestiti obbligazionari per complessivi nominali 600 milioni di euro.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/8 04/17/21	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS1053334373	7	17/04/21	300	Fissa, Annuale	3,125%
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/25	300	Fissa, Annuale	3,50%

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, al 31 dicembre 2020 è pari a 1.232.458 migliaia di euro (in incremento rispetto a 536.831 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per i prestiti obbligazionari quotati nel mercato regolamentato si è fatto riferimento ai rispettivi valori di mercato alla data del 31 dicembre 2020;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello *spread* definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

Si segnala che a seguito dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti *outstanding* e le linee *committed* disponibili a fine 2020, SEA ha richiesto ed ottenuto dalle Banche finanziatrici la temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (*holiday covenant*) per le date test del 30.06.2020, 31.12.2020 e 30.06.2021.

Con riferimento ai nuovi *Term Loans* sottoscritti ed erogati nel 2020, il 25% prevede lo stesso periodo di *holiday covenant* di cui sopra, mentre per la restante parte la prima testing date è prevista al 30.06.2021, su un parametro finanziario comunque individuato sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19.

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

Coperture tasso d'interesse (€/000)

	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2020	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2020	Fair value al 31/12/2019
IRS	10.000	6.452	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(258,4)	(520,1)
	5.000	3.226	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(129,2)	(260,0)
	15.000	8.276	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(328,1)	(668,7)
	10.000	4.643	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(177,3)	(366,1)
	11.000	4.931	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(188,0)	(388,3)
	12.000	4.966	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(188,2)	(391,3)
	12.000	4.966	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(188,2)	(391,3)
Collar	10.000	4.643	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(145,8)	(298,1)
	11.000	4.552	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(141,1)	(290,2)
Totale	96.000	46.655				(1.744,3)	(3.574,1)

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 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 9 e IFRS 13.

b) Rischio tasso di cambio

SEA è soggetta a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

c) Rischio prezzo delle commodity

SEA è esposta alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi delle *commodity* energetiche, ovvero gas e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società, trattate da SEA Energia per l'approvvigionamento del servizio di energia elettrica, di riscaldamento e di condizionamento a favore della Capogruppo. Tali dinamiche influiscono direttamente sul prezzo finale che SEA paga per le forniture della controllata SEA Energia. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity*, che risentono, nel caso del gas, principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni vengono assorbite attraverso formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di vendita.

Si segnala che, nel 2020, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Si segnala che nell'esercizio 2019 la società controllata SEA Energia aveva già effettuato acquisti di quote per i diritti di emissione di gas ad effetto serra, al fine di anticipare il fabbisogno futuro e di eliminare l'impatto derivante dalle variazioni del relativo prezzo.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie 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 in grado di coprire l'impegno finanziario della Società derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative (anche a seguito dell'emergenza Covid-19) e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto (compreso il Bond in scadenza nell'aprile 2021);
- dispone di ulteriori linee di credito *committed* (*revolving* e non) a supporto dei fabbisogni finanziari della Società;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni della Società.

Al 31 dicembre 2020, anche grazie al processo di rafforzamento della struttura finanziaria effettuata durante l'anno, SEA dispone di significative risorse finanziarie:

- liquidità per 588 milioni di euro, derivante dalla robusta dotazione di cassa di fine 2019 (pari a 87 milioni di euro), a cui si sono aggiunte le erogazioni di *Term Loans* per 400 milioni di euro e l'emissione di un nuovo Bond per 300 milioni di euro;
- linee di credito irrevocabili non utilizzate per 390 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee revolving disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 130 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023, per durate anche ventennali;
- 143 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita da SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di factoring indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni.

Le tabelle seguenti evidenziano per SEA il dettaglio della composizione e della 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 31 dicembre 2020 e 2019.

Passività al 31 dicembre 2020

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	356,3	468,1	364,8	88,8	1.278,0
Leasing	1,6	2,6	1,7	3,5	9,4
Debiti commerciali	109,9				109,9
Totale debito	467,8	470,7	366,5	92,3	1.397,3

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Passività al 31 dicembre 2019

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	37,8	365,5	47,1	112,7	563,1
Leasing	1,7	3,0	0,6	3,1	8,4
Debiti commerciali	177,1				177,1
Totale debito	216,6	368,5	47,7	115,8	748,6

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 4,6 milioni di euro a fine 2020 (2,1 milioni di euro a fine 2019), cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a 28,2 milioni di euro (26,1 milioni di euro a fine 2019).

A fine 2020 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dal prestito obbligazionario in scadenza ad aprile 2021, dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune tranches dei prestiti, in particolare BEI, e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia la capacità dell'indebitamento finanziario della Società di assicurare anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari e posizioni di *cash pooling*;
- finanziamenti;
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-232,74	1.089,16	-99,99	731,71
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi) ⁽¹⁾	-147,05	147,05	-144,37	144,37
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	1.001,36	-1.713,38	309,12	-982,04
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) ⁽²⁾		-17,98		-11,87
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽³⁾	-196,45	196,45	-294,33	294,33
Strumenti derivati di copertura (<i>fair value</i>) ⁽⁴⁾	-114,38	120,41	-376,14	370,35

⁽¹⁾ + = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi

⁽²⁾ + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

⁽³⁾ + = ricavo da copertura; - = costo da copertura

⁽⁴⁾ Quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

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

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla capacità di SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie) mediante il risultato della gestione corrente. Relativamente ad 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, anche a seguito dell'ottenimento del periodo di *holiday covenant*, 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

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

31 dicembre 2020					
(in migliaia di euro)	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		97			97
Crediti commerciali		49.124			49.124
Crediti finanziari correnti		28.244			28.244
Crediti per imposte		1.090			1.090
Altri crediti correnti		5.361			5.361
Cassa e disponibilità liquide		588.250			588.250
Totale	1	672.166	0	0	672.167
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				863.339	863.339
- di cui debito verso obbligazionisti				298.490	298.490
Passività finanziarie non correnti per leasing				7.704	7.704
Debiti commerciali				109.919	109.919
Debiti per imposte dell'esercizio				7.722	7.722
Altri debiti correnti e non correnti				235.663	235.663
Passività finanziarie correnti esclusi leasing			1.744	345.219	346.963
- di cui debito verso obbligazionisti				299.856	299.856
Passività finanziarie correnti per leasing				1.584	1.584
Totale	0	0	1.744	1.571.150	1.572.894

31 dicembre 2019					
(in migliaia di euro)	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
Altre partecipazioni	26				26
Altri crediti non correnti		104			104
Crediti commerciali		120.162			120.162
Crediti finanziari correnti		26.128			26.128
Crediti per imposte		955			955
Altri crediti correnti		5.769			5.769
Cassa e disponibilità liquide		87.463			87.463
Totale	26	240.581	0	0	240.607
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing			3.574	495.346	498.920
- di cui debito verso obbligazionisti				299.369	299.369
Passività finanziarie non correnti per leasing				6.734	6.734
Debiti commerciali				177.140	177.140
Debiti per imposte dell'esercizio				10.520	10.520
Altri debiti correnti e non correnti				289.322	289.322
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				33.131	33.131
Passività finanziarie correnti per leasing				1.681	1.681
Totale	0	0	3.574	1.013.874	1.017.448

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

5.1 Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto 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.

Nelle tabelle seguenti vengono rappresentate le attività e le passività della Società che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati		1.744	
Totale	0	1.744	1

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			26
Strumenti finanziari derivati		3.574	
Totale	0	3.574	26

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2020 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammor- tamenti	Svaluta- zioni	31 dicembre 2020
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.514.694	2.330	23.807	(76)		(420)	1.540.335
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.876	23.027	(23.807)				43.096
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	85.694		8.960				94.654
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.543	2.975	(8.960)				558
Totale valore lordo	1.650.807	28.332	0	(76)	0	(420)	1.678.643
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(611.306)			74	(43.598)		(654.830)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(75.133)				(8.444)		(83.577)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo ammortamento	(686.439)	0	0	74	(52.042)	0	(738.407)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	903.388	2.330	23.807	(2)	(43.598)	(420)	885.505
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.876	23.027	(23.807)				43.096
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	10.561		8.960		(8.444)		11.077
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.543	2.975	(8.960)				558
Totale valore netto	964.368	28.332	0	(2)	(52.042)	(420)	940.236

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 885.505 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 a fronte di 903.388 migliaia di euro al 31 dicembre 2019. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dell'esercizio 2020 è pari a 43.598 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari 26.137 migliaia di euro, derivano principalmente per 23.807 migliaia di euro dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti" e per 2.330 migliaia di euro soprattutto all'acquisto di nuove apparecchiature *explosive detection system* per il controllo dei bagagli da stiva e apparecchiature *x-ray* per il controllo radiogeno dei bagagli a mano.

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 6.16.

Si segnala che con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, secondo quanto riportato all'art. 202, co. 1-bis. Conseguentemente, la Società ha provveduto a ricalcolare gli ammortamenti, secondo la nuova scadenza della Convenzione 2001, prorogata alla data del 4 maggio 2043.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 43.096 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2020. L'incremento, pari a 23.027 migliaia di

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

euro, è espresso al netto del contributo dello Stato pari a 5.277 migliaia di euro, incassato nell'esercizio 2020 (ultima *tranche*) per la realizzazione della stazione ferroviaria del Terminal 2 di Malpensa, i cui lavori sono stati completati negli esercizi precedenti.

Nel corso dell'esercizio 2020 SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. Tale sviluppo, in virtù della contingente emergenza Covid-19, ha determinato il posticipo di alcune iniziative ritenute, comunque, non indispensabili dal punto di vista della sicurezza e della *compliance* alle normative vigenti.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 13.731 migliaia di euro e riguardano principalmente i) presso il Terminal 1, le attività di completamento della nuova pensilina bus Arrivi A, la continuazione degli interventi di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, oltre alle attività di adeguamento sismico della copertura spaziale e la prosecuzione degli interventi per la riqualifica dell'impianto di rilevazione incendi; ii) presso il Terminal 2, gli adeguamenti del canale sanitario per far fronte alle nuove norme per l'emergenza sanitaria Covid-19; si segnala che a seguito della decisione di spostare l'intero traffico sul Terminal 1, le iniziative di investimento direttamente correlate al traffico passeggeri sono state sospese, tra cui anche la realizzazione del *self-service bag drop* e l'adeguamento dell'impianto BHS allo standard 3 ECAC per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva e verranno completate quando i livelli di traffico consentiranno la riapertura del Terminal 2; iii) sulle infrastrutture *"air-side"* dell'aeroporto di Malpensa hanno invece riguardato esclusivamente gli interventi di riqualifica delle aree esistenti e i progetti correlati agli obiettivi di mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo.

A Linate, le cui opere ammontano a 14.573 migliaia di euro, si riferiscono, principalmente, alla prosecuzione degli interventi di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal. In particolare, le principali opere riguardano la costruzione di un nuovo corpo di fabbrica F (piano terra, primo piano, secondo piano e copertura) con la

facciata avanzata verso il piazzale aeromobili, l'ampliamento dei *gates* al piano terra (entrati in esercizio a fine ottobre 2020) e dei filtri di sicurezza in partenza con la realizzazione, nell'area dedicata al controllo dei bagagli a mano, di nuove apparecchiature radiogene di ultima generazione per l'ottimizzazione dei flussi e l'aumento della qualità del servizio offerto ai passeggeri, nonché la realizzazione di nuove aree commerciali e di una nuova area *food & beverage* al secondo piano; la data di completamento di tale intervento è prevista per la primavera del 2021. Si segnala, inoltre, che sono in corso gli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di *check-in* e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali con la stazione di arrivo della M4.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere di *restyling* dei Terminal di Linate e Malpensa, alla quota di nuova realizzazione legata all'intervento sulla pista di volo di Linate e alla realizzazione della nuova pensilina bus Arrivi A presso il Terminal 1 di Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 11.077 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (10.561 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 8.960 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2020 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2020 presenta un saldo residuo di 558 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2020 è pari a 8.444 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2020, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a svalutare i non-financial assets.

Nel corso dell'esercizio 2019 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammor- tamenti	Svaluta- zioni	31 dicembre 2019
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.475.873	3.250	36.006	(435)			1.514.694
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	49.485	(36.006)	(478)			43.876
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	78.934		6.760				85.694
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.068	8.235	(6.760)				6.543
Totale valore lordo	1.590.750	60.970	0	(913)	0	0	1.650.807
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(564.942)			178	(46.542)		(611.306)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(67.762)				(7.371)		(75.133)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo ammortamento	(632.704)	0	0	178	(53.913)	0	(686.439)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	910.931	3.250	36.006	(257)	(46.542)		903.388
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	49.485	(36.006)	(478)			43.876
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	11.172		6.760		(7.371)		10.561
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.068	8.235	(6.760)				6.543
Totale valore netto	958.046	60.970	0	(735)	(53.913)	0	964.368

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2020 relativa alle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2020
Valore lordo						
Beni immobili	218.302		3.848	(37)		222.113
Impianti e macchinari	6.471	73				6.544
Attrezzature industriali e commerciali	46.127	275		(2)		46.400
Altri beni mobili	78.962	1.204	9.901	(24)		90.043
Immobilizzazioni in corso ed acconti	18.997	9.273	(13.749)			14.521
Totale valore lordo	368.859	10.825	0	(63)	0	379.621
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(103.664)			26	(6.442)	(110.080)
Impianti e macchinari	(4.133)				(375)	(4.508)
Attrezzature industriali e commerciali	(40.436)				(3.460)	(43.896)
Altri beni mobili	(60.462)			2	(7.143)	(67.603)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo amm.to e svalutazione	(208.695)	0	0	28	(17.420)	(226.087)
Valore netto						
Beni immobili	114.638		3.848	(11)	(6.442)	112.033
Impianti e macchinari	2.338	73			(375)	2.036
Attrezzature industriali e commerciali	5.691	275		(2)	(3.460)	2.504
Altri beni mobili	18.500	1.204	9.901	(22)	(7.143)	22.440
Immobilizzazioni in corso ed acconti	18.997	9.273	(13.749)			14.521
Totale valore netto	160.164	10.825	0	(35)	(17.420)	153.534

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del settore *Non Aviation*, pari a 3.848 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, hanno riguardato principalmente la prosecuzione dei lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa e di Linate.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di nuovi terminali video per 626 migliaia di euro e di arredi e mobilio (banchi, sedute, poltrone, ecc...) per 578 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2020, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a svalutare i non-financial assets.

Tutte le immobilizzazioni materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e della Comunità Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2020, rispettivamente a 509.660 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2019 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2019
Valore lordo						
Beni immobili	215.099		4.121	(918)		218.302
Impianti e macchinari	6.050	430		(9)		6.471
Attrezzature industriali e commerciali	47.856	1.778		(3.507)		46.127
Altri beni mobili	72.241	4.914	5.070	(3.263)		78.962
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.784	18.051	(9.191)	(1.647)		18.997
Totale valore lordo	353.030	25.173	0	(9.344)	0	368.859
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(97.776)			606	(6.494)	(103.664)
Impianti e macchinari	(3.798)			9	(344)	(4.133)
Attrezzature industriali e commerciali	(39.206)			3.506	(4.736)	(40.436)
Altri beni mobili	(57.981)			3.262	(5.743)	(60.462)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo amm.to e svalutazione	(198.761)	0	0	7.383	(17.317)	(208.695)
Valore netto						
Beni immobili	117.323		4.121	(312)	(6.494)	114.638
Impianti e macchinari	2.252	430			(344)	2.338
Attrezzature industriali e commerciali	8.650	1.778		(1)	(4.736)	5.691
Altri beni mobili	14.260	4.914	5.070	(1)	(5.743)	18.500
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.784	18.051	(9.191)	(1.647)		18.997
Totale valore netto	154.269	25.173	0	(1.961)	(17.317)	160.164

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.3 Diritti d'uso beni in leasing

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2020 relativa ai diritti d'uso su beni in leasing:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2020
Valore lordo					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11		(11)		0
Attrezzatura varia e minuta	3.068	207	(88)		3.187
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	3.207	2.586	(784)		5.009
Macchine elettromeccaniche e elettr.	908		(46)		862
Terreni	4.348				4.348
Totale valore lordo	11.730	2.793	(929)	0	13.594
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	(8)		11	(3)	0
Attrezzatura varia e minuta	(614)		88	(686)	(1.212)
Attrezzature complesse	(54)			(53)	(107)
Automezzi	(649)		777	(932)	(804)
Macchine elettromeccaniche e elettr.	(175)		46	(185)	(314)
Terreni	(181)			(392)	(573)
Totale fondo amm.to e svalutazione	(1.681)	0	922	(2.251)	(3.010)
Valore netto					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	3			(3)	0
Attrezzatura varia e minuta	2.454	207		(686)	1.975
Attrezzature complesse	134			(53)	81
Automezzi	2.558	2.586	(7)	(932)	4.205
Macchine elettromeccaniche e elettr.	733			(185)	548
Terreni	4.167			(392)	3.775
Totale valore netto	10.049	2.793	(7)	(2.251)	10.584

La voce "Diritti d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16. Come locatario, la Società ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2020 è pari a 10.584 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.251 migliaia di euro. Ai fini della determinazione di detti valori, la Società si è avvalsa dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

Nel corso dell'esercizio 2019 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	1° gennaio 2019	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2019
Valore lordo					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11				11
Attrezzatura varia e minuta	2.203	865			3.068
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	1.341	1.910	(44)		3.207
Macchine elettromeccaniche e elettr.	868	40			908
Terreni	108	4.240			4.348
Totale valore lordo	4.719	7.055	(44)	0	11.730
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade				(8)	(8)
Attrezzatura varia e minuta				(614)	(614)
Attrezzature complesse				(54)	(54)
Automezzi			11	(660)	(649)
Macchine elettromeccaniche e elettr.				(175)	(175)
Terreni				(181)	(181)
Totale fondo amm.to e svalutazione	0	0	11	(1.692)	(1.681)
Valore netto					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11			(8)	3
Attrezzatura varia e minuta	2.203	865		(614)	2.454
Attrezzature complesse	188			(54)	134
Automezzi	1.341	1.910	(33)	(660)	2.558
Macchine elettromeccaniche e elettr.	868	40		(175)	733
Terreni	108	4.240		(181)	4.167
Totale valore netto	4.719	7.055	(33)	(1.692)	10.049

6.4 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2020 e relativo comparativo:

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(732)	(730)
Totale investimenti Immobiliari	3.402	3.404

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2020:

Movimentazione Fondo ammortamento investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020
Valore iniziale	(730)
Decrementi	
Ammortamenti	(2)
Valore finale Fondo ammortamento investimenti immobiliari	(732)

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La voce include i valori dei fabbricati ad uso civile non strumentali all'attività d'impresa (appartamenti e box).

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2020, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a svalutare i non-financial assets.

6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

Partecipazioni in società controllate e collegate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
SEA Energia SpA	7.026	7.026
SEA Prime SpA	25.451	25.451
Partecipazioni in società controllate	32.477	32.477
Airport Handling SpA	7.190	7.190
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Malpensa Logistica Europa SpA	1.674	1.674
Disma SpA	421	421
SEA Services Srl	300	300
Partecipazioni in società collegate	17.969	17.969
Partecipazioni in società controllate e collegate	50.446	50.446

Il saldo della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate" ammonta a 50.446 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (50.446 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

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

Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

di Giustizia che in data 10 dicembre 2020 ha respinto con sentenza le istanze del Comune di Milano, sancendo definitivamente l'estinzione del giudizio.

Non si ravvedono conseguenze dirette per SEA rispetto a tale sentenza, che, come sopra indicato, era già estranea alla vicenda, avendo ottemperato alle prescrizioni della decisione della Commissione.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2020 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date.

31 dicembre 2020

(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
SEA Energia SpA	68.146	39.026	37.772	1.256	29.120	29.120	100,00%
SEA Prime SpA	30.801	12.628	9.775	1.789	18.173	18.157	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA	40.983	12.052	57.146	(3.552)	28.931	8.679	30,00%
Dufrital SpA	38.989	11.333	42.815	(7.063)	27.656	11.062	40,00%
SACBO SpA	315.387	170.656	65.061	(20.596)	144.731	44.836	30,979%
SEA Services Srl ^(*)	4.088	2.674	8.709	639	1.414	566	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	30.385	13.444	50.424	5.047	16.941	4.235	25,00%
Disma SpA	4.757	1.209	2.853	(870)	3.548	665	18,75%

31 dicembre 2019

(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
SEA Energia SpA	72.969	45.105	59.097	3.487	27.864	27.864	100,00%
SEA Prime SpA	28.369	11.985	11.247	2.595	16.384	16.369	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA	57.484	25.001	127.612	1.769	32.483	9.745	30,00%
Dufrital SpA	62.776	28.057	182.238	13.053	34.719	13.888	40,00%
SACBO SpA	304.720	148.219	165.396	16.003	156.501	48.482	30,979%
SEA Services Srl ^(**)	5.877	2.872	18.015	2.233	3.005	1.202	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	26.944	12.550	52.705	4.631	14.394	3.598	25,00%
Disma SpA	6.628	2.255	6.704	626	4.373	820	18,75%

^(*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2020

^(**) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2019

6.6 Altre partecipazioni

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2020 ed al 31 dicembre 2019 della voce "Altre partecipazioni":

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2020 e 2019 delle altre partecipazioni:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Aeropuertos Argentina 2000 SA		0
Consorzio Milano Sistema in liquidazione		25
Romairport Srl	1	1
Totale Altre partecipazioni	1	26

AA2000

Si segnala che in data 22 settembre 2020, l'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos) ha formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di *CEDICOR* e, pertanto, SEA non detiene più alcun diritto sulla partecipazione al capitale sociale in Aeropuertos Argentina 2000 (AA2000), pertanto il valore presente nel bilancio 2019, pari a 1 euro, è stato pertanto eliminato.

La partecipazione in Consorzio Milano Sistema in liquidazione è stata completamente svalutata.

6.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2020 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2020
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	30.802	2.138		32.940
Svalutazione Immobilizzazioni non ancora demoliti	494	45		539
Fondi rischi ed oneri	11.470	(2.220)		9.250
Fondo crediti tassato	6.528	416		6.944
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	363	(7)		356
Valutazione a fair value dei derivati	714		(425)	289
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.467	(66)	49	1.450
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	17.786	(3.946)		13.840
Perdita fiscale		33.678		33.678
Altro	86	85		171
Totale imposte anticipate	70.029	30.123	(376)	99.776
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	9.588	(5.749)		3.839
Fondo di ripristino	1.499	120		1.619
Totale imposte differite	11.087	(5.629)	0	5.458
Totale imposte anticipate al netto delle differite	58.942	35.752	(376)	94.318

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La variazione della voce "Imposte differite attive" include, principalmente, l'effetto positivo dello stanziamento del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale al 31 dicembre 2020, assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista dunque, anche sulla base del Piano industriale 2021-2025 approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA del 19 gennaio 2021, la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento.

Ai fini del conteggio della fiscalità differita del 2020, non si è tenuto conto dell'attuale maggiorazione di 3,5 punti percentuali dell'aliquota IRES così come introdotta dalla Legge del 27 dicembre 2019 per le società concessionarie di servizi pubblici, tra cui quelle affidatarie di concessioni di gestione aeroportuale, per gli esercizi 2019, 2020 e 2021, non avendo la certezza, data l'attuale situazione di crisi del settore aeroportuale, che il periodo di riversamento cada nel triennio di vigenza della legge.

Sulla variazione delle imposte differite ha inciso, pertanto, il conseguente riallineamento dei crediti per imposte anticipate calcolati al 3,5% e registrati nel precedente esercizio, che si è reso necessario a seguito dei mutati scenari in termini di recuperabilità della suddetta maggiorazione IRES entro l'attuale periodo triennale sopra citato.

6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti non correnti":

Altri crediti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85		
Altri crediti	48.534	6.352
Totale altri crediti non correnti	48.534	6.352

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 48.534 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (6.352 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

La voce si riferisce, principalmente, all'attività relativa all'*indemnification right* garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione presentato tra le attività non correnti, in accordo al principio IAS 8 paragrafi 10 e 11.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento ai crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 1.328 migliaia di euro (1.328 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), sono interamente coperti dal fondo svalutazione crediti e sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell' "Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa.

6.9 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce "Rimanenze":

Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.279	3.118
Fondo obsolescenza magazzino	(1.264)	(1.288)
Totale rimanenze	2.015	1.830

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Le rimanenze alla fine dell'esercizio sono state adeguate al presunto valore di realizzo o sostituzione mediante accantonamento di apposito fondo obsolescenza che al 31 dicembre 2020 ammonta a 1.264 migliaia di euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 38 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2020.

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2020 e, relativo comparativo, della voce "Crediti commerciali":

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti	39.505	103.749
Crediti commerciali verso imprese controllate	3.245	3.273
Crediti commerciali verso imprese collegate	6.374	13.140
Totale crediti commerciali	49.124	120.162

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.

La drastica riduzione dei crediti commerciali è imputabile alla parziale interruzione delle attività di business, legata all'attuazione delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 e alla netta riduzione del volume d'affari nell'esercizio 2020. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato in Relazione sulla Gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate a seconda dello stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime, come descritto nella precedente Nota 3 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Fondo iniziale	98.577	100.553
Incrementi (decrementi) netti	10.194	(1.862)
Utilizzi	(629)	(114)
Valore finale fondo svalutazione crediti	108.142	98.577

Gli incrementi netti del fondo, pari a 10.194 migliaia di euro per il 2020 (a fronte di decrementi netti per 1.862 migliaia di euro per l'esercizio 2019) 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, sia del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Gli utilizzi dell'esercizio 2020, pari a 629 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dei crediti si rimanda alla Nota 4.1.

Per quanto riguarda i crediti verso controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8, relativa ai rapporti con parti correlate.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.11 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 28.244 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (26.128 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ed è composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare, il saldo al 31 dicembre 2020 è composto dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia SpA. Si rimanda a quanto esposto nella Nota 8 relativa ai rapporti con parti correlate.

6.12 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 1.090 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (955 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e si riferisce, principalmente, per 635 migliaia di euro al credito IRAP e IRES derivante dai maggiori acconti versati nel 2019 rispetto al debito IRAP e IRES dell'esercizio 2019 e per 60 migliaia di euro (60 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ai crediti tributari iscritti a seguito del piano di riparto relativo alla liquidazione della controllata SEA Handling SpA in liquidazione.

6.13 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti correnti":

Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Crediti diversi	3.715	4.707
Crediti verso compagnie assicurative	947	488
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	530	202
Crediti per incassi vari	169	372
Totale altri crediti correnti	5.361	5.769

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 5.361 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (5.769 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 3.715 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (4.707 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori). La variazione dell'esercizio è principalmente legata alla riduzione dei crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 947 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (488 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 530 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (202 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si riferiscono principalmente a crediti verso INPS e INAIL.

I crediti per incassi vari, pari a 169 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (372 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con carta di credito, POS e telepass per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

6.14 Cassa e disponibilità liquide

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Depositi bancari e postali	588.204	87.420
Denaro e valori in cassa	46	43
Totale cassa e disponibilità liquide	588.250	87.463

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2020 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 587.926 migliaia di euro (87.317 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), depositi bancari non disponibili per 103 migliaia di euro (103 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), crediti per interessi attivi su conti correnti maturati nell'esercizio per 175 migliaia di euro e denaro e valori in cassa per 46 migliaia di euro (43 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

6.15 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2020 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 di azioni di valore pari a 0,11 euro ciascuna, per un controvalore di complessivi 27.500 migliaia di euro.

Riserva legale e straordinaria

Al 31 dicembre 2020 la riserva legale di SEA ammonta a 5.500 migliaia di euro mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a 174.649 migliaia di euro (63.083 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Tale incremento, pari a 111.566 migliaia di euro, è conseguente all'integrale destinazione dell'utile dell'esercizio 2019.

Riserva altre partecipazioni

Al 31 dicembre 2020 il saldo della riserva altre partecipazioni è stato chiuso (1 euro al 31 dicembre 2019) a seguito della formalizzazione da parte dell'ORSNA dell'autorizzazione alla cessione della partecipazione detenuta in Aeropuertos Argentina 2000. Si rimanda a quanto esposto in Nota 6.6.

Riserva di cash flow hedge

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2020, pari a -913 migliaia di euro (-2.260 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), è rappresentativo della variazione del *fair value* della parte di efficacia dei contratti derivati di copertura e delle relative variazioni di *time value*. Per il dettaglio dei contratti derivati si rimanda a quanto elencato in Nota 4.2.

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2020, pari a -3.418 migliaia di euro (-3.262 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto.

Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

Destinazione Risultato d'esercizio

In data 4 maggio 2020 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato l'integrale destinazione a riserva straordinaria dell'utile dell'esercizio 2019, pari a 111.566 migliaia di euro.

Per i dettagli sulla movimentazione del patrimonio netto degli ultimi due esercizi si rimanda al "Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto".

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Disponibilità riserve

In conformità a quanto previsto dall'art. 2427, n.7-bis del Codice Civile, si riporta di seguito la composizione analitica del patrimonio netto con riferimento alla disponibilità e distribuibilità di ciascuna voce.

(in migliaia di euro)	Importo al 31/12/2020	Possibilità di utilizzazione ^(*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	174.649	A,B,C	174.649	124.600
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva di cash flow hedge	(913)			
Riserva utile/perdita attuariale	(3.418)			
Altre riserve ⁽¹⁾ :				
- ex lege rivalutazione 576/75	3.649	A,B,C	3.649	
- ex lege rivalutazione 72/83	13.557	A,B,C	13.557	
- ex lege rivalutazione 413/91	43.082	A,B,C	43.082	
Totale	278.420		234.937	124.600
Totale quota non distribuibile		43.483		

^(*) A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci

⁽¹⁾ Riserve in sospensione d'imposta

6.16 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione del "Fondo rischi e oneri" per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020:

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	Altri movimenti	31 dicembre 2020
Fondo di ripristino e sostituzione	129.469	16.885	(13.158)		42.455	175.651
Fondo oneri futuri	24.695	2.818	(3.311)	(359)		23.843
Totale fondo rischi e oneri	154.164	19.703	(16.469)	(359)	42.455	199.494

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari 175.651 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (129.469 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino legati alla riqualifica funzionale del Terminal di Linate, al rifacimento dell'impianto della linea d'acqua surriscaldata e delle coperture del Terminal di Malpensa nonché, in area "air side", alla ripavimentazione di alcuni tratti delle piste, delle taxiway e dei piazzali di sosta degli aeromobili. Per una migliore esposizione dei dati patrimoniali la Società ha presentato, a partire dal corrente esercizio, l'attività relativa all'*indemnification right* garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione tra le attività non correnti, in accordo al principio IAS 8 paragrafi 10 e 11. La contropartita di tale ammontare è stata inclusa nella voce "Altri movimenti".

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	31 dicembre 2020
Accantonamenti in materia di lavoro	5.803	2.239	(1.765)	(162)	6.115
Rischi fiscali	360			(35)	325
Fondi diversi	18.532	579	(1.546)	(162)	17.403
Totale fondo oneri futuri	24.695	2.818	(3.311)	(359)	23.843

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2019.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 325 migliaia di euro, è relativo alla copertura dei contenziosi attualmente in essere presso i competenti organi della giustizia tributaria in materia di IVA derivante dalle verifiche dell'Agenzia delle Dogane in materia di rivendita di energia elettrica ed imposta di registro applicata sui dispositivi di talune sentenze civili.

La voce dei "Fondi diversi" per 17.403 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (18.532 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) è composta principalmente nel modo seguente:

- 3.775 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 821 migliaia di euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni;
- 9.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala che a fine 2019 è stato avviato un piano di mappatura completo dei ricettori sensibili nell'intorno aeroportuale di Linate che sarà poi esteso anche al territorio di Malpensa con analoga finalità. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 3.000 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione del bilancio separato e dei pareri dei consulenti che rappresentano la Società nei contenziosi stessi, gli Amministratori ritengono che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali emergenti.

6.17 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2020 e relativo comparativo è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Fondo iniziale	47.215	45.188
(Proventi)/oneri finanziari	216	454
Utilizzi	(2.939)	(2.220)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	206	3.793
Totale Fondi relativi al personale	44.698	47.215

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:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Basi tecniche economiche-finanziarie

	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Tasso annuo di attualizzazione	0,01%	0,77%
Tasso annuo di inflazione	0,80%	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,10%	2,63%

Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA*.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2020 e, relativo comparativo, con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

Variazione delle ipotesi

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
+ 1 % sul tasso di turnover	44.314	46.814
- 1 % sul tasso di turnover	45.119	47.657
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	45.300	47.863
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	44.106	46.578
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	43.744	46.189
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	45.684	48.277

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

Durata media finanziaria dell'obbligazione

(valore espresso in anni)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Duration del piano	9,2	9,4

Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Annualità 1	4.473	4.397
Annualità 2	1.996	3.438
Annualità 3	2.077	2.073
Annualità 4	2.157	2.099
Annualità 5	2.326	2.297

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2020 e relativo esercizio di comparazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	33.461	564.849	24.398	199.551
Debiti verso altri finanziatori	315.086	306.194	10.414	306.103
Totale passività finanziarie	348.547	871.043	34.812	505.654

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	30.580	564.849	23.459	195.977
Debito per oneri su finanziamento	1.137		939	
Fair value derivati	1.744			3.574
Debiti verso banche	33.461	564.849	24.398	199.551
Debiti verso obbligazionisti	299.856	298.490		299.369
Debito per oneri su obbligazioni	9.014		6.609	
Passività per leasing (debito finanziario)	1.584	7.704	1.681	6.734
Finanziamenti agevolati			44	
Debiti finanziari verso controllate	4.632		2.080	
Debiti verso altri finanziatori	315.086	306.194	10.414	306.103
Totale passività correnti e non correnti	348.547	871.043	34.812	505.654

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è prevalentemente riconducibile all'indebitamento bancario per finanziamenti di medio lungo termine e ai prestiti obbligazionari denominati "SEA 3 1/8 2014-2021" e "SEA 3 1/2 2020-2025". Si segnala che l'incremento dell'indebitamento della Società è principalmente riconducibile all'emissione del nuovo prestito obbligazionario da 300 milioni di euro, all'accensione di nuovi *Term Loan* per 400 milioni di euro, parzialmente compensati dal rimborso delle quote capitali in scadenza sui finanziamenti in essere.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accessi e sui contratti derivati sottoscritti si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2020, e relativo comparativo dell'esercizio 2019, secondo quanto previsto dalla Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Indebitamento Finanziario netto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
A. Disponibilità Liquide	(588.250)	(87.463)
B. Altre Disponibilità Liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(588.250)	(87.463)
E. Crediti finanziari	(28.244)	(26.128)
F. Debiti finanziari correnti	4.632	2.080
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	30.580	23.459
H. Altri debiti finanziari correnti ^(*)	313.335	9.273
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	348.547	34.812
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(267.947)	(78.779)
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	564.849	195.977
L. Obbligazioni emesse	298.490	299.369
M. Altri debiti finanziari non correnti	7.704	10.308
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	871.043	505.654
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	603.096	426.875

^(*) Il saldo della voce al 31/12/2020 comprende anche il valore delle obbligazioni emesse, pari a 299.856 migliaia di euro e del fair value derivati pari a 1.744 migliaia di euro, con scadenza entro i successivi 12 mesi. Nel precedente esercizio, tali voci erano classificate nei debiti ed altre passività finanziarie non correnti.

A fine dicembre 2020 l'indebitamento finanziario netto, pari a 603.096 migliaia di euro, evidenzia un peggioramento di 176.221 migliaia di euro rispetto a fine 2019, il cui saldo risultava essere di 426.875 migliaia di euro.

Come desumibile dal rendiconto finanziario, sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto ha influito il fatto che il *cash flow* generato dall'attività operativa è risultato negativo per 118.764 migliaia di euro, non in grado quindi di compensare neanche parzialmente il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (36.844 migliaia di euro) e quello assorbito dalla gestione finanziaria per il pagamento di interessi e commissioni (pari a 18.511 migliaia di euro); l'esercizio 2020, infatti, è stato impattato significativamente dalla dinamica negativa dei flussi di cassa, determinata in particolare dall'emergenza sanitaria da Covid-19; dal punto di vista finanziario l'incremento delle disponibilità liquide di 500.787 migliaia di euro (588.250 migliaia di euro a fine 2020 a fronte di 87.463 migliaia di euro nel 2019) deriva, principalmente, dall'emissione del nuovo Bond da 300 milioni di euro e dall'erogazione di nuovi *Term Loans* per complessivi 400 milioni di euro, parzialmente compensati dalla prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in essere con un esborso di 23.503 migliaia di euro.

Le voci "Altri debiti finanziari correnti" e "Altri debiti finanziari non correnti" comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2020 rispettivamente a 1.584 migliaia di euro e 7.704 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura di pista/piazzale/strade			4	
Attrezzatura varia e minuta	680	1.571	624	2.082
Attrezzature complesse	55	37	53	91
Automezzi	662	3.679	783	1.994
Macchine elettromeccaniche ed elett.	156	432	186	593
Terreni	31	1.985	31	1.974
Totale	1.584	7.704	1.681	6.734

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2020 e delle altre variazioni.

Attività e Passività finanziarie correnti e non correnti

(in migliaia di euro)	Finanziamenti bancari a m/l termine (quota corrente e non corrente)	Prestiti obbligazionari	Finanziamenti agevolati (quota corrente e non corrente)	Debito per oneri su finanziamenti e prestiti obbligazionari	Debiti per leasing	Derivato passivo	Crediti / Debiti finanziari verso controllate	Totale
31 dicembre 2019	219.436	299.369	44	7.548	8.415	3.574	(24.048)	514.338
Flussi di cassa:								
- Erogazione di finanziamenti Term Loan	400.000							400.000
- Emissione prestito obbligazionario		300.000						300.000
- Rimborsamento quota capitale	(23.459)		(44)					(23.503)
- Variazione del cash pooling							436	436
- Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2019				(7.548)				(7.548)
- Rimborsamento quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16					(2.022)			(2.022)
Totale flussi di cassa	376.541	300.000	(44)	(7.548)	(2.022)	0	436	667.363
Altre variazioni:								
- Effetto costo ammortizzato	(548)	(1.023)						(1.571)
- Variazione del fair value						(1.830)		(1.830)
- Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari				10.151				10.151
- Variazione debito per leasing finanziario IFRS16					2.895			2.895
Totale Altre variazioni	(548)	(1.023)	0	10.151	2.895	(1.830)	0	9.645
31 dicembre 2020	595.429	598.346	0	10.151	9.288	1.744	(23.612)	1.191.346

6.19 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Debiti commerciali":

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Debiti verso fornitori	88.194	150.318
Acconti	6.553	3.940
Debiti verso imprese controllate	8.022	11.363
Debiti verso imprese collegate	7.150	11.519
Totale debiti commerciali	109.919	177.140

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

I debiti commerciali, pari a 109.919 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2020 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 1.415 migliaia di euro (4.076 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

I debiti per acconti al 31 dicembre 2020, pari a 6.553 migliaia di euro, evidenziano un incremento di 2.613 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto, principalmente, degli acconti da clienti a fronte di anticipazioni finanziarie.

Per quanto riguarda i debiti verso le società controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8 relativa ai rapporti con parti correlate.

6.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 7.722 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (10.520 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), sono costituiti principalmente dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 4.516 migliaia di euro (4.757 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e dal debito IVA per 2.741 migliaia di euro (939 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

Si precisa che il saldo del 2019 comprendeva anche il debito per imposte dirette pari a 4.819 migliaia di euro.

6.21 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2020 e relativo comparativo:

Altri debiti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.889	13.878
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	12.049	23.825
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.712	2.621
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	77.279	71.187
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	10.349	14.664
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	13	96
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	26.109	51.416
Depositi cauzionali di terzi	1.198	1.094
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	55	54
Debito verso azionisti per dividendi	96	84.839
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	218	234
Altri	5.887	17.452
Totale altri debiti correnti	147.854	281.360

Il saldo della voce "Altri debiti correnti" evidenzia una riduzione di 133.506 migliaia di euro, passando da 281.360 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 a 147.854 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, all'effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: i) riclassificazione nella voce "Altri debiti non correnti" della quota dei debiti verso azionisti per dividendi, pari a 84.737 migliaia di euro, relativa alla seconda *tranche* della delibera di distribuzione straordinaria di poste disponibili di patrimonio netto, risultanti dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 alla voce "Altre Riserve", per un importo complessivo di 124.600 migliaia di euro, approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 30 settembre 2019. La prima *tranche* dell'importo deliberato è stata corrisposta nell'esercizio 2019 mentre, per l'erogazione della seconda e ultima *tranche* da liquidarsi a decorrere dal 24 giugno 2020, la Società si è riservata di rideterminare la data del pagamento quando, superata la fase di emergenza dovuta al Covid-19, si realizzeranno le condizioni economico finanziarie tali da consentirli; ii) minori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 11.776 migliaia di euro, principalmente dovuti alle iniziative di contenimento del costo del lavoro, adottate dalla Società; iii) maggiori oneri per 6.092 migliaia di euro riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; iv) riduzione dei debiti verso lo Stato relativamente agli oneri legati al versamento del canone concessorio, per 4.315 migliaia di euro, a seguito della drastica riduzione dei dati di traffico dell'esercizio 2020. Si precisa che il saldo al 31 dicembre 2020 comprende il canone relativo all'intera annualità 2020 e il saldo dell'esercizio 2019, la cui scadenza è stata prorogata al 30 aprile 2021; v) riduzione dei debiti per 25.307 migliaia di euro relativi alle addizionali sui diritti di imbarco istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015; vi) riduzione della voce "Altri" per 11.565 migliaia di euro. Tale voce, pari a 5.887 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (17.452 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori. I risconti passivi del 2020 risentono della ridefinizione dei contratti commerciali vigenti e della significativa riduzione delle attività aeroportuali, a causa degli effetti legati all'emergenza sanitaria Covid-19.

Si precisa che la voce "Debiti per addizionali sui diritti di imbarco" è comprensiva delle quote addebitate ai vettori (e non ancora incassate) e di quelle già incassate e riversate all'INPS/Erario nei primi mesi del 2021.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)". La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR Roma avanzato dalla Società, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza del dicembre 2019. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA".

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti non correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2020 e relativo comparativo:

Altri debiti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Debiti verso azionisti per dividendi	84.737	
Debiti verso dipendenti	2.538	6.561
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	533	1.401
Totale altri debiti non correnti	87.808	7.962

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" si riferisce alla parte non corrente dei debiti verso azionisti per dividendi (per i cui dettagli si rimanda a quanto sopra riportato) e debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

6.22 Crediti e debiti di durata superiore a cinque anni

Non esistono crediti di durata superiore a cinque anni.

I debiti di natura finanziaria di durata superiore a cinque anni ammontano a 83.647 migliaia di euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2020 e, per 3.513 migliaia di euro, relativamente ai debiti per leasing finanziario.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7. CONTO ECONOMICO

7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit*:

Ricavi di gestione per *Business Unit*

(in migliaia di euro)	2020	2019
Aviation	148.158	432.747
Non Aviation	92.680	252.808
Totale Ricavi di gestione	240.838	685.555

Di seguito il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione *Aviation*

(in migliaia di euro)	2020	2019
Diritti e infrastrutture centralizzate	129.538	371.570
Ricavi da gestione sicurezza	11.246	44.692
Utilizzo spazi in regime regolamentato	7.374	16.485
Totale Ricavi di gestione Aviation	148.158	432.747

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2020 registra una significativa riduzione di 284.589 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 432.747 migliaia di euro nel 2019 a 148.158 migliaia di euro nel 2020. La contrazione dei ricavi è principalmente riconducibile agli effetti negativi legati alla diffusione del virus Covid-19 che ha generato una forte riduzione delle attività aeroportuali a seguito del drastico calo del traffico passeggeri.

Per i dettagli e l'analisi sui dati di traffico dell'esercizio 2020 si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

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

Ricavi di gestione *Non Aviation*

(in migliaia di euro)	2020	2019
Retail	24.930	100.239
Parcheggi	23.741	73.426
Spazi cargo	15.567	17.105
Pubblicità	4.125	10.420
Servizi Premium	3.568	18.311
Real Estate	1.302	2.913
Servizi e altri ricavi	19.447	30.394
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	92.680	252.808

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	2020	2019
Shops	10.571	52.387
Food & beverage	6.040	21.677
Car rental	5.905	17.311
Attività bancarie	2.414	8.864
Totale Retail	24.930	100.239

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia una riduzione di 160.128 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 252.808 migliaia di euro nel 2019 a 92.680 migliaia di euro nel 2020. Tale andamento è principalmente ascrivibile agli effetti derivanti dalla diffusione dell'infezione da Covid-19 che ha drasticamente ridotto il traffico passeggeri, generando effetti negativi sull'intera filiera del settore aeroportuale.

La voce "Servizi e altri ricavi" si compone principalmente dei proventi derivanti dall'attività di progettazione, dall'attività di *service* e proventi diversi.

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 51.142 migliaia di euro nel 2019 a 29.024 migliaia di euro nel 2020.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di migliona dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.1.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 7.6) è riflessa l'aumento corrispondente dei costi sostenuti per l'effettuazione dei lavori su beni in concessione.

7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia il costo del lavoro:

Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	2020	2019
Salari e stipendi	92.361	136.277
Oneri sociali	29.475	37.435
Trattamento fine rapporto	7.607	7.698
Altri costi del lavoro	2.730	5.173
Totale costi del lavoro	132.173	186.583

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Il costo del lavoro ha subito una riduzione pari a 54.410 migliaia di euro, passando da 186.583 migliaia di euro nel 2019 a 132.173 migliaia di euro nel 2020 (-29,2%).

Tale variazione è in gran parte riconducibile alla fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, accompagnata dal ridimensionamento dei costi retributivi variabili e dal calo della forza lavoro. Per maggiori dettagli si rimanda anche a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti FTE (*Full Time Equivalent*) per categoria, con raffronto rispetto all'esercizio precedente:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Gennaio-Dicembre 2020		Gennaio-Dicembre 2019	
		%		%
Dirigenti	51	2%	52	2%
Quadri	281	10%	287	11%
Impiegati	1.682	63%	1.701	62%
Operai	617	23%	614	22%
Totale dipendenti subordinati	2.631	98%	2.654	97%
Dipendenti somministrati	54	2%	77	3%
Totale dipendenti	2.685	100%	2.731	100%

Si riporta, infine, il numero dei dipendenti complessivi in termini di HDC (*Headcount*) alla data di chiusura del bilancio separato:

Numero dipendenti HDC (Headcount) a fine periodo

	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.720	2.780	(60)

7.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i "Materiali di consumo":

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2020	2019
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	7.139	11.998
Variazione delle rimanenze	(185)	85
Totale materiali di consumo	6.954	12.083

La voce "Materiali di consumo" include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.). La contrazione dei costi rispetto al precedente esercizio è imputabile alla forte riduzione delle attività aeroportuali legate agli effetti dell'infezione da Covid-19. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.5 Altri costi operativi

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri costi operativi":

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	2020	2019
Utenze e spese di vigilanza	30.866	46.768
Costi di manutenzione ordinaria	23.271	31.548
Canoni vs Enti Pubblici	15.882	35.510
Servizi di scalo forniti da società di Handling	13.937	22.885
Pulizia	12.417	16.735
Oneri tributari	7.537	7.575
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	7.512	7.329
Gestione parcheggi	7.424	18.419
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	4.276	6.447
Prestazione per assistenza disabili e supporto al passeggero	2.446	5.222
Costi commerciali	2.028	7.667
Assicurazioni	1.516	1.202
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	854	2.017
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	731	594
Affitti passivi	211	529
Minusvalenze su beni patrimoniali	13	518
Altri costi	8.408	17.037
Totale altri costi operativi	139.329	228.002

Nell'esercizio 2020 la voce "Altri costi operativi" ha subito una diminuzione per 88.673 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è principalmente legata agli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha impattato negativamente su tutta la filiera del trasporto aereo, generando un drastico calo delle attività aeroportuali a causa della forte contrazione del traffico passeggeri.

La voce residuale "Altri costi" accoglie, principalmente, la remunerazione riconosciuta da SEA per l'attività di incasso dei diritti aeroportuali legati all'aviazione generale pari a 2.528 migliaia di euro (4.357 migliaia di euro nel 2019), i costi per servizi di ristorazione delle Sale Vip pari a 662 migliaia di euro (4.565 migliaia di euro nel 2019), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a 639 migliaia di euro (1.846 migliaia di euro nel 2019), i costi industriali e amministrativi diversi (principalmente oneri per certificazioni ed autorizzazioni, costi per servizi di accoglienza e ricevimento dei passeggeri e perdite su crediti) pari a 833 migliaia di euro (1.163 migliaia di euro nel 2019), i costi per il servizio di collegamento a terra pari a 750 migliaia di euro (1.735 migliaia di euro nel 2019), i contributi associativi versati dalla Società pari a 1.227 migliaia di euro (1.150 migliaia di euro nel 2019), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a 365 migliaia di euro (514 migliaia di euro nel 2019), le spese per il funzionamento degli uffici e altri oneri di natura amministrativa.

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 46.321 migliaia di euro nel 2019 a 26.680 migliaia di euro nel 2020. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (Nota 7.2).

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.7 Accantonamenti e svalutazioni

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

Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	2020	2019
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	10.194	(1.862)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	2.459	2.548
Svalutazioni immobilizzazioni materiali/immateriali	420	
Totale accantonamenti e svalutazioni	13.073	686

Nel 2020 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia un incremento di 12.387 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, passando da 686 migliaia di euro nel 2019 a 13.073 migliaia di euro nel 2020.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali e sia dei rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Per maggiori informazioni in merito alle modalità di determinazione e gestione del fondo svalutazione crediti, si rimanda a quanto riportato in Nota 4.1.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a 2.459 migliaia di euro nel 2020, si riferiscono principalmente ad accantonamenti in materia di lavoro e all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano.

La Società, infine, ha provveduto a rilevare svalutazioni in immobilizzazioni per un valore pari a 420 migliaia di euro nel 2020, relativamente a beni che nel prossimo esercizio saranno oggetto di dismissione dal patrimonio aziendale.

7.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	2020	2019
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	17.150	22.000
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	17.150	22.000

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio per complessivi 16.885 migliaia di euro, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio" e per 265 migliaia di euro al rilascio a conto economico della quota annuale degli interventi di ripristino e sostituzione iscritti nei precedenti esercizi nella voce 6.8 "Altri crediti non correnti".

Si precisa che annualmente la Società procede all'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2020	2019
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	52.042	53.913
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	17.420	17.317
Ammortamento degli investimenti immobiliari	2	2
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.251	1.692
Totale ammortamenti	71.715	72.924

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dalla Società mentre, per le immobilizzazioni immateriali rientranti nel c.d. "Diritto Concessionario" è strettamente connesso alla durata della concessione.

Si segnala che con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, secondo quanto riportato all'art. 202, co. 1-bis. Conseguentemente, la Società ha provveduto a ricalcolare gli ammortamenti, secondo la nuova scadenza della Convenzione 2001, prorogata alla data del 4 maggio 2043.

7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

Proventi (oneri) da partecipazioni

(in migliaia di euro)	2020	2019
Dividendi da Malpensa Logistica Europa SpA	625	875
Rivalutazione (Svalutazione) Consorzio Milano Sistema in liquidazione	(25)	
Dividendi da Dufrital SpA		3.543
Dividendi da SACBO SpA		2.026
Dividendi da Airport Handling SpA		1.200
Dividendi da SEA Services Srl		892
Dividendi da Disma SpA		225
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	600	8.761

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi netti da partecipazioni pari a 600 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, a fronte di 8.761 migliaia di euro rilevati nel precedente esercizio.

I proventi da partecipazioni riferiti ai dividendi distribuiti dalle società partecipate hanno subito una riduzione di 8.136 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 8.761 migliaia di euro nel 2019 a 625 migliaia di euro nel 2020.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.11 Proventi e oneri finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2020	2019
Utili su cambi	2	11
Altri proventi finanziari	997	854
Totale proventi finanziari	999	865
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(14.665)	(11.676)
Perdite su cambi	(2)	(4)
Altri interessi passivi	(5.646)	(5.432)
Totale oneri finanziari	(20.313)	(17.112)
Totale proventi (oneri) finanziari	(19.314)	(16.247)

Gli oneri finanziari netti si incrementano di 3.067 migliaia di euro, passando da 16.247 migliaia di euro nel 2019 a 19.314 migliaia di euro nel 2020. A fronte di un miglioramento, pari a 134 migliaia di euro, dei proventi finanziari, gli oneri finanziari registrano un aggravio di costi pari a 3.201 migliaia di euro.

L'incremento degli oneri finanziari di 3.201 migliaia di euro è principalmente determinato dall'aumento dell'indebitamento lordo (nuovo *funding* 2020), con maggior aggravio di interessi passivi per 2.989 migliaia di euro. La riduzione degli interessi passivi su TFR per 238 migliaia di euro e degli interessi passivi su derivati per 168 migliaia di euro è totalmente compensata dall'aumento degli oneri per commissioni su finanziamenti.

Per maggiori dettagli sulla variazione delle passività finanziarie si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.18.

7.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Imposte":

Imposte

(in migliaia di euro)	2020	2019
Imposte correnti	192	52.386
Imposte differite /(anticipate)	(35.752)	(3.338)
Totale imposte	(35.560)	49.048

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2020:

(in migliaia di euro)	2020	%
Perdita prima delle imposte	(155.927)	
Imposte sul reddito teoriche	(37.422)	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	1.011	-0,6%
IRAP	(558)	0,4%
Altro	1.409	-0,9%
Imposte effettive	(35.560)	22,8%

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Le principali differenze fiscali di carattere permanente sono correlate alla quota indeducibile dell'Imposta Municipale Unica ed altri costi in tutto o in parte indeducibili; tale effetto è parzialmente compensato dall'agevolazione del super-ammortamento su beni strumentali acquistati dal 2016 al 2019 e dalla detassazione dei dividendi incassati nell'esercizio 2020 in regime di "participation exemption".

L'ammontare della voce "Altro" si compone, principalmente, delle rettifiche su fiscalità, sia corrente che differita, di esercizi precedenti.

8. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti della Società con parti correlate per gli esercizi 2020 e 2019, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020			
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti
<i>Imprese controllate</i>				
SEA Energia SpA	569	28.244	7.069	
SEA Prime SpA	2.676		953	4.632
<i>Imprese collegate</i>				
Aiport Handling SpA	2.710		5.313	
SACBO SpA	433		664	
Dufrital SpA	522		(15)	
Malpensa Logistica Europa SpA	2.230		1.078	
SEA Services Srl	304		8	
Disma SpA	175		102	
Totale Parti correlate	9.619	28.244	15.172	4.632
Totale voce di bilancio	49.124	28.244	109.919	348.547
% sul totale voce di bilancio	19,58%	100,00%	13,80%	1,33%

(in migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2020				
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	504	25.985	(69)	761	
SEA Prime SpA	5.662	2.550	(529)		
<i>Imprese collegate</i>					
Airport Handling SpA	7.016	15.813	(40)		
SACBO SpA ^(*)	523	3.591	(2)		
Dufrital SpA	6.812	2			
Malpensa Logistica Europa SpA	4.307		(40)		625
SEA Services Srl	1.298	664			
Disma SpA	209		(5)		
Signature Flight Support Italy Srl ^(**)	21				
<i>Altre partecipazioni</i>					
Consorzio Milano Sistema in liquidazione					(25)
Totale Parti correlate	26.352	48.605	(685)	761	600
Totale voce di bilancio	240.838	139.329	132.173	(19.314)	600
% sul totale voce di bilancio	10,94%	34,89%	(0,52)%	(3,94)%	100,00%

^(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 3.591 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

^(**) In data 22 giugno 2020 è stata perfezionata la cessione, da parte di SEA Prime SpA, della partecipazione di minoranza detenuta in Signature Flight Support Italy Srl. I dati esposti in tabella si riferiscono, pertanto, al periodo 01 gennaio 2020 - 22 giugno 2020.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Rapporti della Società con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019			
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti
<i>Imprese controllate</i>				
SEA Energia SpA	569	26.128	10.148	
SEA Prime SpA	2.704		1.215	2.080
<i>Imprese collegate</i>				
Aiport Handling SpA	4.700		7.229	
SACBO SpA	283		352	
Dufrital SpA	5.760		695	
Malpensa Logistica Europa SpA	1.361		1.070	
SEA Services Srl	1.010		2.173	
Signature Flight Support Italy Srl	14			
Disma SpA	12			
Totale Parti correlate	16.413	26.128	22.882	2.080
Totale voce di bilancio	120.162	26.128	177.140	34.812
% sul totale voce di bilancio	13,66%	100,00%	12,92%	5,97%

(in migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2019				
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	495	35.760	(108)	748	
SEA Prime SpA	9.041	4.357	(625)		
<i>Imprese collegate</i>					
Aiport Handling SpA	14.076	26.486	(38)		1.200
SACBO SpA ^(*)	1.171	11.867	(2)		2.026
Dufrital SpA	32.997	16			3.543
Malpensa Logistica Europa SpA	4.635		(40)		875
SEA Services Srl	3.862	4.550			892
Disma SpA	214		(3)		225
Signature Flight Support Italy Srl	69	1			
Totale Parti correlate	66.560	83.037	(816)	748	8.761
Totale voce di bilancio	685.555	228.002	186.583	(16.247)	8.761
% sul totale voce di bilancio	9,71%	36,42%	(0,44)%	(4,60)%	100,00%

^(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 11.867 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

8.1 Operazioni con società controllate

I rapporti commerciali in essere tra SEA e le società controllate sono rappresentati da:

- quanto ai rapporti fra SEA e SEA Energia SpA le operazioni attengono alla fornitura in favore degli Aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi; nonché a un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e pianificazione e controllo);
- con riferimento a SEA Prime SpA trattasi di rapporti legati al contratto di sub concessione per la gestione dell'aviazione generale, sullo scalo di Linate, prorogata da SEA in data 26 maggio 2008 e scadente il 30 aprile 2041 per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di aviazione generale e l'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza. Risulta in essere, inoltre, un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Prime SpA, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e contabile).

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

I crediti e i debiti finanziari sono relativi ai servizi di tesoreria accentrata (*cash pooling*) che SEA presta in favore delle controllate.

8.2 Operazioni con società collegate

Le transazioni tra la Società e le società collegate, nei periodi ivi indicati, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione commerciale dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e SEA Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (DISMA);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling SpA).

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

8.3 Altri rapporti con Parti correlate

Malpensa Logistica Europa SpA

Nel corso del 2020 Malpensa Logistica Europa ha distribuito dividendi a SEA per 625 migliaia di euro.

Dettaglio impegni per progetto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	47.884	41.288
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastruttura di volo e viabilità di Linate e Malpensa	2.564	13.514
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	3.091	4.970
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	7.485	2.962
Totale impegni per progetto	61.024	62.734

9. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Nell'esercizio 2020 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 514 migliaia di euro (372 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

10. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2020 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 217 migliaia di euro (222 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

11. COMPENSI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

I compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio separato di SEA riconosciuti alla società di revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2020, sono stati pari a 184 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 152 migliaia di euro per altre attività. I compensi della società di revisione sono esposti al netto dei contributi Consob.

12. IMPEGNI E GARANZIE

12.1 Impegni per investimenti

Si evidenziano di seguito i principali impegni per contratti di investimento con specifica dei raggruppamenti temporanei di impresa il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

12.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2020 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie pari ciascuna a 40.031 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e giugno 2017, a valere sulla linea BEI sottoscritta a dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 28.765 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussioni bancarie pari a 2.200 migliaia di euro e 2.000 migliaia di euro, a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio denominato "Area addestrativa E.I. di Lonate Pozzolo e del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione bancaria di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- 563 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

13. STAGIONALITÀ

Il *business* della Società 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.

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dall'insorgere della pandemia da Covid-19, che ha determinato la drastica riduzione del traffico passeggeri a partire dal mese di marzo, influenzando la regolare stagionalità del *business*.

14. PASSIVITÀ POTENZIALI

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a contenziosi su crediti (Nota 6.10) e rischi operativi (Nota 6.16). Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

15. ATTIVITÀ POTENZIALI

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 331/2017, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel conto economico, in applicazione dello IAS 37. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

16. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2020 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

17. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2020, la Società non ha posto in essere operazioni significative non ricorrenti.

L'evento più rilevante del 2020 è stato la diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, con la generazione di un grave impatto economico sulla filiera del trasporto aereo ed in particolare sul sistema delle infrastrutture aeroportuali. Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Eventi di rilievo dell'esercizio 2020".

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

18. EROGAZIONI PUBBLICHE (ARTICOLO 1, COMMI 125-129 DELLA LEGGE N. 124/2017)

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni, si comunica che la Società ha ricevuto, nel corso dell'esercizio, erogazioni pubbliche per un importo pari a 5.768 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
SEA Spa	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Finanziamento a fondo perduto per la realizzazione del prolungamento della linea ferroviaria Milano-Malpensa dal Terminal 1 al Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa	5.307
SEA Spa ^(*)	Regione Lombardia	Finanziamento a fondo perduto per opere di regimazione del fiume Lambro	461

^(*) Il finanziamento a fondo perduto ricevuto da SEA SpA è stato inoltrato a SEA Prime quale titolare delle opere di regimazione del fiume Lambro.

Come richiesto dall'articolo 1 Legge n. 124/2017 comma 126 sono di seguito elencate le erogazioni effettuate di importo superiore a 10 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
Teatro alla Scala	SEA Spa	Quota annuale socio fondatore	600
Curia Arcivescovile di Milano	SEA Spa	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	30
Università degli Studi dell'Insubria di Varese	SEA Spa	Contributo a sostegno della ricerca scientifica dell'Università degli Studi dell'Insubria - Dipartimento di Chirurgia e Medicina, nell'ambito del "Protocollo Studio Scientifico Screening Covid 19"	20

19. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2020

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione.

Si segnala che la Società mantiene la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) mediante una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, completata a ottobre 2020 e quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Codice fiscale: 00826040156

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto
in data 28 luglio 2021 dal sito internet
<http://www.seamilano.eu/it/media/int-pressr> ai sensi dell'art.
22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso
Registro delle Imprese.
Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di
Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autoriz-
zata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia
delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

N. 73993 di Repertorio N. 15117 di Raccolta
VERBALE DI ASSEMBLEA
REPUBBLICA ITALIANA
30 luglio 2021

Il giorno trenta del mese di luglio dell'anno duemilaventuno.

In Milano, via Metastasio n. 5.

Io sottoscritto Filippo Zabban, Notaio in Milano, iscritto presso il Collegio Notarile di Milano, procedo alla redazione e sottoscrizione del verbale dell'assemblea ordinaria della società:

"SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A."

con sede in Segrate, presso Aeroporto Linate, capitale sociale Euro 27.500.000,00 interamente versato, iscritta nel Registro delle Imprese tenuto dalla Camera di Commercio di Milano-Monza-Brianza-Lodi al numero di iscrizione e codice fiscale 00826040156, Repertorio Economico Amministrativo MI-472807,

(di seguito anche la "Società"),

tenutasi in data 29 luglio 2021, in Segrate, presso l'Aeroporto Milano Linate, Aerostazione 2° piano Linate Center, con il seguente ordine del giorno:

"1. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364 comma 1, n. 1 e 2 codice civile e determinazioni connesse."

Il presente verbale viene pertanto redatto, su richiesta della Società, e per essa del Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, nei tempi necessari per la tempestiva esecuzione degli obblighi di deposito e pubblicazione ai sensi dell'articolo 2375 del codice civile.

L'assemblea si è svolta alla mia costante presenza come segue.

"Il giorno ventinove del mese di luglio dell'anno duemilaventuno, alle ore 15 e 07, in Segrate, presso l'Aeroporto Milano Linate, Aerostazione 2° piano Linate Center, si è riunita l'assemblea ordinaria della società

"SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A."

con sede in Segrate, presso Aeroporto Linate, capitale sociale Euro 27.500.000,00 interamente versato, iscritta nel Registro delle Imprese tenuto dalla Camera di Commercio di Milano-Monza-Brianza-Lodi al numero di iscrizione e codice fiscale 00826040156, Repertorio Economico Amministrativo MI-472807.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione, Michaela Castelli, porge agli intervenuti, anche a nome degli altri componenti del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale, e del personale della Società, un cordiale saluto e li ringrazia per la partecipazione all'assemblea.

Quindi, richiamato l'articolo 8 dello statuto sociale, assume la presidenza dell'assemblea e designa nella persona del notaio Filippo

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Zabban il segretario della riunione.

Nessuno si oppone a tale designazione.

Il Presidente prosegue l'esposizione inerente alla costituzione della riunione dichiarando:

- che la presente assemblea è stata indetta in seconda convocazione per oggi 29 luglio 2021, alle ore 15, in questo luogo, giusta avviso di convocazione pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, parte seconda n. 69 del giorno 12 giugno 2021, avviso n. TX21AAA6677, nonché sul sito internet della Società www.seamilano.eu;

- che l'assemblea in prima convocazione, convocata per il giorno 29 giugno 2021 ad ore 15, non si è costituita e della circostanza è stato dato atto nel verbale, conservato agli atti sociali;

- che sono attualmente presenti o rappresentati 11 soci portatori di numero 249.594.896 delle complessive numero 250.000.000 di azioni da nominali Euro 0,11 cadauna, tutte con diritto di voto, in cui è suddiviso il capitale sociale di Euro 27.500.000,00, pari al 99,83% del capitale sociale, come risulterà dall'elenco che verrà allegato al verbale assembleare;

- che è stata accertata la legittimazione all'intervento dei soggetti legittimati al voto presenti o rappresentati e così l'identità dei medesimi o dei loro rappresentanti, a cura dei componenti i seggi, e le deleghe sono state acquisite agli atti sociali.

Il Presidente comunica altresì agli intervenuti che le votazioni avranno luogo per alzata di mano.

Invita quindi i soci presenti a non assentarsi fino a votazioni avvenute, onde consentire la migliore regolarità allo svolgimento dei lavori dell'assemblea.

Riprende quindi l'esposizione inerente alla costituzione della riunione comunicando:

- che la votazione sui singoli argomenti all'ordine del giorno avverrà a chiusura della discussione sull'argomento trattato;
- che i partecipanti alla Assemblea sono pregati, nel limite del possibile, di non abbandonare la sala fino a quando le operazioni di scrutinio e la dichiarazione dell'esito della votazione non siano state comunicate e quindi terminate.

Precisa che, se del caso, comunicherà nuovamente il capitale presente al momento del voto.

Dichiara quindi:

- che, per il consiglio di amministrazione, oltre ad essa Presidente, è presente il dottor Armando Brunini – Amministratore Delegato e Direttore Generale, mentre gli altri componenti del Consiglio di Amministrazione, Davide Matteo Corritore – Vice Presidente, Patrizia Giangualano – Consigliere, Pierfrancesco Barletta – Consigliere, Rosario Mazza – Consigliere e Luciana Sara Rovelli – Consigliere, sono assenti giustificati a ragione delle restrizioni igienico sanitarie imposte dalla pandemia Covid 19;

- che, per il collegio sindacale, è intervenuto il sindaco effettivo Valeria Scuteri, mentre è giustificata, a ragione delle restrizioni igienico sanitarie imposte dall'epidemia Covid 19, l'assenza di tutti gli

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

altri componenti;

- che, per la società di revisione Deloitte & Touche S.p.A., allo stato, non è intervenuto nessuno.

Dichiara validamente costituita l'assemblea, in seconda convocazione, per discutere e deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO

1. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364 comma 1, n. 1 e 2 codice civile e determinazioni connesse.

Informa che è stato reso disponibile agli azionisti set documentale contenente:

* copia del progetto di bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 completo di tutti gli allegati di legge, e copia del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2020, con ciò ottemperandosi, tra l'altro, alla relativa presentazione;

* copia della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario redatta ai sensi del D. Lgs. 254/2016, completa di attestazione di conformità della Società di Revisione;

* curricula vitae dei candidati alla carica di Sindaco per l'integrazione del Collegio Sindacale, a seguito delle dimissioni rassegnate dai sindaci effettivi Andrea Manzoni in data 24 settembre 2020, e Rosalba Casiraghi con efficacia dall'odierna assemblea.

Precisa che sono stati espletati nei termini di legge gli adempimenti previsti dalla legge in relazione agli argomenti all'ordine del giorno.

Si passa alla trattazione dell'argomento relativo al bilancio di esercizio.

Il Presidente comunica che, in virtù della previsione di cui all'art. 106 D.L. 18 del 17 marzo 2020, prorogato con Legge n. 21 del 26 febbraio 2021, che ha convertito il D.L. 183/2020, il Consiglio di Amministrazione, nel corso della riunione del 13 aprile 2021 aveva deliberato di usufruire del maggior termine previsto da tale disposizione per sottoporre all'assemblea dei soci l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 ed aveva convocato l'assemblea in prima convocazione per il giorno 8 giugno 2021.

In detta sede, regolarmente costituitasi la riunione, l'assemblea, su istanza del socio Comune di Milano, considerato che:

- l'art. 21, comma 1, del D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175 dispone che, in presenza di una perdita di esercizio di Società partecipate dalle Pubbliche Amministrazioni Locali, queste sono tenute ad accantonare nell'anno successivo in apposito fondo vincolato dell'avanzo di amministrazione un importo pari al risultato negativo non immediatamente ripianato, in misura proporzionale alla propria quota di partecipazione;

- il Comune di Milano, unitamente ad ANCI, ha promosso un intervento legislativo finalizzato, inter alia, a prevedere che la disposizione di cui al citato art. 21 del D.Lgs. n. 175/2016 non si applichi in relazione alle perdite emerse nell'esercizio in corso alla data del 31 dicembre 2020, così da assicurare una maggiore armonizzazione della normativa relativa alle misure di sostegno

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

previste per le società – ivi comprese quelle partecipate dagli Enti locali - per contenere gli effetti dell'emergenza epidemiologica da CODIV – 19;

aveva esclusivamente deliberato di soprassedere all'esame di tutti i punti all'ordine del giorno con invito al Consiglio di Amministrazione di riconvocare l'assemblea.

Il Consiglio di Amministrazione – in ossequio alla predetta delibera assunta dall'assemblea, verbalizzata in pari data con atto a rogito notaio Filippo Zabban di Milano repertorio 73871/15049 - ha riconvocato la riunione assembleare ordinaria, ex art. 2364 comma 1, n. 1 e 2 del codice civile, in prima convocazione per il 29 giugno 2021 ed in seconda convocazione per oggi, come sopra precisato.

Il Presidente propone di non dare lettura della relazione del Consiglio di Amministrazione sull'andamento della gestione e di volersi limitare ad una illustrazione dei principali dati ed avvenimenti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2020, con alcune indicazioni sull'evoluzione prevedibile della gestione; provvederà poi a far dare lettura della proposta di approvazione del bilancio e di destinazione del risultato di esercizio.

Nessuno interviene.

Il Presidente prosegue come segue.

"Signori Azionisti,

Nell'esercizio 2020 il Sistema Aeroportuale di Milano gestito da SEA ha servito 9,5 milioni di passeggeri, in riduzione del 73,1% rispetto all'esercizio precedente.

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dalla diffusione della pandemia Covid-19 che ha determinato una drastica riduzione del traffico passeggeri a partire dall'ultima settimana del mese di febbraio, anche a causa dei vari provvedimenti normativi che hanno limitato gli spostamenti nazionali ed internazionali per contenere la diffusione del virus.

L'aviazione commerciale ha registrato risultati in crescita esclusivamente nel mese di gennaio rispetto al medesimo periodo dell'esercizio 2019 (+7,0%), mentre nel mese di febbraio si è registrata una contrazione del -6,2% dovuta alla fase iniziale della pandemia.

Nei successivi quattro mesi, il traffico ha subito una drastica riduzione sino a toccare, a marzo e aprile una riduzione del -99% rispetto agli stessi mesi del 2019.

Il DPCM nr. 112 del 12 marzo 2020, ha stabilito la chiusura dello scalo di Linate a partire dal 16 marzo, mentre a Malpensa l'esiguo traffico residuo è stato gestito dal Terminal 2 fino al 14 giugno. Dal 15 giugno, al fine di garantire il rispetto degli obblighi di distanziamento sociale, è stato deciso il trasferimento delle attività al Terminal 1 e la contestuale chiusura del Terminal 2, scalo con capacità e dimensioni inferiori.

Dal mese di luglio, quando il DPCM del 1° luglio 2020 ha nuovamente permesso gli spostamenti tra i Paesi a livello intraeuropeo e il DPCM del 13 luglio 2020 ha riavviato l'operatività

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

dello scalo di Linate, si è verificata una parziale ripresa del traffico passeggeri. La fase di recupero si è mantenuta per il periodo estivo, con picchi registrati nei mesi di luglio agosto e settembre (nei tre mesi sono stati gestiti 2,9 milioni di passeggeri, in media del 70,9% inferiori rispetto al 2019).

Una nuova riduzione del traffico è stata registrata a seguito del DPCM del 25 ottobre che ha nuovamente limitato gli spostamenti tra le regioni penalizzando principalmente il trasporto aereo verso destinazioni domestiche. In risposta ai nuovi volumi di traffico, a partire dall'11 novembre, sullo scalo di Malpensa è rimasto operativo il solo satellite centrale mentre i satelliti nord e sud sono stati temporaneamente chiusi.

L'aviazione generale gestita da SEA Prime ha complessivamente totalizzato 15.655 movimenti, in flessione del -36,1% rispetto al 2019, nonostante l'operatività dei terminal di aviazione generale non sia mai stata interrotta.

Il traffico merci, nel corso del 2020, ha registrato 512 mila tonnellate, in contrazione solo del -7,1% rispetto all'esercizio precedente. A differenza del trasporto passeggeri fortemente penalizzato dalla pandemia, il comparto merci ha contenuto la riduzione, principalmente grazie alla significativa crescita dei vettori cargo (movimenti in crescita del +55,7% e merce trasportata + 19,8%). Durante la fase di lockdown, la Cargo City di Milano Malpensa è stata l'hub di riferimento per l'importazione via aerea delle attrezzature anti-covid e unico gateway italiano dell'air cargo internazionale di beni non-umanitari (tra cui in particolare quelli e-commerce). Anche nella restante parte del 2020, in particolare dopo l'apertura del nuovo South Europe and Mediterranean Hubs di DHL, il traffico merci ha registrato una dinamica in controtendenza rispetto a quello di aviazione commerciale.

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati dell'esercizio 2020 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019. Nel corso del 2020 è uscita dal perimetro di consolidamento la società collegata di SEA Prime, Signature Flight Support Italy Srl, in seguito al completamento della cessione della partecipazione nel mese di giugno.

Nell'esercizio 2020 i ricavi della gestione pari a 257 milioni di euro hanno evidenziato una riduzione del 63,6%, 449,9 milioni di euro in meno rispetto all'esercizio 2019.

La performance negativa è riconducibile alla significativa riduzione del traffico a seguito della diffusione del virus Covid-19. I ricavi del primo bimestre (104,2 milioni di euro) risultano infatti in linea con quelli del precedente esercizio (105,2 milioni di euro), mentre nei successivi dieci mesi hanno registrato una netta contrazione. La timida ripresa registrata nei mesi estivi, come effetto diretto dell'allentamento delle limitazioni agli spostamenti, si è interrotta in autunno a seguito della seconda fase di diffusione della pandemia.

I costi di gestione sono stati pari a 285,9 milioni di euro, in riduzione rispetto all'esercizio precedente di 151,1 milioni di euro (-34,6%).

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Infatti, per far fronte alla rilevante contrazione del business, sono state tempestivamente implementate azioni finalizzate a ridurre i costi della gestione e a limitare gli assorbimenti di cassa: tra le principali misure, si segnalano la fruizione, dal 16 marzo, degli ammortizzatori sociali di settore, la rinegoziazione dei principali contratti di fornitura di beni e servizi, anche a seguito della revisione dell'assetto infrastrutturale, e il contenimento dei costi a tutti i livelli aziendali.

Il Risultato Operativo Lordo (EBITDA) è negativo per 26,6 milioni di euro e si confronta con il valore positivo di 274,7 milioni di euro del precedente esercizio.

Il Risultato Operativo (EBIT), è negativo per 133,1 milioni di euro, rispetto a un valore positivo di 174,7 milioni di euro del 2019, e risente dei maggiori accantonamenti al fondo crediti, parzialmente compensati da minori ammortamenti legati all'allungamento del periodo concessorio e alla riduzione dell'accantonamento a fondo di ripristino in conseguenza della rivisitazione al 31 dicembre 2020 del piano di investimenti, sostituzione e manutenzione.

Il Risultato Netto di Gruppo è negativo evidenziando una perdita di 128,6 milioni di euro, in diminuzione di 253 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, che aveva registrato un utile di 124,4 milioni di euro.

Gli Investimenti realizzati nel 2020 ammontano a 61,8 milioni di euro in netta riduzione rispetto all'andamento degli anni scorsi a causa dell'emergenza Covid-19, che ha portato alla revisione e rimodulazione del piano investimenti, adattato al nuovo scenario di traffico, e al posticipo di una serie di attività non strettamente necessarie.

Gli interventi nell'aeroporto di Malpensa hanno interessato la riqualifica delle aree esistenti e il mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa dello scalo, l'adeguamento dell'impianto di controllo radiogeno di sicurezza dei bagagli da stiva (HBS) alle nuove direttive europee, le fasi di completamento delle opere per la realizzazione della nuova pensilina bus arrivi del Terminal 1 satellite A area airside, gli interventi di revamping dei pontili di imbarco, la continuazione degli interventi di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, le attività di adeguamento sismico e la prosecuzione degli interventi per la riqualifica dell'impianto di rilevazione incendi. Si segnala inoltre che la nuova turbina TGE della centrale di cogenerazione di Malpensa è stata consegnata in sito e posizionata sulla fondazione esistente. La messa in funzione è intervenuta nel primo semestre 2021.

A Linate i principali interventi hanno riguardato la realizzazione del nuovo corpo F e l'ampliamento dei gates al piano terra entrati in funzione a ottobre 2020, la riqualifica della pavimentazione di un tratto della taxiway C e dell'area di piazzale antistante il nuovo corpo F dell'aerostazione. Nell'area dedicata al controllo bagagli sono state installate le nuove apparecchiature radiogene di ultima generazione per l'ottimizzazione dei flussi ed incremento della qualità del servizio offerto ai passeggeri

Inoltre, sono stati avviati gli interventi di riqualifica del terminal nelle

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

aree di check-in e di realizzazione dei nuovi collegamenti verticali con la stazione della metropolitana M4.

Nonostante la complessa situazione di contesto, il Gruppo SEA ha portato avanti alcuni investimenti in progetti innovativi particolarmente significativi quali il sistema per la Indoor Navigation al Terminal 1 di Malpensa e lo sviluppo di un Digital Marketplace dell'aeroporto. Sono anche iniziate le attività progettuali del sistema APOC-AirPort Operation Centre (sistema centralizzato di gestione integrata delle informazioni in ambito aeroportuale) ed è continuata la sperimentazione della tecnologia Biometrica per servizi seamless ai passeggeri.

L'Indebitamento finanziario netto, pari a 626,7 milioni di euro, è in aumento di 175,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (450,9 milioni di euro) per effetto dell'assorbimento di liquidità della gestione corrente e degli esborsi per investimenti, questi ultimi prevalentemente relativi alle significative realizzazioni del secondo semestre 2019, tra cui il rifacimento della pista di Linate.

Nonostante un contesto di mercato particolarmente complesso, penalizzante e senza precedenti per il diffondersi della pandemia Covid-19, nell'ottobre 2020 il Gruppo SEA ha completato con successo il processo di rifinanziamento del bond in scadenza ad aprile 2021, mediante una nuova emissione obbligazionaria riservata ad investitori istituzionali, di complessivi 300 milioni di euro, quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

Al fine di rafforzare ulteriormente la struttura finanziaria, con l'obiettivo di garantire un'ampia elasticità di cassa per la copertura dei fabbisogni derivanti dal temporaneo rallentamento dell'attività conseguente all'emergenza, sono state sottoscritte ulteriori nuove linee di finanziamento per complessivi 400 milioni di euro che si aggiungono alle linee di credito irrevocabili ancora disponibili per 390 milioni di euro.

La Capogruppo SEA S.p.A. ha chiuso l'esercizio 2020 con ricavi pari a 269,9 milioni di euro, in riduzione del 63,4% rispetto all'esercizio precedente. L'EBITDA è pari a -35,3 milioni di euro e il risultato netto della Società registra una perdita di 120,4 milioni di euro.

In considerazione del quadro macroeconomico mutevole e del contesto industriale incerto, il Consiglio di Amministrazione ha approvato il Piano Industriale 2021-25 che recepisce gli effetti della discontinuità industriale registrata rispetto al Piano 2020-2024, approvato nel febbraio 2020. Il piano è stato sviluppato sulla base di "scenari" di traffico, accomunati da un più veloce recupero dei voli a corto/medio raggio e conseguentemente dei vettori low-cost e da uno sviluppo del comparto cargo.

Il piano investimenti è stato fortemente rivisto negli importi e negli interventi rispetto a quanto approvato in occasione della presentazione del Piano 2020-2024: sono stati confermati gli interventi per il mantenimento delle infrastrutture e per la compliance normativa, mentre le iniziative di sviluppo commerciale sono state limitate a quelle già in corso. Gli altri progetti sono al momento sospesi in attesa della ripresa del traffico passeggeri.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Al fine di dar seguito al piano approvato, in data 19 febbraio 2021 sono stati sottoscritti i verbali di accordo con la RSU e con tutte le organizzazioni sindacali, che stabiliscono le azioni di contenimento del costo del lavoro ed efficientamento degli organici nel periodo 2021-2025. In particolare, è stato previsto il ricorso ad ammortizzatori sociali fino al 2023 e, parallelamente, la gestione di 550 esuberanti attraverso un piano di pensionamento anticipato e un piano di uscite su base volontaria. Gli accordi tecnici necessari a dare attuazione ai contenuti del verbale di accordo quadro saranno stipulati tempo per tempo, secondo quanto previsto dalle normative vigenti.”.

Il Presidente passa quindi la parola all'Amministratore Delegato e Direttore Generale per illustrare l'Evoluzione prevedibile della gestione.

Prende la parola il dottor Brunini, come segue:

“Lo scenario economico e industriale in cui il Gruppo SEA sta operando nel 2021 è caratterizzato da una forte incertezza.

A livello mondiale, IATA prevede il recupero dei volumi di traffico passeggeri del 2019 tra il 2023 e il 2025 con una dinamica caratterizzata da una iniziale ripresa del segmento domestico nei vari stati e solo successivamente di quelli continentale e internazionale. In particolare, per quanto riguarda il mercato europeo, il recupero dei volumi di traffico 2019 è previsto non prima del 2024.

Alla luce di quanto sopra e tenuto conto delle performance consuntivate e delle più recenti proiezioni, al momento il Gruppo SEA prevede il protrarsi degli effetti della crisi per l'intero esercizio 2021, nel biennio successivo si prevede una ripresa accelerata del traffico passeggeri per tornare ai volumi 2019 solo a partire dal 2024.

Le forti incertezze legate all'emergenza sanitaria Covid-19, sia in termini di durata delle restrizioni che in termini di impatti macroeconomici strutturali, rendono molto complesso fare previsioni non aleatorie sui risultati attesi nell'esercizio corrente. Il Gruppo monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le analisi di sensitività sugli effetti dell'epidemia, e ha individuato le misure contenitive dei possibili effetti negativi di natura economico/finanziaria nell'anno in corso.

I volumi di traffico dei primi mesi del 2021, a causa della seconda ondata pandemica e delle correlate restrizioni, risultano inferiori di circa l'85% rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, ultimo anno di riferimento prima della pandemia, ed in linea con gli ultimi mesi del 2020. Ci si attende l'avvio di una graduale ripresa – cui stiamo effettivamente assistendo - con la stagione estiva, sempreché la campagna vaccinale ed il contenimento delle varianti del virus abbiano successo.

Al fine di mitigare gli effetti economici e finanziari del minor traffico gestito, il Gruppo ha tempestivamente intrapreso drastiche azioni di contenimento dei costi. Sono stati rinviati gran parte degli investimenti ma è stato dato seguito, nei tempi previsti, a tutti quelli destinati alla safety e security aeroportuale, alla compliance a norme e regolamenti oltre al completamento delle attività in corso.

La liquidità e le linee di finanziamento disponibili al 31 dicembre 2020

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

permetteranno al Gruppo di rimborsare i finanziamenti in scadenza e di gestire i fabbisogni di cassa quali risultanti dalle analisi di scenario sviluppate sino alla graduale ripresa del traffico.

Le iniziative di sostegno pubblico al settore aeroportuale, quali la proroga delle disposizioni in materia di ammortizzatori sociali e l'istituzione di un fondo per il ristoro delle perdite subite (cfr. Legge di Bilancio 2021 - L. 178 del 30/12/2020), potranno mitigare i negativi impatti economico-finanziari dell'esercizio 2021."

Al termine dell'intervento dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale, riprende la parola il Presidente e chiede al notaio di dare lettura della proposta di deliberazione avanzata dal socio Comune di Milano.

Prende la parola il Notaio e comunica che gli è stato segnalato che per la Società di Revisione sono intervenuti successivamente all'apertura dei lavori assembleari i signori Alessandro Folco e Marco Pessina; dà quindi lettura come segue della proposta avanzata dal Comune di Milano:

"L'assemblea della SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A

DELIBERA

1) - di approvare la relazione sulla gestione predisposta dal Consiglio di Amministrazione, e il bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 con la relativa nota integrativa, quali proposti dall'organo amministrativo stesso, che chiude con una perdita di Euro 120.366.865,50.

Quindi l'assemblea,

sotto la condizione risolutiva della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale entro il giorno 31 agosto 2021 di intervento legislativo pertinente l'articolo 21 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 - il quale dispone che, in presenza di una perdita di esercizio di Società partecipate dalle Pubbliche Amministrazioni Locali, queste sono tenute ad accantonare nell'anno successivo in apposito fondo vincolato dell'avanzo di amministrazione un importo pari al risultato negativo non immediatamente ripianato, in misura proporzionale alla propria quota di partecipazione - intervento che preveda che, in considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da Covid 19, l'esercizio 2020 non si computi ai fini dell'applicazione del predetto articolo 21 del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175;

DELIBERA

2) - di ripianare la perdita di Euro 120.366.865,50, mediante utilizzo per corrispondente importo della riserva straordinaria, che residua pertanto ad Euro 54.282.156.

In caso di avveramento della condizione di cui sopra, la perdita - in applicazione del disposto dell'all'art. 6 del Decreto Legge 8 aprile 2020 n. 23, convertito con modifiche dalla Legge 5 giugno 2020 n. 40, come novellato dall'art. 1, comma 266, della Legge 30 dicembre 2020 n. 178 - è portata a nuovo, con obbligo per gli amministratori di distinta indicazione della perdita stessa nella nota integrativa con

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

specificazione, in appositi prospetti, della sua origine nonché delle movimentazioni intervenute nell'esercizio."

Al termine della lettura a cura del notaio e di ulteriore chiarimento del medesimo in merito all'applicazione della condizione risolutiva, riprende la parola il Presidente e dichiara aperta la discussione.

Interviene il socio Marco Liera per domandare cosa succeda nel caso la condizione risolutiva non si avveri, anche in relazione all'approvazione della semestrale al 30 giugno 2021. Su richiesta del Presidente, il notaio spiega quali interessi la proposta di delibera miri a tutelare; da un lato accenna a quelli intesi ad evitare l'applicazione dell'art. 21 della Legge Madia, dall'altro quelli di evitare un ripianamento che comporterebbe di bruciare 120 milioni di riserve, quando invece le perdite potrebbero essere sterilizzate per cinque anni. Si tratta, afferma, di interessi che, a ben vedere, non divergono e ne illustra le ragioni. Informa, poi, che, secondo notizie non ufficiali, il legislatore avrebbe già approvato, a cura di entrambe le Camere, un intervento a ragione del quale non si computa, ai fini dell'applicazione del predetto articolo 21 del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica ed in considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da Covid 19, la perdita dell'anno 2020. Tuttavia, la norma, pur se approvata, non è comunque, al momento, efficace, ed in conseguenza di ciò la proposta è stata strutturata nel modo che il notaio stesso ha letto.

Comunica, poi, che la struttura deliberativa del ripianamento della perdita sotto la condizione risolutiva di intervento legislativo pertinente l'articolo 21 predetto è stata sottoposta anche a Sindaci e revisore, e non constano obiezioni in proposito.

A questo punto, prende la parola il Presidente che, in relazione alla semestrale, riferisce che è fissato un Consiglio di Amministrazione per domani. Precisa che se domani dovesse essere pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la modifica normativa, il Consiglio presenterà ed approverà la semestrale; qualora non intervenisse la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, il Consiglio domani valuterà se limitarsi a presentare la semestrale, che verrebbe poi approvata dopo il 31 agosto 2021.

Interviene nuovamente il socio Liera per sottolineare che la Società non ha problemi di liquidità; mentre, forse, rispetto ad altre società concorrenti, o meglio operatori assimilabili, il rapporto tra posizione finanziaria netta negativa e patrimonio netto è per SEA molto più alto. Chiarisce che la Società ha un rapporto al 31 dicembre 2020 di 2,7, mentre, ad esempio, Aeroporto di Bologna ha un rapporto di 0,19. Chiede se la Società abbia valutato un rafforzamento patrimoniale per riequilibrare tale rapporto.

L'Amministratore Delegato replica al socio intervenuto che la Società, prima della pandemia, aveva una struttura patrimoniale sbilanciata in eccesso. Conviene che oggi non sia più così. Tuttavia, allo stato, un rafforzamento patrimoniale, di fronte a una crisi temporanea, non appare opportuno; conclude, dopo brevi altre considerazioni, affermando che invece se la crisi pandemica fosse più duratura, bisognerebbe fare le debite valutazioni in proposito.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Terminata la discussione, il Presidente passa alla votazione della proposta formulata dal Comune di Milano in ordine all'approvazione del bilancio e alla destinazione del risultato di esercizio.

Il Presidente dichiara aperta la votazione.

Il Notaio comunica che non ci sono variazioni delle presenze.

Hanno quindi luogo le votazioni mediante alzata di mano.

Al termine delle votazioni il Presidente, con il supporto del notaio, comunica i risultati, come segue.

Dichiara approvata, con manifestazione del voto mediante alzata di mano, a maggioranza degli intervenuti, la proposta formulata dal socio Comune di Milano di cui è stata data lettura, precisando che hanno partecipato alla votazione n.11 azionisti per n. 249.594.896 azioni e che:

- hanno espresso voto favorevole n. 249.567.383 azioni;
- nessuna azione ha espresso voto contrario;
- si sono astenute n. 27.513 azioni;

restando soddisfatte le disposizioni di legge, cui l'articolo 9 dello statuto sociale rinvia.

Il Presidente precisa che l'indicazione nominativa dei soci votanti favorevoli, contrari e astenuti, con i relativi quantitativi azionari, risulterà dal foglio presenze allegato al verbale assembleare.

Si passa alla trattazione del secondo argomento all'ordine del giorno avente ad oggetto delibere ex art 2364 n. 2 del codice civile.

Il Presidente comunica che il sindaco effettivo Andrea Manzoni, a suo tempo espresso dal socio Comune di Milano, ha rassegnato le dimissioni con efficacia dal 24 settembre 2020 e che allo stesso è subentrato il sindaco supplente espresso dal medesimo socio, Daniele Angelo Contessi.

Quindi il Presidente informa che il socio Comune di Milano ha inviato alla Società la seguente candidatura:

dottor Stefano Giuseppe Giussani nato a Milano il giorno 17 novembre 1979 sindaco effettivo.

Precisa che avendo il Comune di Milano proposto la candidatura di un sindaco effettivo, qualora il medesimo venga nominato, il dottor Daniele Angelo Contessi tornerà a ricoprire la carica di sindaco supplente.

Il Presidente comunica, inoltre, che in data 22 marzo 2021, il sindaco effettivo Rosalba Casiraghi, a ragione dell'introduzione del Decreto Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 169 del 23 novembre 2020 in materia di requisiti e criteri di idoneità allo svolgimento dell'incarico degli esponenti aziendali delle banche, degli intermediari finanziari e di altri istituti di pagamento, che riduce il numero degli incarichi degli esponenti bancari, ha presentato le proprie dimissioni dal Collegio Sindacale, con decorrenza dall'odierna assemblea.

Ricorda che nel 2019 la candidatura della dottoressa Rosalba Casiraghi era stata presentata dai soci F2i SGR S.p.A., quale società di gestione del fondo alternativo di investimento mobiliare di tipo chiuso denominato "F2i - Secondo Fondo Italiano per le Infrastrutture" e 2i Aeroporti S.p.A., congiuntamente. Ricorda anche che la

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

designazione della candidata Rosalba Casiraghi era accompagnata da una comunicazione dei medesimi soci che raccomandava che, in caso di sostituzione dei componenti dell'organo di controllo candidati da tali due società, venuti a cessare per qualsiasi ragione in corso di mandato, i nuovi componenti venissero individuati in applicazione del principio statutario che salvaguarda il diritto di designazione delle minoranze e prevede il rispetto della continuità della provenienza delle designazioni dalle medesime minoranze, anche in sede di sostituzione.

Comunica che i soci F2i SGR S.p.A., quale società di gestione del fondo alternativo di investimento mobiliare di tipo chiuso denominato "F2i - Secondo Fondo Italiano per le Infrastrutture" e 2i Aeroporti S.p.A., congiuntamente, hanno inviato alla Società la seguente candidatura:

Sindaco effettivo: avvocato Daniele G. Discepolo, nato a Castellammare di Stabia il 20 luglio 1947.

Rammenta, il Presidente, che sono a disposizione degli intervenuti gli elenchi degli incarichi di amministrazione e di controllo ricoperti presso altre società dai predetti candidati sindaci, in ossequio a quanto disposto dall'articolo 2400 c.c. ultimo comma.

Informa l'assemblea che i tre soci Comune di Milano, F2i SGR S.p.A., quale società di gestione del fondo alternativo di investimento mobiliare di tipo chiuso denominato "F2i - Secondo Fondo Italiano per le Infrastrutture" e 2i Aeroporti S.p.A. consentono che le candidature siano poste in votazione in un unico contesto.

Dichiara, a ragione di quanto poc'anzi comunicato, di far luogo pertanto alla presentazione all'assemblea della seguente proposta di cui il notaio provvede a dare lettura:

"Proposta deliberativa relativa alla integrazione del Collegio Sindacale, nelle persone dei due candidati alla carica di Sindaco effettivo, proposti il primo dal socio Comune di Milano e il secondo dai soci F2i SGR S.p.A., quale società di gestione del fondo alternativo di investimento mobiliare di tipo chiuso denominato "F2i - Secondo Fondo Italiano per le Infrastrutture" e 2i Aeroporti S.p.A., e così dei signori

Sindaci Effettivi

Dottor Stefano Giuseppe Giussani

Avvocato Daniele G. Discepolo.

I nuovi componenti del Collegio Sindacale resteranno in carica fino alla scadenza del mandato del Collegio Sindacale in carica e pertanto fino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2021.

Il compenso spettante agli stessi corrisponderà, pro rata temporis, a quello determinato dall'Assemblea dei Soci del 19 aprile 2019 per i componenti del Collegio Sindacale in carica."

Il notaio per chiarezza precisa che l'incompatibilità della dottoressa Casiraghi deriva dalla regolamentazione bancaria, che prevede specifici limiti di cumulo degli incarichi.

Il Presidente, quindi, dichiara aperta la discussione, relativamente alla proposta letta.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Nessuno intervenendo, si passa alla votazione della proposta di cui è stata data lettura.

Il Presidente dichiara aperta la votazione.

Il Notaio conferma che non ci sono variazioni delle presenze.

Hanno quindi luogo le votazioni mediante alzata di mano.

Al termine delle votazioni il Presidente, con il supporto del notaio, dà i risultati, come segue.

Dichiara approvata a maggioranza degli intervenuti, con manifestazione del voto mediante alzata di mano, la proposta di candidatura formulata dai soci Comune di Milano, F2i SGR S.p.A., quale società di gestione del fondo alternativo di investimento mobiliare di tipo chiuso denominato "F2i - Secondo Fondo Italiano per le Infrastrutture" e 2i Aeroporti S.p.A., precisando che hanno partecipato alla votazione n. 11 azionisti. azionisti per n. 249.594.896 azioni e che:

- hanno espresso voto favorevole n. 249.567.383 azioni;
- nessuna azione ha espresso voto contrario;
- si sono astenute n. 27.513 azioni;

restando soddisfatte le disposizioni di legge, cui l'articolo 9 dello statuto sociale rinvia.

Il Presidente precisa che l'indicazione nominativa dei soci votanti favorevoli, contrari e astenuti, con i relativi quantitativi azionari, risulterà dal foglio presenze allegato al verbale assembleare.

Il Presidente, infine, ringrazia la dottoressa Rosalba Casiraghi per l'attività prestata.

Essendo esaurita la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno, il Presidente dichiara sciolta la riunione alle ore 15 e 53."

Si allega al presente verbale, sotto la lettera "A", l'elenco presenze con gli esiti della votazione, redatto da Computershare S.p.A. su incarico di SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A..

Il presente verbale viene da me notaio sottoscritto alle ore 12 e 40 di questo giorno trenta luglio duemilaventuno.

Scritto con sistema elettronico da persona di mia fiducia e da me notaio completato a mano, consta il presente atto di sette fogli ed occupa tredici pagine sin qui.

Firmato Filippo Zabban

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SPAZIO ANNULLATO

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI
AEROPORTUALI S.E.A.

Allegato "A" all'atto
in data... 29-7-2021.
n. 73993/1547 rep.

29 luglio 2021 15.05.55

Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

SITUAZIONE ALL'ATTO DELLA COSTITUZIONE

Sono ora rappresentate in aula numero 249.594.896 azioni ordinarie
pari al 99,837958% del capitale sociale, tutte ammesse al voto.



Pagina 1

Azionisti in proprio: 7
Azionisti in delega: 4
Teste: 6 Azionisti. :11

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

29/07/2021 15:01:48

Elenco Intervenuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
1	ZIBARDI MARCO MAURIZIO			3 0,000001%
2	ZANINI MAURO			3
1	D BUONGIOVANNI NUNZIO			10
2	D GANCI GABRIELLA			2
3	D GANCI MARILENA			12.921
	Totale azioni			12.936 0,005174%
3	POLERA' ALESSANDRA			0
1	R 2I AEREOPORTI S.P.A.			90.975.180
2	R F2I SGR S.P.A. IN NOME E PER CONTO DI F2I SECONDO FONDO ITALIANO PER LE INFRASTRUTTURE			21.555.641
	Totale azioni			112.530.821 45,012328%
4	COLANGELO ROBERTO NICOLA			0
1	R COMUNE DI MILANO			137.023.622
	Totale azioni			137.023.622 54,809449%
5	BELLINGARDI EMILIO RENATO ANGELO			1 0,000000%
6	LIERA MARCO			15.300
1	D OLI.REB SA			12.213
	Totale azioni			27.513 0,011005%
Totale azioni in proprio				15.307
Totale azioni in delega				25.146
Totale azioni in rappresentanza legale				249.554.443
TOTALE AZIONI				249.594.896 99,837958%
Totale azionisti in proprio				4
Totale azionisti in delega				4
Totale azionisti in rappresentanza legale				3
TOTALE AZIONISTI				11
TOTALE PERSONE INTERVENUTE				6

Legenda:

D: Delegante R: Rappresentato legalmente

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROI Assemblea Ordinaria del 29/07/2021

ELENCO PARTECIPANTI

NOMINATIVO PARTECIPANTE

DELEGANTI E RAPPRESENTATI

BELLINGARDI EMILIO RENATO ANGELO

Parziale

Totale

1

1

COLANGELO ROBERTO NICOLA

- IN RAPPRESENTANZA DI

COMUNE DI MILANO

0

137.023.622

137.023.622

LIERA MARCO

- PER DELEGA DI

OLLREB SA

15.300

12.213

27.513

POLERA' ALESSANDRA

- IN RAPPRESENTANZA DI

21 AEREOPORTI S.P.A.

90.975.180

21.555.641

112.530.821

ZANINI MAURO

- PER DELEGA DI

BUONGIOVANNI NUNZIO

GANCI GABRIELLA

GANCI MARILENA

3

10

2

12.921

12.936

ZIBARDI MARCO MAURIZIO

3

3

RISULTATI ALLE VOTAZIONI Ordinaria	
1	2
F F	
F F	
A A	
A A	
F F	
F F	
F F	
F F	
F F	
F F	
F F	

Legenda:

1 Approvazione del bilancio al 31.12.2020 e destinazione del risultato di esercizio

2 Integrazione Collegio Sindacale

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

**SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI
AEROPORTUALI S.E.A.**

29 luglio 2021 15.44.18

Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Approvazione del bilancio al 31.12.2020 e destinazione del risultato di esercizio**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 11 azionisti, portatori di n° **249.594.896** azioni

ordinarie, di cui n° **249.594.896** ammesse al voto,

pari al **99,837958%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.567.383	99,988977	99,988977	99,826953
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.567.383	99,988977	99,988977	99,826953
Astenuti	27.513	0,011023	0,011023	0,011005
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	27.513	0,011023	0,011023	0,011005
Totale	249.594.896	100,000000	100,000000	99,837958



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

29 luglio 2021 15.44.18

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: Approvazione del bilancio al 31.12.2020 e destinazione del risultato di esercizio
CONTRARI

Tot. Voti

Cognome

Totale voti
Percentuale votanti %
Percentuale Capitale %

Proprio

Delega



Pagina 1
0 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
0 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
IL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
CA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Azionisti:
Azionisti in proprio:

0 Persone:
0 Azionisti in delega:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

29 luglio 2021 15.44.18

Tot. Voti	Proprio	Delega
15.300	15.300	0
12.213	0	12.213

Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: Approvazione del bilancio al 31.12.2020 e destinazione del risultato di esercizio
ASTENUTI

6	Cognome	27.513
***	LIERA MARCO	0.011023
	OLI. REB SA	0.011005

Totale voti
Percentuale votanti %
Percentuale Capitale %



Azionisti:
Azionisti in proprio:

2 Persone:
1 Azionisti in delega:

Pagina 2

1 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
1 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (variazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA* rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

29 luglio 2021 15.44.18

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: Approvazione del bilancio al 31.12.2020 e destinazione del risultato di esercizio
NON VOTANTI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
Totale voti	0		
Percentuale votanti %	0,000000		
Percentuale Capitale %	0,000000		



Pagina 3

0	DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
0	**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
0	RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
	RA rappresentante designato
	D** Delegante del rappresentante designato

Azionisti:
Azionisti in proprio: 0
Persone:
Azionisti in delega: 0

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

29 luglio 2021 15.44.18

Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: Approvazione del bilancio al 31.12.2020 e destinazione del risultato di esercizio
FAVOREVOLI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1 ZIBARDI MARCO MAURIZIO	3	3	0
2 ZANINI MAURO	12.936	3	12.933
3 POLERA' ALESSANDRA	0	0	0
RL* 21 AEROPORTI S.P.A.	90.975.180	90.975.180	0
RL* F2I SGR S.P.A. IN NOME E PER CONTO DI F2I SECONDO FONDO ITALIANO PER LE INFRASTRUTTURE	21.555.641	21.555.641	0
4 COLANGELO ROBERTO NICOLA	0	0	0
RL* COMUNE DI MILANO	137.023.622	137.023.622	0
5 BELLINGARDI EMILIO RENATO ANGELO	1	1	0

Totale voti 249.567.383
Percentuale votanti % 99,988977
Percentuale Capitale % 99,826953

Pagina 4
5 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
3 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla protezione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

9 Persone:
6 Azionisti in delega:

Azionisti:
Azionisti in proprio:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI
AEROPORTUALI S.E.A.

29 luglio 2021 15.50.59

Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Integrazione Collegio Sindacale**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 11 azionisti, portatori di n° 249.594.896 azioni
ordinarie, di cui n° 249.594.896 ammesse al voto,
pari al 99,837958% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.567.383	99,988977	99,988977	99,826953
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.567.383	99,988977	99,988977	99,826953
Astenuti	27.513	0,011023	0,011023	0,011005
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	27.513	0,011023	0,011023	0,011005
Totale	249.594.896	100,000000	100,000000	99,837958



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

29 luglio 2021 15.50.59

Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

CONTRARI

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: Integrazione Collegio Sindacale

Cognome	Totale voti
	0
Percentuale votanti %	0,000000
Percentuale Capitale %	0,000000

Tot. Voti

Proprio

Delega



Azionisti:
Azionisti in proprio:

0
0

Personze:
Azionisti in delega:

0
0

DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica

**D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)

RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica

RLA rappresentante designato

D** Delegante del rappresentante designato

Pagina 1

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

29 luglio 2021 15.50.59

Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

ASTENUTI

Tot. Voti	Delega
15.300	0
12.213	12.213

Proprio
15.300
0

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: Integrazione Collegio Sindacale

Cognome	
6 *** LIERA MARCO	
OLI .REB SA	
Totale voti	27.513
Percentuale votanti %	0.011023
Percentuale Capitale %	0.011005



Pagina 2
1 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
1 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA* rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

2 Persone:
1 Azionisti in delega

Azionisti:
Azionisti in proprio:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

29 luglio 2021 15.50.59

Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

NON VOTANTI

Tot. Voti Proprio Delega

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONE
Oggetto: Integrazione Collegio Sindacale

Cognome
Totale voti 0
Percentuale votanti % 0.000000
Percentuale Capitale % 0.000000



Pagina 3
0 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
0 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (votazione effettuata alla postazione assistita)
RI* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RA* rappresentante designato
D* Delegante del rappresentante designato
Azionisti:
Azionisti in proprio: 0
Persone:
Azionisti in delega: 0

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

29 luglio 2021 15.50.59

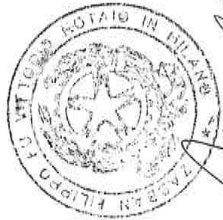
Assemblea Ordinaria del 29 giugno 2021
(2^ Convocazione del 29 luglio 2021)

LISTA ESITO DELLE VOTAZIONI
Oggetto: Integrazione Collegio Sindacale

FAVOREVOLI

Cognome	Tot. Voti	Proprio	Delega
1 ZIBARDI MARCO MAURIZIO	3	3	0
2 ZANINI MAURO	12.936	3	12.933
3 POLERA' ALESSANDRA	0	0	0
RL* ZI AEROPORTI S.P.A.	90.975.180	90.975.180	0
RL* F2I SGR S.P.A. IN NOME E PER CONTO DI F2I SECONDO FONDO ITALIANO PER LE INFRASTRUTTURE	21.555.641	21.555.641	0
4 COLANGELO ROBERTO NICOLA	0	0	0
RL* COMUNE DI MILANO	137.023.622	137.023.622	0
5 BELLINGARDI EMILIO RENATO ANGELO	1	1	0

Totale voti 249.567.383
Percentuale votanti % 99,988977
Percentuale Capitale % 99,826953



Pagina 4
5 DE* delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
3 **D delega alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica (variazione effettuata alla postazione unitaria)
RL* rappresentanza legale alla persona fisica sopra indicata con il numero della scheda magnetica
RLA rappresentante designato
D** Delegante del rappresentante designato

Azionisti:
Azionisti in proprio: 6
Persone: 9
Azionisti in delega: 6

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

REGISTRAZIONE

☒	Atto nei termini di registrazione e di assolvimento dell'imposta di bollo ex art. 1-bis della Tariffa d.p.r. 642/1972.
-------------------------------------	--

IMPOSTA DI BOLLO

L'imposta di bollo per l'originale del presente atto e per la copia conforme ad uso registrazione, nonché per la copia conforme per l'esecuzione delle eventuali formalità ipotecarie, comprese le note di trascrizione e le domande di annotazione e voltura, viene assolta, ove dovuta, mediante Modello Unico informatico (M.U.I.) ai sensi dell'art. 1-bis, Tariffa d.p.r. 642/1972.

La presente copia viene rilasciata:

☒	In bollo: con assolvimento dell'imposta mediante Modello Unico Informatico (M.U.I.), ovvero tramite la competente Camera di Commercio.
☐	In bollo: con assolvimento dell'imposta in modo virtuale, in base ad Autorizzazione dell'Agenzia delle Entrate di Milano in data 9 febbraio 2007 n. 9836/2007.
☐	In bollo: per gli usi consentiti dalla legge.
☐	In carta libera: per gli usi consentiti dalla legge ovvero in quanto esente ai sensi di legge.

COPIA CONFORME

☒	Copia su supporto informatico: il testo di cui alle precedenti pagine è conforme all'originale cartaceo, ai sensi dell'art. 22 d.lgs. 82/2005, da trasmettere con modalità telematica per gli usi previsti dalla legge. Milano, data registrata dal sistema al momento dell'apposizione della firma digitale.
☐	Copia cartacea: la copia di cui alle precedenti pagine è conforme all'originale cartaceo, munito delle prescritte sottoscrizioni. Milano, data apposta in calce

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE AL 31 DICEMBRE 2020

ANNUAL REPORT

SEA MilanAirports

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali

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

www.seamilano.eu

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Indice

2	Dati di sintesi e informazioni generali
3	Il Gruppo SEA
4	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
6	Organi sociali
7	Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2020 e altri indicatori
9	Relazione sulla gestione 2020
10	Eventi di rilievo dell'esercizio 2020
13	Quadro economico di riferimento
17	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
21	Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari
21	<i>Dati quantitativi di traffico</i>
22	<i>Conto economico</i>
26	<i>Stato patrimoniale riclassificato</i>
27	<i>Indebitamento finanziario netto</i>
27	<i>Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA</i>
28	Indicatori Alternativi di Performance
29	Investimenti del Gruppo SEA
30	Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio
31	Evoluzione prevedibile della gestione
32	Andamento operativo - Analisi di settore
33	<i>Commercial Aviation</i>
39	<i>General Aviation</i>
40	<i>Energy</i>
42	Risk Management Framework
49	Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2020
55	Altre informazioni
55	<i>Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario</i>
55	<i>Customer Care</i>
56	<i>La dimensione ambientale</i>
58	<i>Le risorse umane</i>
64	Sistema di Corporate Governance
68	Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti
69	Gruppo SEA - Bilancio Consolidato
70	Prospetti contabili
74	Note esplicative al Bilancio Consolidato
133	Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Consolidato
141	SEA SpA - Bilancio Separato
142	Prospetti contabili
146	Note esplicative al Bilancio Separato
204	Relazione del Collegio Sindacale all'assemblea degli azionisti di SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.
209	Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Separato

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

IL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA, in base alla Convenzione sottoscritta tra SEA ed ENAC nel 2001 e valida sino al 2043, gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate. Il sistema aeroportuale di Milano si articola sugli scali di:

MILANO MALPENSA

L'aeroporto intercontinentale di Milano è dotato di due Terminal. Il Terminal 1, completamente riqualificato dopo il completamento del *restyling* dell'area Schengen, offre un'ampia gamma di destinazioni domestiche, internazionali e intercontinentali e un'offerta commerciale diversificata per rispondere alle esigenze di tutte le tipologie di passeggeri che transitano in aeroporto.

Il Terminal 2 è attualmente chiuso per il ridimensionamento del traffico aereo a seguito della pandemia. Entrambi i Terminal sono raggiungibili con il treno.

MILANO MALPENSA CARGO

È il polo nevralgico nazionale per la distribuzione delle merci in import ed export. Ha ricoperto un ruolo fondamentale nel 2020 per l'aumento dei voli cargo legati sia al consistente afflusso di dispositivi medici anti Covid sia allo sviluppo dell'e-commerce.

MILANO LINATE

È l'aeroporto di Milano rivolto prevalentemente alla clientela frequent flyer su rotte nazionali e internazionali intra europee. A circa 8 km dal centro della città di Milano, si configura come un vero e proprio city airport, con strutture e aree dedicate al business e allo shopping. È attualmente in corso il restyling completo dell'aeroporto.

MILANO LINATE PRIME E MILANO MALPENSA PRIME

Aeroporti gestiti da SEA Prime SpA, società controllata da SEA SpA e dedicati all'aviazione generale, offrono servizi e facilities ad alto valore aggiunto.

Infine, attraverso la società **SEA Energia SpA** (controllata al 100% da SEA SpA), il Gruppo è proprietario delle centrali di cogenerazione di Linate e Malpensa dedicate prevalentemente a soddisfare i fabbisogni energetici degli aeroporti attraverso la produzione combinata di energia elettrica, calore e tele-raffrescamento.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

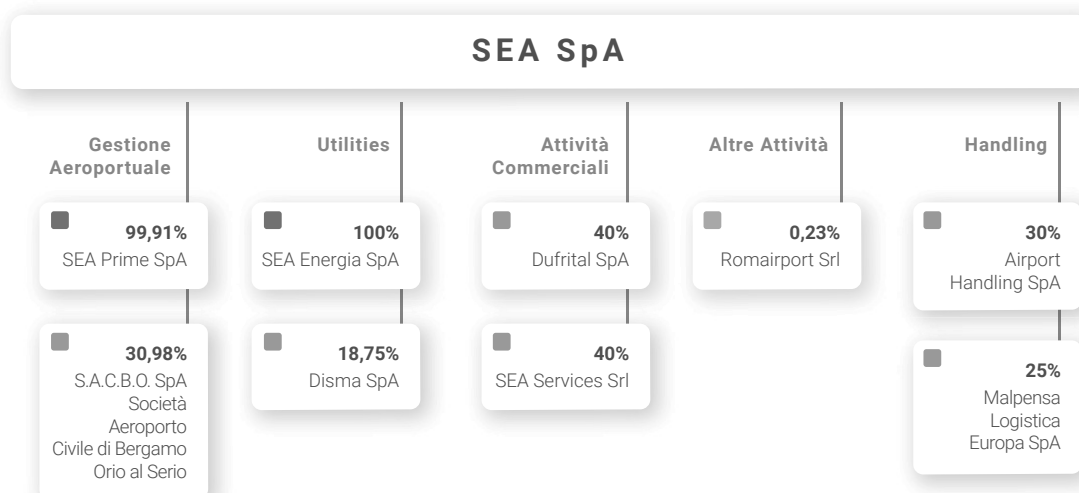
SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

PARTECIPAZIONI DI SEA SPA AL 31 DICEMBRE 2020



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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

STRUTTURA DEL CAPITALE SOCIALE

Il capitale sociale di SEA SpA è pari a euro 27.500.000, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di euro 0,11 ciascuna, di cui 137.023.805 azioni di categoria A, 74.375.102 azioni di categoria B e 38.601.093 altre azioni.

Gli Azionisti titolari di azioni di categoria A, nell'ipotesi di cessione, a esito della quale perdano il controllo della Società, sono tenuti a garantire ai soci titolari di azioni di categoria B un diritto di co-vendita. Gli Azionisti titolari di azioni di categoria A godono di un diritto di prelazione in caso di cessione di azioni da parte dei Soci titolari di azioni di categoria B.

Al 31 dicembre 2020 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

Azionisti pubblici

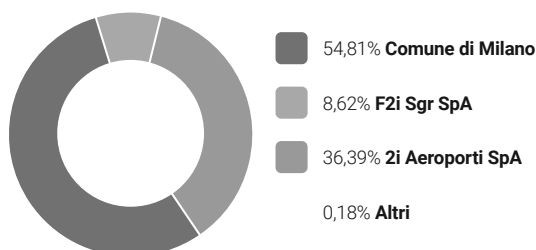
8 enti/società	
Comune di Milano ^(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

Azionisti privati

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

^(*) Titolare di azioni di categoria A

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



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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

Presidente

Michaela Castelli⁽⁴⁾

Amministratore Delegato e Direttore Generale

Armando Brunini

Davide Amedeo Corritore^{(1) (3) (4)}

Pierfrancesco Barletta⁽²⁾

Patrizia Michela Giangualano⁽²⁾

Luciana Sara Rovelli^{(3) (5)}

Rosario Mazza^{(2) (3)}

Amministratori

COLLEGIO SINDACALE

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

Presidente

Rosalba Cotroneo

Rosalba Casiraghi

Daniele Angelo Contessi*

Stefano Pozzoli

Sindaci effettivi

Valeria Maria Scuteri

Sindaci supplenti

Antonia Coppola

SOCIETÀ DI REVISIONE

Deloitte & Touche SpA

⁽¹⁾ Vice Presidente non esecutivo

⁽²⁾ Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

⁽³⁾ Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

⁽⁴⁾ Membro del Comitato Etico

⁽⁵⁾ Membro dell'Organismo di Vigilanza

* A seguito delle dimissioni, in data 24 settembre 2020, del dott. Andrea Manzoni, è subentrato all'incarico di sindaco effettivo il dott. Daniele Angelo Contessi, già sindaco supplente.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

PRINCIPALI DATI ECONOMICO FINANZIARI AL 31 DICEMBRE 2020 E ALTRI INDICATORI

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

Dati Economici

(in migliaia di euro)	2020	2019	Variazione
Ricavi	286.034	758.010	(471.976)
EBITDA ⁽¹⁾	(26.561)	274.659	(301.220)
Risultato operativo	(133.077)	174.652	(307.729)
Risultato prima delle imposte	(163.111)	175.209	(338.320)
Risultato netto del Gruppo	(128.576)	124.419	(252.995)

⁽¹⁾ L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.

Dati Finanziari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.403.936	1.365.159	38.777
Capitale circolante (B)	(210.201)	(342.069)	131.868
Fondi rischi e oneri (C)	(202.343)	(157.408)	(44.935)
Fondi relativi al personale (D)	(45.622)	(48.172)	2.550
Altri debiti non correnti (E)	(87.808)	(7.961)	(79.847)
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	857.962	809.549	48.413
Patrimonio netto di Gruppo	231.208	358.593	(127.385)
Patrimonio netto di terzi	28	27	1
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	626.726	450.929	175.797
Totale fonti di finanziamento	857.962	809.549	48.413

(A) Le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2020 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (506.135 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

⁽²⁾ L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del fair value dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.

Investimenti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	61.830	123.827	(61.997)

Altri Indicatori

	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
PFN/EBITDA	(23,60)	1,64
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.788	2.853

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

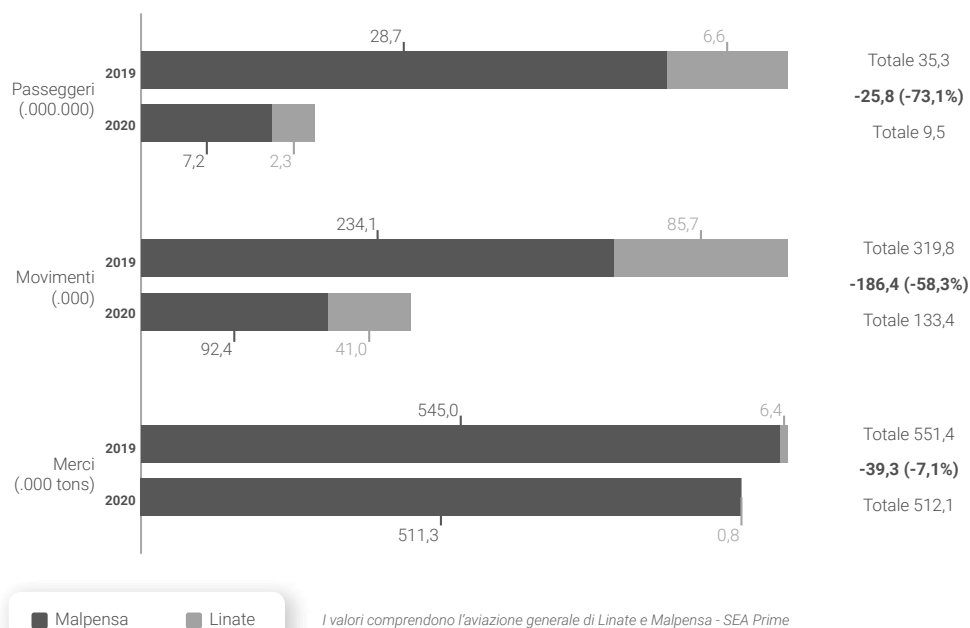
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

Dati di traffico (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 2020

Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

In data 30 gennaio 2020 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'epidemia da Covid-19 un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale, valutandola come pandemia in data 11 marzo 2020.

Il dilagare della pandemia e il blocco imposto dai governi nazionali per contrastare la crescita dei contagi hanno inciso significativamente sull'economia a tutti i livelli, in particolare, la limitazione agli spostamenti ha avuto un forte impatto sul settore del trasporto aereo con ricadute negative sull'operatività del Gruppo SEA.

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

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

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

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

Dato l'esiguo numero dei voli e delle persone in arrivo o in partenza, il traffico passeggeri è stato concentrato sul Terminal 2 di Malpensa sino al 15 giugno, quando, in conseguenza dell'aumento del traffico, il Terminal 2 non permetteva più il rispetto delle norme di distanziamento tra le persone ed è stato pertanto riaperto il Terminal 1, con contestuale chiusura del Terminal 2; l'allentamento del lockdown con il DPCM del 26 aprile ha infatti con-

sentito una timida ripresa del traffico e, in particolare, del traffico domestico e UE.

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

Il susseguirsi delle nuove disposizioni ministeriali ha continuato a caratterizzare l'andamento del traffico passeggeri nel corso del 2020: con il DPCM del 1° luglio 2020 che ha nuovamente permesso gli spostamenti tra i paesi a livello intraeuropeo ed il DPCM del 13 luglio 2020 che ha riavviato l'operatività dello scalo di Linate si è verificata una ripresa del traffico passeggeri. La fase di recupero si è mantenuta per il periodo estivo, con picchi registrati nei mesi di luglio, agosto e settembre (nei tre mesi sono stati gestiti 2,9 milioni di passeggeri).

A seguito della seconda ondata pandemica e al conseguente DPCM del 25 ottobre, che ha limitato gli spostamenti tra regioni penalizzando principalmente il trasporto aereo verso destinazioni domestiche, si è registrata una nuova riduzione del traffico. Pertanto, dall'11 novembre, sullo scalo di Malpensa, è rimasto operativo solo il satellite centrale, mentre i satelliti nord e sud sono stati temporaneamente chiusi.

Durante tutto il periodo di *lockdown*, Cargo City è rimasta aperta diventando l'hub per lo smistamento in Italia di gran parte dei dispositivi anti Covid importati per via aerea dai Paesi dell'Estremo Oriente (Cina, Corea, Vietnam) e scalo di riferimento per i vettori impegnati nella logistica del settore e-commerce.

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

profuso nel garantire la sicurezza vi è l'ottenimento della certificazione Airport Health Accreditation, che attesta come entrambi gli scali milanesi offrano ai passeggeri e a tutti gli operatori una permanenza sicura in aeroporto, in linea con le raccomandazioni operative e sanitarie di ACI World, Airports Council International e ICAO, International Civil Aviation Organization.

Durante il periodo di fermo dell'attività volativa, gli spazi sono stati predisposti per garantire la tutela della salute dei passeggeri nel momento della riapertura degli aeroporti. Sono stati quindi posizionati dei *termoscanner* di nuova generazione che permettono la rilevazione della temperatura corporea anche di più soggetti contemporaneamente, sono stati disposti dei dispenser di liquido sanificante in grado di segnalare l'esaurimento del prodotto alle strutture preposte per la ricarica e sono stati identificati dei metodi per regolare l'accesso dei passeggeri in aree con superfici ridotte. Inoltre, sono state introdotte soluzioni tecnologiche che garantiscono un'esperienza *touchless* e *seamless* quali le macchine EDS CB che evitano di dover aprire il bagaglio a mano per estrarre i liquidi e la tecnologia *Face boarding*, basata sul riconoscimento facciale.

La diffusione della pandemia ha influito profondamente sulle modalità operative dell'azienda, che sono state riviste per garantire il regolare svolgimento delle attività nel rispetto delle prescrizioni normative, ivi incluso il mantenimento delle relazioni commerciali con clienti e fornitori dell'azienda.

Per supportare i partner commerciali colpiti dall'emergenza sanitaria e mitigare gli effetti economici e finanziari della crisi, SEA ha identificato e adottato una serie di misure di "sollievo" attuate mediante la sottoscrizione di addendum contrattuali, che ridefiniscono in parte e temporaneamente i termini degli accordi originariamente stipulati. Sono proseguite inoltre le attività di asset management finalizzate a creare maggior valore nel periodo post pandemico.

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

A partire dal mese di febbraio, a valle dei primi provvedimenti del Governo in tema di restrizioni alla circolazione, sono state adottate una serie di iniziative per i dipendenti tra cui l'obbligo di smaltimento delle ferie residue, l'estensione della modalità di lavoro smart, il

blocco degli straordinari e da marzo l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per una durata complessiva di 12 mesi. Inoltre, sono stati adottati diversi provvedimenti legati direttamente alla prevenzione e alla salute dei dipendenti, quali test sierologici e molecolari, campagna di profilassi antinfluenzale e una copertura assicurativa in caso di diagnosi positiva da Covid. Dal mese di settembre i dipendenti hanno la possibilità, su base volontaria, di rientrare in ufficio nel rispetto delle norme di sicurezza.

In ultimo si richiama la L. 30 dicembre 2020, n. 178. "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" ai commi 714-720, che al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza, ha previsto sia la proroga della previsione delle disposizioni in materia di trattamenti di integrazione salariale in deroga, sia l'istituzione di un fondo con una dotazione per l'anno 2021. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo."

Sottoscrizione delle nuove linee di finanziamento ed emissione nuovo Bond con scadenza ottobre 2025

Nonostante un contesto di mercato particolarmente complesso, per il diffondersi della pandemia Covid-19, nell'ottobre 2020 il Gruppo SEA ha completato con successo il processo di rifinanziamento delle obbligazioni in essere, in scadenza ad aprile 2021, mediante una nuova emissione obbligazionaria riservata ad investitori istituzionali, di complessivi 300 milioni di euro, quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin). L'emissione, i cui titoli hanno un taglio unitario minimo di 100 mila euro, scadenza il 9 ottobre 2025 e pagano una cedola lorda annua pari al 3,5% (collocati alla pari), ha consentito al Gruppo SEA un significativo allungamento della scadenza media del proprio debito.

Al fine di rafforzare ulteriormente la struttura finanziaria, con l'obiettivo di garantire un'ampia elasticità di cassa in grado di supportare la copertura dei fabbisogni derivanti dal temporaneo rallentamento dell'attività conseguente all'emergenza da Covid-19, sono state inoltre sottoscritte nuove linee di finanziamento per complessivi 400 milioni di euro.

Tali linee, interamente erogate e rimborsabili da parte di SEA a semplice richiesta senza oneri aggiuntivi, si aggiungono alle linee di credito irrevocabili ancora disponibili per 390 milioni di euro (260 milioni di euro di *linee committed* e 130 milioni di euro di una linea BEI).

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Nuova Turbina per la centrale di Malpensa

Agli inizi di dicembre 2020 sono iniziate le attività di montaggio della nuova turbina della centrale di Malpensa gestita da SEA Energia. Tale investimento, del valore di 12,4 milioni di euro, permetterà di ridurre drasticamente le emissioni inquinanti, in linea con gli obiettivi del Gruppo.

Proroga della concessione aeroportuale

Con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, secondo quanto riportato all'art. 202, co. 1-bis, fino al 4 maggio 2043.

Malpensa nuova base Wizzair

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

Vendita della partecipazione di minoranza in Signature Flight Support Italy Srl

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

L'attività economica globale, dopo un recupero superiore alle attese nei mesi estivi, nel quarto trimestre ha rallentato risentendo della nuova ondata pandemica e delle misure di contenimento prese di conseguenza. L'avvio delle campagne di vaccinazione si riflette favorevolmente sulle prospettive di più lungo periodo, ma restano incerti i tempi della ripresa legati a quelli di distribuzione e somministrazione dei vaccini su larga scala. Nel settore dei servizi, il più colpito dalle misure di contenimento della pandemia, le prospettive si mantengono nel complesso negative, in particolare nel comparto del turismo e in quello dei servizi ricreativi.

L'inflazione al consumo delle principali economie avanzate resta inferiore ai livelli precedenti la pandemia, riflettendo la debolezza della domanda.

Nell'area dell'euro, l'attività economica si è ulteriormente indebolita nell'ultima parte dell'anno, con la recrudescenza dei contagi e l'inasprimento delle misure di contenimento.

Nel terzo trimestre il PIL nell'area dell'euro è salito in misura più ampia di quanto atteso, del 12,5% dopo una perdita cumulata del 15% nella prima metà dell'anno, per poi ridursi ancora nel quarto trimestre. Le proiezioni elaborate in dicembre dagli esperti dell'Eurosistema indicano che il calo del PIL nel 2020 sarebbe pari al 7,3%; nei tre anni successivi il prodotto crescerebbe rispettivamente del 3,9, del 4,2 e del 2,1%.

L'inflazione risente della debolezza della domanda, la variazione dei prezzi al consumo sui 12 mesi del 2020 è stata pari al -0,3%, mentre secondo le proiezioni la variazione dei prezzi al consumo sarebbe pari all'1% nel 2021 e si porterebbe all'1,1 e all'1,4% nel 2022 e nel 2023.

Nella riunione del 10 dicembre, il Consiglio direttivo della BCE ha ricalibrato in senso espansivo gli strumenti di politica monetaria, per contribuire a preservare condizioni di finanziamento favorevoli a fronte degli effetti

della pandemia sull'economia e sui prezzi, che si prefigurano di durata più estesa di quanto precedentemente ipotizzato. Sempre nella stessa seduta, il Consiglio europeo ha raggiunto un accordo sul bilancio della UE e sullo strumento per la ripresa dell'Unione Europea, la Next Generation EU (NGEU).

Le condizioni sui mercati finanziari internazionali sono progressivamente migliorate, a seguito del venir meno dell'incertezza sull'esito delle elezioni statunitensi e dell'ottimismo diffusi sull'efficacia di alcuni vaccini. Le quotazioni restano tuttavia vulnerabili agli sviluppi della pandemia.

L'economia italiana, dopo un recupero nei mesi estivi del 2020 superiore alle attese, ha registrato un calo dell'attività nel quarto trimestre soprattutto nel settore dei servizi legato al forte aumento dei contagi. Gli interventi di sostegno hanno attenuato l'aumento del fabbisogno di liquidità delle società non finanziarie e contenuto i rischi di insolvenza, ampliandone, però, ulteriormente l'indebitamento.

Nel terzo trimestre la spesa delle famiglie, dopo la forte contrazione nella prima metà dell'anno, è cresciuta del 12,4% rispetto al periodo precedente, con un aumento diffuso a tutte le componenti e particolarmente marcato per gli acquisti di beni durevoli. La propensione al risparmio è calata significativamente, ma è rimasta elevata, riflettendo sia motivazioni precauzionali di natura economica, sia la rinuncia a effettuare alcune spese per evitare il contagio. Il quarto trimestre è segnato da un nuovo indebolimento dei consumi con un forte calo della spesa per servizi, in particolare quelli ricreativi e quelli connessi al turismo.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Andamento del trasporto aereo mondiale ¹

Il dilagare della pandemia e il blocco imposto dai governi nazionali per contrastare la crescita dei contagi hanno avuto un forte impatto sul settore del trasporto aereo a livello mondiale.

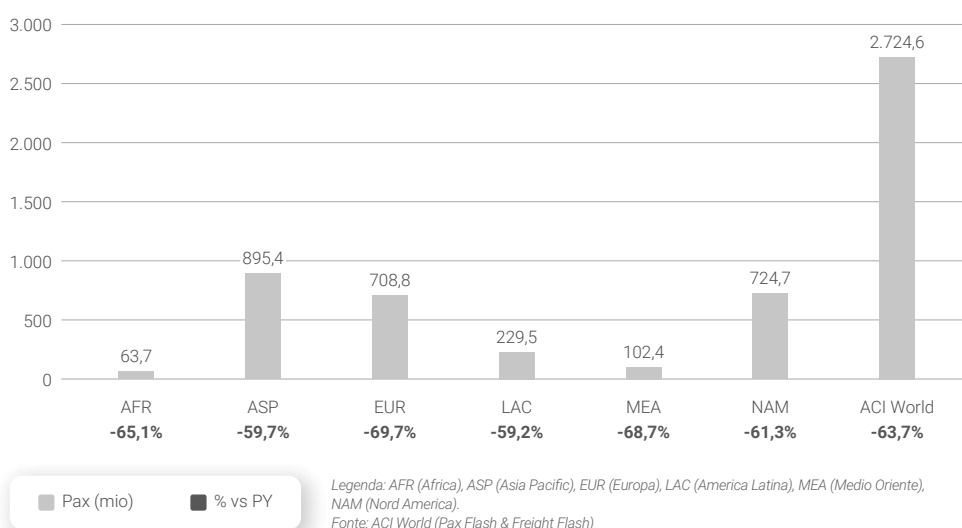
Nell'esercizio 2020 il traffico passeggeri di un campione di 1.077 aeroporti, si è attestato a 2,72 miliardi di passeggeri in riduzione del -63,7% rispetto al 2019.

Le dinamiche sono state significativamente negative in tutte le aree geografiche: in Asia la riduzione è stata del 59,7%, in Nord America il traffico si è ridotto del -61,3%, in Europa il calo è stato del -69,7%, in Centro/Sud America del -59,2%, in Medio Oriente del -68,7% e in Africa del -65,1%.

Guangzhou (Cina) con 43,8 milioni (-40,4%) risulta il primo aeroporto in termini di traffico passeggeri seguito da Atlanta (USA) con 42,9 milioni (-61,2%) e Chengdu (Cina) con 40,7 milioni (-27,0%).

Traffico aereo mondiale 2020

Passeggeri (2,72 mld)



Il totale delle merci trasportate, valutate su un campione di 716 aeroporti sono state pari a 93,4 milioni di tonnellate in contrazione del -8,8%. Solo il Nord America ha registrato una crescita del +2,1%, mentre l'Asia ha evidenziato un calo del -12,5% l'Europa del -10,4%, il Medio Oriente del -21,0%, il Centro/Sud America del -17,9% e l'Africa del -21,2%.

¹ Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

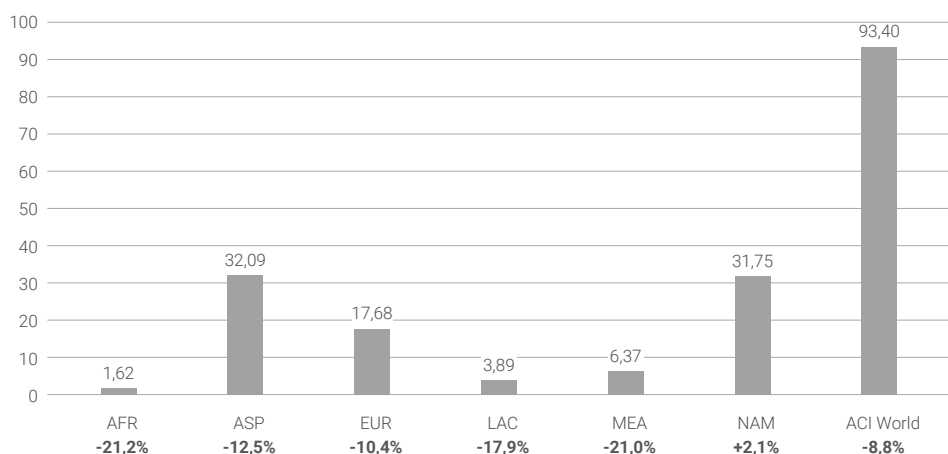
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Merchi totali (93,4 mln tons)



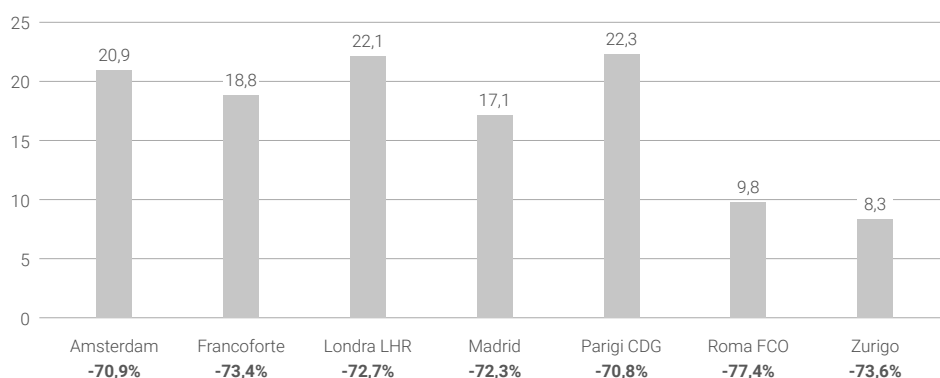
■ Merce (mln tons) ■ % vs PY

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

Andamento del traffico negli aeroporti europei ²

Nel corso del 2020 il traffico passeggeri registrato dagli aeroporti europei associati ad ACI Europe è stato pari a 400,9 milioni di passeggeri (-71,2%). Nel grafico sono riportati i dati dei principali hub aeroportuali che rappresentano complessivamente il 30% del traffico europeo.

Traffico aereo Europeo - principali hub



■ Pax (mio) ■ % vs PY

² Fonte: ACI Europe: Rapid Exchange

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Il traffico merci si è attestato invece a 11 milioni di tonnellate in contrazione del -17,5% rispetto al 2019. Malpensa si posiziona al sesto posto, recuperando una posizione rispetto al 2019, con 511,3 mila tonnellate, preceduta da Francoforte (1,9 milioni di tonnellate), Parigi Charles de Gaulle (1,6 milioni di tonnellate), Amsterdam (1,4 milioni di tonnellate), Londra Heathrow (1,1 milioni di tonnellate) e Istanbul (824 mila tonnellate).

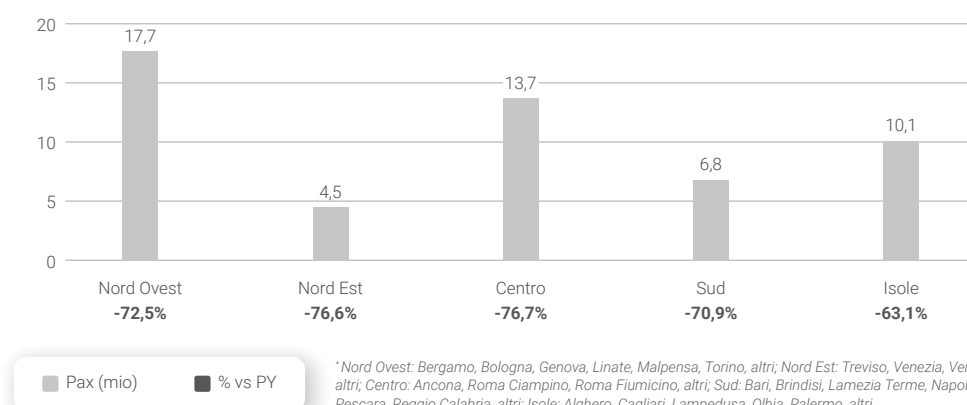
Dopo un avvio positivo nei primi due mesi del 2020, la Business and General Aviation in Europa nel 2020 ha subito una contrazione dei movimenti del -22,8% a causa del diffondersi della pandemia che ha mostrato i suoi effetti in Europa e in Italia a partire dal mese di marzo 2020; l'Italia, in linea con il trend del mercato europeo, ha registrato movimenti in calo di oltre il 30% ed è il sesto mercato in Europa rappresentando il 7,4% del mercato europeo (fonte WingX).

Andamento del traffico negli aeroporti italiani ³

L'andamento del traffico passeggeri degli aeroporti italiani associati ad Assaeroporti è stato pari a 52,8 milioni, in calo del -72,6% rispetto all'esercizio 2019, mentre i movimenti aerei hanno subito una contrazione del -61,5% attestandosi a 560,2 mila.

Il trasporto di merci si è invece dimostrato più resiliente, con una contrazione del -24,4% rispetto all'anno precedente e volumi registrati pari a 768,5 mila tonnellate.

Di seguito la distribuzione del traffico passeggeri degli aeroporti italiani per macroaree geografiche*.



Il sistema aeroportuale lombardo nel Nord Ovest, che rappresenta il 25% del totale traffico italiano, ha servito 13,3 milioni di passeggeri (-72,9% rispetto al 2019); in particolare Milano Malpensa ha servito 7,2 milioni (-74,9%), Linate 2,3 milioni (-65,5%), Bergamo Orio al Serio 3,8 milioni (-72,3%).

Nel Centro Italia il sistema aeroportuale romano che copre il 22% del totale traffico nazionale, ha gestito 11,4 milioni di passeggeri (-76,8%): Roma Fiumicino 9,8 milioni (-77,4%) e Roma Ciampino 1,6 milioni (-72,6%).

Con riferimento alle isole, l'aeroporto di Catania ha registrato 3,7 milioni di passeggeri (-64,3%), nel Nord Est l'aeroporto di Venezia si è attestato a 2,8 milioni di passeggeri (-75,8%) mentre nel Sud Italia l'aeroporto di Napoli ha evidenziato una contrazione del -74,4% con 2,8 milioni di passeggeri gestiti.

³ Fonte Assaeroporti 40 aeroporti associati; i dati comprendono aviazione commerciale inclusi i transiti diretti

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Pubblicazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Con Delibera n.136/2020 del 16 luglio 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato e pubblicato i nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali che entrano in vigore il 1° luglio 2021. Con la pubblicazione dei nuovi Modelli, si è chiuso il processo di revisione degli stessi avviato il 1° agosto 2019, con delibera n. 118/2019.

I nuovi modelli sono immediatamente applicabili per la parte relativa agli obblighi informativi inerenti la contabilità regolatoria e gli incentivi all'attività volativa e si applicano anche agli aeroporti che attualmente sono disciplinati da un contratto di programma "in deroga" (tra i quali SEA), previa la sottoscrizione con ENAC di appositi atti aggiuntivi.

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

ENAC, accogliendo l'istanza di SEA, con nota del 27 aprile 2020 ha acconsentito alla proroga di un anno della sottoscrizione del nuovo Contratto di programma, che avrebbe dovuto avviarsi nel 2021. Le motivazioni sono legate a "l'impossibilità - ad oggi - di delineare, con il livello di affidabilità richiesto, lo scenario evolutivo del traffico nel breve/medio termine, che è sotteso a tutte le scelte di pianificazione".

In considerazione dei citati elementi di incertezza, SEA, in data 13 luglio 2020, ha sottoposto ad ART formale richiesta di conferma delle tariffe in vigore nel 2020 anche per l'esercizio 2021, fermo restando il rispetto dei tempi previsti dalla procedura di consultazione ed assicurando comunque il pieno rispetto dei principi espressi dall'articolo 80 del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n.1.

A seguito di ciò: i) ENAC, con nota del 21 agosto 2020, ha espresso parere favorevole sulla documentazione presentata da SEA con riferimento ai Piani degli investimenti, della qualità, della tutela ambientale, del traffico relativi all'annualità 2021, riservandosi la possibilità di effettuare un riesame dei Piani stessi sulla base di eventuali richieste di integrazioni o modifiche che dovessero pervenire dall'utenza, in esito alle consultazioni; ii) ART con nota del 4 settembre 2020, ha invitato SEA ad adempiere agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti e, conseguentemente, a comu-

nicare ad ART gli esiti della consultazione annuale.

Consultazioni annuali con il Comitato degli Utenti per le tariffe 2021

In data 26 e 27 ottobre 2020, rispettivamente per gli aeroporti di Malpensa e Linate, sono state svolte le annuali consultazioni con gli Utenti, nell'ambito delle quali SEA ha proposto di "congelare" il livello dei corrispettivi regolamentati applicati nel 2020, estendendone l'applicazione anche per il 2021. Riscontrata la mancanza di pareri contrari, detta proposta è stata trasmessa all'ART per la formale adesione.

A conclusione della procedura in argomento, con comunicazione del 17 dicembre 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato l'applicazione del livello tariffario vigente all'anno 2020 anche per l'anno 2021.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Normative e provvedimenti rilevanti relativi all'emergenza sanitaria causata dalla pandemia da Covid-19

In data 30 gennaio 2020 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'epidemia da Covid-19 un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale, valutandola come pandemia in data 11 marzo 2020.

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

Successivamente si sono susseguiti una serie di atti normativi a livello nazionale ma anche decreti ministeriali e ordinanze regionali che hanno comportato diversi impatti sull'operatività aeroportuale. In virtù di questi interventi normativi e regolatori l'Aeroporto di Linate è rimasto sostanzialmente chiuso al traffico di aviazione commerciale dal 16 marzo 2020 fino al 13 luglio 2020.

In data 26 aprile 2020 è stato emanato un nuovo DPCM, valido dal 4 maggio al 17 maggio 2020, che ha sancito l'inizio della cd. "Fase 2 di convivenza con il virus" e, tra le altre, la riapertura dei cantieri edili (chiusi in prima istanza nel marzo precedente) sviluppando, all'interno dell'allegato 7 al suddetto Decreto, il protocollo condiviso di

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nei cantieri. Inoltre, sono state allegate al suddetto decreto le "Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19", che con specifico riferimento al settore del trasporto aereo prevedono l'obbligo di osservare particolari misure di contenimento per i passeggeri che riguardano sia il corretto utilizzo delle aerostazioni che degli aeromobili. Nello specifico questo provvedimento, così come poi seguito dai successivi interventi legislativi in tale ambito, ha introdotto l'obbligo di osservanza di una serie di misure a carico, rispettivamente, dei gestori, degli operatori aeroportuali, dei vettori e dei passeggeri tra le quali:

- distanziamento sociale;
- differenziazione dei flussi di transito delle persone;
- uso obbligatorio di mascherina;
- attività di igienizzazione e sanificazione di terminal ed aeromobili;
- introduzione di termoscanner per la misurazione della temperatura a tutti coloro che accedono all'aerostazione;
- quarantena e obblighi di comunicazione per chi proviene da determinati Paesi esteri;
- divieto di spostamenti da e per Stati e territori diversi, salvo che per comprovate esigenze lavorative, di assoluta urgenza ovvero per motivi di salute.

Il DPCM del 24 ottobre 2020 ha reintrodotta limitazioni negli spostamenti da e per l'estero, vietando nello specifico gli spostamenti da e per Stati e territori di cui all'elenco E dell'allegato 20, l'ingresso e il transito nel territorio nazionale alle persone che hanno transitato o soggiornato negli Stati e territori di cui al medesimo elenco E nei quattordici giorni antecedenti, nonché gli spostamenti verso gli Stati e territori di cui all'elenco F dell'allegato 20, salvo che ricorrano comprovati motivi. Restavano vietati l'ingresso e il transito nel territorio nazionale alle persone che hanno transitato o soggiornato negli Stati e territori di cui all'elenco F dell'allegato 20 nei quattordici giorni antecedenti, salvo casi eccezionali. Sono fatte salve le limitazioni disposte per specifiche aree del territorio nazionale ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 33 del 2020, nonché le limitazioni disposte in relazione alla provenienza da specifici Stati e territori ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 33 del 2020.

Il DPCM del 3 novembre 2020 ha previsto la classificazione delle regioni italiane in 3 differenti classi di rischio (rossa, arancione e gialla), in relazione alle quali adotta-

re differenti azioni di contenimento e limitazione negli spostamenti.

Infine, sono state adottate misure di contenimento specifiche per il periodo delle festività natalizie. Con il DPCM del 3 dicembre 2020 che contiene disposizioni per il territorio nazionale e per gli spostamenti da/per l'estero, in vigore dal 4 dicembre fino al 15 gennaio 2021. Con specifico riferimento alle limitazioni per gli spostamenti su tutto il territorio nazionale, indipendentemente dalla classificazione in livelli di rischio e di scenario.

Sono poi stati emanati ulteriori provvedimenti normativi a sostegno dei settori più colpiti dall'emergenza epidemiologica. Di particolare rilevanza è il decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, convertito nella Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020. La presente Legge ha previsto numerosi interventi di spesa a sostegno della sanità, del lavoro, delle politiche sociali, del credito e delle attività produttive. In particolare, l'art. 202, co. 1-bis, sancisce la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni.

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

"Cura-Italia", con cui il Governo è intervenuto per sostenere economicamente le famiglie, i lavoratori e le imprese con risorse dirette al mondo del lavoro, pubblico e privato, al potenziamento del Servizio sanitario nazionale, alle attività produttive e ai settori più colpiti dagli effetti negativi legati all'emergenza epidemiologica Covid-19.

La L. 30 dicembre 2020, n. 178. "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" ai commi 714-720, al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19, ha previsto sia la proroga della previsione delle disposizioni in materia di trattamenti di integrazione salariale in deroga, sia l'istituzione di un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2021, destinato alla compensazione: a) nel limite di 450 milioni di euro, dei danni subiti dai gestori aeroportuali in possesso del prescritto certificato in corso di validità rilasciato dall'Ente nazionale dell'aviazione civile; b) nel limite di 50 milioni di euro, dei danni subiti dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra in possesso del prescritto certificato in corso di validità rilasciato dall'Ente nazionale dell'aviazione civile. Ai fini della determinazione del contributo riconoscibile alle imprese beneficiarie, si tiene conto dei minori ricavi e dei maggiori costi direttamente imputabili all'emergenza epidemiologica da Covid-19 registrati nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 e il 31 gennaio 2021 rispetto a quelli registrati nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2019 e il 31 gennaio 2020 relativamente ai servizi offerti, nonché, al fine di evitare sovra compensazioni: a) delle riduzioni di costi registrate nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 e il 31 gennaio 2021 rispetto al periodo compreso tra il 23 febbraio 2019 e il 31 gennaio 2020, dovuti all'accesso agli ammortizzatori sociali, nonché delle altre misure di sostegno di natura pubblica finalizzate a mitigare gli effetti economici causati dall'emergenza epidemiologica da Covid-19; b) degli eventuali importi recuperabili da assicurazione, contenzioso, arbitrato o altra fonte per il ristoro del medesimo danno. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze adotteranno i decreti, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, nei quali saranno definiti i contenuti, il termine e le modalità di presentazione delle domande di accesso al contributo, nonché i criteri di determinazione e di erogazione dello stesso.

L'efficacia delle suddette disposizioni è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Disposizioni ENAC

ENAC, in considerazione della situazione di emergenza epidemiologica da Covid-19 e al fine di dare sostegno alle imprese del settore aeronautico e all'intero sistema del trasporto aereo, ha disposto alcuni provvedimenti finalizzati a mitigare l'impatto delle conseguenze della pandemia sui fabbisogni finanziari. Nello specifico ENAC, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha disposto la sospensione del versamento dei canoni relativi alle concessioni aeroportuali in scadenza nel mese di luglio. Per il 2020, inoltre, il pagamento sarà commisurato al traffico effettivamente registrato nel corso dell'anno e dovrà essere effettuato in una unica soluzione entro il 30 aprile 2021, grazie all'ulteriore differimento, comunicato in data 25 gennaio 2021, con cui l'originaria scadenza prevista per 31 gennaio 2021 è stata posticipata, concedendo anche la possibilità di rateizzazione degli importi da versare.

Direttiva 2009/12/CE

In considerazione della forte crisi dovuta all'emergenza sanitaria in corso e delle difficoltà riscontrate nella definizione del nuovo quadro di riferimento, la Commissione Europea ha deciso di sospendere temporaneamente i lavori di revisione della Direttiva.

Regolamento (UE) 2020/459 che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 (regolamento sulle bande orarie)

La pandemia da Covid-19 ha avuto un impatto enorme sui viaggi aerei e sul settore dell'aviazione in generale. I livelli di traffico aereo rimangono bassi e la ripresa appare più lenta del previsto. In questo contesto, la mancanza di certezza sull'utilizzo delle bande orarie ha reso difficile per le compagnie aeree la pianificazione degli orari rendendo, conseguentemente, problematica la pianificazione per gli aeroporti.

Per rispondere alla necessità di maggiore certezza da parte di aeroporti, compagnie aeree e coordinatori delle bande orarie - il 30 marzo 2020 l'Unione Europea ha adottato il regolamento (UE) 2020/459 che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 (regolamento sulle bande orarie) per fornire alle compagnie aeree una deroga alla cosiddetta regola "use-it-or-lose-it". Le regole esistenti impongono, infatti alle compagnie aeree, al fine di tutelare la concorrenza nel mercato, di operare almeno l'80% dei voli programmati. Con la deroga in parola, le compagnie aeree possono operare anche al di sotto della soglia dell'80% senza per questo perdere la titolarità all'utilizzo dello slot nell'omologa successiva stagione IATA: è venuto meno, pertanto, l'obbligo di utilizzo degli

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

slot per una parte della stagione invernale 2019/2020 e per la stagione estiva 2020 fino al 24 ottobre 2020.

Stante il perdurare della situazione pandemica, in data 14 ottobre 2020, la Commissione Europea ha disposto la proroga, fino al marzo 2021 (fine della IATA Winter season), della deroga temporanea alle regole dell'utilizzo degli slot aeroportuali. Si è in attesa di apposito Regolamento UE.

Brexit

Il 24 dicembre 2020 l'Unione Europea e il Regno Unito, dopo lunghe trattative, hanno raggiunto un accordo - il cd. "EU-UK Trade and Cooperation Agreement" - che andrà a disciplinare le loro relazioni future, scongiurando dunque lo scenario di una "hard Brexit".

Detto accordo ha ricevuto il 28 dicembre il via libera unanime da parte degli ambasciatori dei 27 Stati membri presso l'Unione Europea (Coreper). Per la sua formale adozione, è necessario ora il voto favorevole del Parlamento Europeo e della Camera dei Comuni del Regno Unito. Alla luce degli step ancora da espletare, l'Accordo entrerà in vigore, in via provvisoria, il 1° gennaio 2021 sino al 30 aprile 2021 (termine originariamente previsto al 28 febbraio 2021, ma recentemente prorogato dalla Commissione Europea), data entro la quale dovrebbe avere ottenuto tutte le approvazioni necessarie.

L'Accordo prevede una cooperazione tra le parti in vari campi, tra cui quello dell'aviazione, al fine di garantire un *level playing field* tra operatori Unione Europea e del Regno Unito. Nell'accordo vengono disciplinati, in particolare, i temi relativi ai diritti di traffico, alla safety e alla security aeroportuale, agli accordi di *codeshare*, alla tutela dei diritti dei passeggeri e alle tematiche ambientali.

Nel settore dell'aviazione, le compagnie aeree del Regno Unito non saranno più considerate vettori dell'Unione Europea e perderanno i diritti di traffico esistenti in Unione Europea. I vettori dell'Unione Europea e del Regno Unito potranno effettuare il trasporto illimitato di passeggeri e merci tra i punti nell'Unione Europea e punti nel Regno Unito e viceversa (3° e 4° libertà). Se gli Stati membri lo concordano bilateralmente e reciprocamente con il Regno Unito, sarà possibile proseguire il trasporto (5° libertà) di merci da/verso un paese terzo (ad esempio Milano-Londra-New York). L'accordo garantisce anche la cooperazione in materia di sicurezza, protezione e gestione del traffico aereo.

Qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SESEU)

I Sistemi Efficienti d'Utenza (SEU o SESEU) sono sistemi semplici di produzione e di consumo costituiti da un impianto di produzione e da un'unità di consumo direttamente connessi tra loro mediante un collegamento privato, senza obbligo di connessione a terzi, in cui la figura del produttore e del cliente finale coincidono nel medesimo soggetto giuridico ovvero in soggetti giuridici che appartengono al medesimo gruppo societario.

I Sistemi di Distribuzione Chiusi (SDC) sono reti elettriche private, che distribuiscono energia elettrica all'interno di un sito industriale, commerciale o di servizi condivisi geograficamente limitato e, al netto di particolari eccezioni espressamente previste, non riforniscono clienti civili. Tali reti, nella titolarità e gestione di soggetti diversi da Terna e dalle imprese distributrici, sono sistemi elettrici caratterizzati dal fatto che per specifiche ragioni tecniche o di sicurezza, le operazioni o il processo di produzione degli utenti del sistema in questione sono integrati oppure dal fatto che il sistema distribuisce energia elettrica principalmente al proprietario o al gestore del sistema o alle loro imprese correlate.

Sia la qualifica di SEU o SESEU che quella di SDC, comportano il mantenimento di condizioni tariffarie agevolate sull'energia elettrica autoprodotta e consumata in sito, ovvero l'esenzione degli oneri sull'energia elettrica consumata in sito limitatamente alle parti variabili degli oneri generali di sistema (esenzione applicabile solo per SEU o SESEU) e di rete (applicabile ad entrambi SEU/SESEU e SDC).

Dopo aver inizialmente optato per la qualifica SEU/SESEU, in seguito al pronunciamento favorevole del TAR Milano, che ha affermato che il versamento degli oneri di dispacciamento nel SDC è discriminatorio, e a quanto disposto da ARERA, che con deliberazione 526/2020/R/eel ha posticipato di un anno (al 1° gennaio 2022) l'applicazione delle modalità di erogazione dei servizi di connessione, misura, trasmissione, distribuzione, dispacciamento e vendita negli SDC, il Gruppo SEA ha sospeso tutte le attività, già in parte avviate nel corso del 2019 e 2020, riservandosi un ulteriore approfondimento sull'opportunità di optare per la qualifica SDC anziché di SEU/SESEU. Si prevede che la decisione finale possa essere presa entro il primo semestre 2021 in modo da poter successivamente espletare tutte le attività tecnico-operative e amministrative necessarie ai fini dell'ottenimento e della messa a regime dell'una o dell'altra qualifica.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

Dati quantitativi di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

	Movimenti		Passeggeri ⁽¹⁾		Merci ⁽²⁾	
	2020	% vs 2019	2020	% vs 2019	2020	% vs 2019
Malpensa	89.264	-60,4%	7.202,3	-74,9%	511.292	-6,2%
Linate	28.513	-59,1%	2.251,6	-65,6%	765	-88,0%
Totale traffico commerciale	117.777	-60,1%	9.453,9	-73,2%	512.057	-7,1%
Aviazione Generale ⁽³⁾	15.655	-36,1%	26,3	-47,8%	-	-
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	133.432	-58,3%	9.480,2	-73,1%	512.057	-7,1%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate+partite in tonnellate

⁽³⁾ Fonte Aviazione Generale: SEA Prime

Nel corso del 2020 il Sistema Aeroportuale di Milano, gestito dal Gruppo SEA, ha servito complessivamente 9,5 milioni di passeggeri, con una riduzione del -73,1% rispetto al 2019.

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dalla diffusione della pandemia Covid-19 che ha determinato una drastica riduzione del traffico passeggeri già a partire dal mese di febbraio, anche a causa dei vari provvedimenti normativi che hanno posto una serie di limitazioni agli spostamenti nazionali ed internazionali per limitare la diffusione della pandemia.

L'aviazione commerciale ha registrato risultati in crescita esclusivamente nel mese di gennaio rispetto al medesimo periodo del 2019 (+7,0%), mentre nel mese di febbraio si è registrata una contrazione del -6,2% dovuta alla fase iniziale della pandemia.

Nei successivi quattro mesi il traffico ha subito una drastica riduzione registrando nei mesi di marzo e aprile un calo del -99% rispetto ai medesimi mesi del 2019.

Il DPCM nr. 112 del 12 marzo 2020, ha stabilito la chiusura dello scalo di Linate a partire dal 16 marzo mentre a Malpensa l'esiguo traffico residuo è stato gestito dal Terminal 2 fino al 14 giugno. A partire dal 15 giugno, al fine di garantire il rispetto degli obblighi di distanziamento sociale è stato deciso il trasferimento delle attività al Terminal 1 e la contestuale chiusura del Terminal 2, scalo con capacità e dimensioni inferiori.

Solo a partire dal mese di luglio, quando il DPCM del 1° luglio 2020 ha nuovamente permesso gli spostamenti tra i Paesi a livello intraeuropeo e il DPCM del 13 luglio 2020 ha riavviato l'operatività dello scalo di Linate, si è verificata una ripresa del traffico passeggeri. La fase di recupero si è mantenuta per il periodo estivo, con picchi registrati nei mesi di luglio agosto e settembre (nei tre mesi sono stati gestiti 2,9 milioni di passeggeri).

Una nuova riduzione del traffico è stata registrata a seguito del DPCM del 25 ottobre che ha limitato gli spostamenti tra regioni penalizzando principalmente il trasporto aereo verso destinazioni domestiche. In risposta ai nuovi volumi di traffico, a partire dall'11 novembre, sullo scalo di Malpensa è rimasto operativo il solo satellite centrale, mentre i satelliti nord e sud sono stati temporaneamente chiusi.

L'aviazione generale gestita da SEA Prime, nel 2020, ha complessivamente totalizzato 15.655 movimenti, in flessione del -36,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; la riduzione del traffico dal mese di marzo è da imputarsi totalmente agli effetti della pandemia ed alle restrizioni del traffico aereo nei mesi di *lockdown*, nonostante l'operatività dei terminal di aviazione generale non sia mai stata interrotta.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Milano Linate Prime, primo scalo di aviazione generale in Italia, registra 12.487 movimenti con una riduzione del traffico pari al -21,7% rispetto all'anno precedente, mentre Milano Malpensa Prime, con 3.168 movimenti gestiti, risulta in contrazione del -62,9%; si rammenta tuttavia che l'esercizio 2019 è stato influenzato dalla chiusura dello scalo di Linate nel periodo 27 luglio - 26 ottobre, con parziale trasferimento del traffico nel nuovo Terminal di Malpensa operativo da luglio 2019. Con la riduzione delle limitazioni agli spostamenti, si è verificato un graduale incremento dei movimenti su entrambi gli scali, che ha consentito di recuperare parzialmente il trend negativo dei primi mesi di *lockdown*. Le nuove misure restrittive messe in atto all'inizio del mese di novembre 2020 da diversi paesi europei, tra cui l'Italia, hanno considerevolmente ridotto i volumi di traffico. Le tonnellate complessivamente gestite da entrambi gli scali registrano una flessione del -47,1% rispetto al 2019; la dimensione della macchina media transitata sui due scali diminuisce significativamente del -17,1%, passando da 16,6 a 13,8 tonnellate, anche a causa della forte contrazione della mobilità di lungo raggio.

Il traffico merci, nel corso del 2020, ha registrato 512 mila tonnellate, in contrazione del -7,1% rispetto all'esercizio precedente. Nonostante il trasporto aereo sia stato fortemente penalizzato dalla pandemia, il comparto merci ha contenuto la riduzione principalmente grazie sia ai vettori che, durante la fase di *lockdown*, sono stati impegnati nella logistica del settore e-commerce sia alla nuova base di DHL presso la Cargo City di Malpensa. Dal punto di vista della capacità di carico, la riduzione della capacità "belly" disponibile - in conseguenza del venir meno della stiva degli aeromobili passeggeri - è stata in buona parte compensata dall'aumento dei movimenti di aeromobili *all-cargo*. Rilevante il fenomeno della conversione al trasporto delle merci di alcuni aeromobili dedicati al trasporto passeggeri, con lo sfruttamento, oltre che della capacità della stiva degli aeromobili, anche dello spazio in cabina.

Conto economico

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati dell'esercizio 2020 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019. Nel corso del 2020, Signature Flight Support Italy Srl, in seguito al completamento della cessione della partecipazione nel mese di giugno, è stata esclusa dal perimetro di consolidamento.

(in migliaia di euro)	2020	2019	Variazione	Var % 2020/2019
Ricavi di gestione	257.010	706.868	(449.858)	(63,6%)
Ricavi per lavori su beni in concessione	29.024	51.142	(22.118)	(43,2%)
Totale ricavi	286.034	758.010	(471.976)	(62,3%)
Costi di gestione				
Costi del lavoro	136.551	191.627	(55.076)	(28,7%)
Altri costi di gestione	149.364	245.403	(96.039)	(39,1%)
Totale costi di gestione	285.915	437.030	(151.115)	(34,6%)
Costi per lavori su beni in concessione	26.680	46.321	(19.641)	(42,4%)
Totale costi	312.595	483.351	(170.756)	(35,3%)
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	(26.561)	274.659	(301.220)	(109,7%)
Accantonamenti e svalutazioni	13.058	555	12.503	2252,8%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	17.195	22.052	(4.857)	(22,0%)
Ammortamenti	76.263	77.400	(1.137)	(1,5%)
Risultato operativo	(133.077)	174.652	(307.729)	(176,2%)
Proventi da partecipazioni	(9.947)	17.521	(27.468)	(156,8%)
Oneri finanziari netti	20.087	16.964	3.123	18,4%
Risultato prima delle imposte	(163.111)	175.209	(338.320)	(193,1%)
Imposte dell'esercizio	(34.536)	50.788	(85.324)	(168,0%)
Risultato netto	(128.575)	124.421	(252.996)	(203,3%)
Risultato di pertinenza dei terzi	1	2	(1)	(50,0%)
Risultato del Gruppo	(128.576)	124.419	(252.995)	(203,3%)

⁽¹⁾ L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

I ricavi della gestione al 31 dicembre 2020, pari a 257.010 migliaia di euro, risultano in diminuzione di 449.858 migliaia di euro (-63,6%). La performance negativa è riconducibile alla significativa riduzione del traffico a partire dal mese di marzo a seguito della diffusione del virus Covid-19. I ricavi del primo bimestre (104.161 migliaia di euro) risultano infatti in linea con quelli del precedente esercizio (105.164 migliaia di euro), mentre nei successivi dieci mesi hanno registrato una netta contrazione. La timida ripresa registrata nei mesi estivi, come effetto diretto dell'allentamento delle limitazioni agli spostamenti previste dai DPCM, si è interrotta in autunno a seguito della seconda fase di diffusione della pandemia.

Per far fronte alla rilevante contrazione del business, a partire dal mese di marzo sono state tempestivamente implementate le azioni finalizzate a ridurre i costi della gestione e a limitare gli assorbimenti di cassa. I costi di gestione, pari a 285.915 migliaia di euro risultano in riduzione di 151.115 migliaia di euro per effetto da un lato del venir meno dei costi variabili correlati ai minori volumi di traffico e dall'altro delle azioni di contenimento dei costi avviate dall'azienda. Tra le principali misure si segnalano la fruizione, dal 16 marzo, degli ammortizzatori sociali di settore (CIGS), la rinegoziazione dei principali contratti di fornitura di beni e servizi, anche a seguito della revisione dell'assetto infrastrutturale con la chiusura temporanea dei terminal e il contenimento dei costi a tutti i livelli aziendali.

Il margine determinato dai ricavi e costi per lavori su beni in concessione è pari a 2.344 migliaia di euro (4.821 migliaia di euro nel 2019), in riduzione per il calo di volume di investimenti sostenuti nell'esercizio.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il Risultato Operativo Lordo (EBITDA) è negativo per 26.561 migliaia di euro e si confronta con il valore positivo di 274.659 migliaia di euro del precedente esercizio.

Il Risultato Operativo (EBIT), è negativo per 133.077 migliaia di euro, rispetto a un valore positivo di 174.652 migliaia di euro del 2019, e risente dei maggiori accantonamenti al fondo crediti, parzialmente compensati da minori ammortamenti legati all'allungamento del periodo concessorio e alla riduzione dell'accantonamento a fondo di ripristino in conseguenza della rivisitazione al 31 dicembre 2020 del piano di investimenti, sostituzione e manutenzione.

Il Risultato netto evidenzia una perdita pari a 128.575 migliaia di euro a fronte dell'utile registrato nel precedente esercizio di 124.421 migliaia di euro.

Ricavi

I **ricavi di gestione** al 31 dicembre 2020 (al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione) sono pari a 257.010 migliaia di euro e includono ricavi *Aviation* per 144.949 migliaia di euro (425.810 migliaia di euro nel 2019), ricavi *Non Aviation* per 91.308 migliaia di euro (253.634 migliaia di euro nel 2019), ricavi *General Aviation* per 9.717 migliaia di euro (10.818 migliaia di euro nel 2019) e ricavi *Energy* per 11.036 migliaia di euro (16.606 migliaia di euro nel 2019).

I ricavi di gestione risultano in riduzione di 449.858 migliaia di euro rispetto al 2019 (-63,6%). Tale performance è determinata da:

- Ricavi *Aviation* in riduzione di -280.861 migliaia di euro. Il primo bimestre 2020 ha registrato un risultato sostanzialmente in linea con il precedente esercizio mentre la performance negativa dell'esercizio è stata registrata a partire dal mese di marzo per effetto del calo dei volumi di traffico passeggeri; i ricavi dell'attività cargo hanno mostrato una maggiore resilienza: dopo una breve fase di adattamento, il fatturato è tornato ai livelli pre-Covid e al suo trend di crescita, generando nel 2020 ricavi superiori al precedente esercizio.
- Ricavi *Non Aviation* in riduzione di -162.326 migliaia di euro, anche in questo caso attribuibile ai mesi da marzo a dicembre. Tale decremento è dovuto ai minori volumi di traffico, alle chiusure dei terminal avvenute nel corso dell'esercizio e alle condizioni di maggior favore concesse ai *tenant*.
- Ricavi *Energy* in riduzione di -5.570 migliaia di euro rispetto al 2019, dovuti alla contrazione delle quantità di energia elettrica venduta - anche in conseguenza del diverso assetto produttivo adottato in risposta alla chiusura dei terminal - e alla contrazione del prezzo di mercato dell'energia nel corso dell'esercizio.
- Ricavi *General Aviation* in riduzione di -1.101 migliaia di euro, principalmente a causa dei minori volumi di traffico gestiti e della rimodulazione temporanea dei contratti attivi di locazione in particolare durante i primi mesi di emergenza sanitaria.

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 51.142 migliaia di euro nell'esercizio 2019 a 29.024 migliaia di euro nell'esercizio 2020, con un decremento del 43,2%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un *general con-*

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

structor terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione al 31 dicembre 2020, al netto dei costi per lavori sui beni in concessione, sono pari a 285.915 migliaia di euro, in riduzione rispetto all'esercizio precedente di 151.115 migliaia di euro (-34,6%).

Il **costo del lavoro** di Gruppo risulta in riduzione di 55.076 migliaia di euro (-28,7%) rispetto al 2019 (191.627 migliaia di euro nel 2019, 136.551 migliaia di euro nel 2020). Tale riduzione è stata ottenuta attraverso l'attivazione di ammortizzatori sociali di settore (CIGS) e di altre misure di contenimento, quali la revisione delle politiche retributive e la riduzione di straordinari e trasferte. L'organico dell'esercizio, pari a 2.758 *Full Time Equivalent*, risulta in riduzione di 44 FTE rispetto al 2019 (2.802 FTE).

Gli **altri costi di gestione** risultano in riduzione di 96.039 migliaia di euro (-39,1%) rispetto al 2019, passando da 245.403 migliaia di euro a 149.364 migliaia di euro nel 2020. Tale decremento è legato da un lato ai ridotti volumi di traffico gestiti (con conseguenti minori oneri per canoni pubblici, servizi di vigilanza e assistenza e gestione parcheggi) e dall'altro alle azioni di contenimento dei costi avviate, tra le quali, la rinegoziazione dei principali contratti e il blocco temporaneo delle nuove attivazioni di spesa non strettamente necessarie.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 46.321 migliaia di euro nel 2019 a 26.680 migliaia di euro nell'esercizio 2020. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

Accantonamenti e svalutazioni

Nell'esercizio 2020 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un accantonamento netto di 13.058 migliaia di euro determinato per 2.343 migliaia di euro da accantonamenti netti a fondo oneri futuri (2.469 migliaia di euro nel 2019), da un accantonamento netto di 10.295 migliaia di euro (1.914 migliaia di euro di scioglimento netto nel 2019) relativo al fondo svalutazione crediti e da una svalutazione relativa ai beni in concessione di 420 migliaia di euro.

Gli accantonamenti a fondo oneri futuri includono un accantonamento in materia di lavoro pari a 2.259 migliaia di euro e un accantonamento di 580 migliaia di euro per nuovi contenziosi e franchigie assicurative. Tali nuovi accantonamenti sono solo parzialmente compensati dai rilasci in ambito di franchigie assicurative legati alla ridefinizione del rischio e dai rilasci di fondi per la chiusura di contenziosi per cui erano stati accantonati.

Gli accantonamenti sul fondo svalutazione crediti sono determinati dalla necessità di rispecchiare il rischio di perdita attesa di ciascun credito come prescritto dall'IFRS 9, rischio più elevato rispetto allo scorso esercizio a causa della situazione di estrema crisi in cui versa il comparto aereo. I nuovi accantonamenti sono solo in parte compensati dallo scioglimento di fondi accantonati negli esercizi precedenti a seguito del venir meno delle condizioni che ne avevano determinato l'accantonamento stesso.

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nell'esercizio 2020 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione diminuisce di 4.857 migliaia di euro. Tale riduzione è determinata dal fatto che alcuni investimenti sono stati posticipati a causa del perdurare della crisi del settore pertanto anche gli interventi manutentivi e di ripristino sono slittati nel tempo. L'allungamento della concessione di due anni ha solo parzialmente mitigato questi effetti.

Ammortamenti

Nell'esercizio 2020 gli ammortamenti si riducono di 1.137 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2019, passando da 77.400 migliaia di euro a 76.263 migliaia di euro. Tale riduzione è giustificata dalla proroga per i gestori aeroportuali del periodo di concessione di due anni stabilito con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77. Tale effetto è solo parzialmente compensato dall'incremento delle immobilizzazioni il cui ammortamento è iniziato nella seconda metà del 2019.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nell'esercizio 2020 i proventi netti da partecipazioni registrano una diminuzione pari a 27.468 migliaia di euro, passando da 17.521 migliaia di euro del 2019 a una perdita di 9.947 migliaia di euro del 2020 e includono

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri.

La quota di risultato delle società collegate valutate con il metodo del Patrimonio netto risulta negativa per 9.922 migliaia di euro nel 2020 (positiva per 17.461 migliaia di euro nel 2019). Il decremento, pari a 27.383 migliaia di euro, è riconducibile al peggioramento dei risultati conseguiti dalle società collegate.

Gli altri proventi risultano in diminuzione di 85 migliaia di euro. Tale variazione negativa è riconducibile ai dividendi da partecipazioni non consolidate registrati nel bilancio 2019 e non presenti nel bilancio 2020, e dalla svalutazione, pari a 25 migliaia di euro, delle altre partecipazioni registrata nel bilancio 2020.

Proventi e oneri finanziari

Nel corso del 2020 gli oneri finanziari netti sono aumentati di 3.123 migliaia di euro, passando da 16.964 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 a 20.087 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.

Tale dinamica è prevalentemente riconducibile ai maggiori oneri finanziari legati ai nuovi finanziamenti sotto-

scritti nel 2020, che hanno determinato un incremento sia degli interessi passivi sia delle commissioni. L'aumento degli oneri finanziari è solo in parte compensato dall'aumento dei proventi finanziari derivante dalla remunerazione della liquidità su alcuni conti correnti del Gruppo.

Imposte

Nell'esercizio 2020 sono state registrate imposte anticipate per 34.536 migliaia di euro, calcolate sulla perdita fiscale IRES di periodo sul presupposto che sussista la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento. Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota 8.7 del Bilancio Consolidato.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia una perdita di 128.576 migliaia di euro in riduzione di 252.995 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2019 che ha registrato un utile netto di Gruppo pari a 124.419 migliaia di euro.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	968.767	994.659	(25.892)
Immobilizzazioni materiali	212.591	215.657	(3.066)
Diritti d'uso beni in leasing	10.662	10.106	556
Investimenti immobiliari	3.402	3.404	(2)
Partecipazioni in società collegate	66.127	76.674	(10.547)
Altre Partecipazioni	1	26	(25)
Imposte differite attive	93.735	58.163	35.572
Altri crediti non correnti	48.651	6.470	42.181
Capitale immobilizzato (A)	1.403.936	1.365.159	38.777
Rimanenze	2.027	1.848	179
Crediti commerciali	51.400	123.241	(71.841)
Crediti per imposte dell'esercizio	1.936	2.071	(135)
Altri crediti	7.654	11.067	(3.413)
Attività di esercizio a breve	63.017	138.227	(75.210)
Debiti commerciali	110.465	182.085	(71.620)
Altri debiti	154.402	287.522	(133.120)
Debiti per imposte dell'esercizio	8.351	10.689	(2.338)
Passività di esercizio a breve	273.218	480.296	(207.078)
Capitale circolante (B)	(210.201)	(342.069)	131.868
Fondi rischi e oneri (C)	(202.343)	(157.408)	(44.935)
Fondi relativi al personale (D)	(45.622)	(48.172)	2.550
Altri debiti non correnti (E)	(87.808)	(7.961)	(79.847)
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	857.962	809.549	48.413
Patrimonio netto di Gruppo	(231.208)	(358.593)	127.385
Patrimonio netto di terzi	(28)	(27)	(1)
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(626.726)	(450.929)	(175.797)
Totale fonti di finanziamento	(857.962)	(809.549)	(48.413)

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2020 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2019 erano pari rispettivamente a 506.135 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro).

⁽¹⁾ L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del fair value dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.403.936 migliaia di euro, registra un aumento di 38.777 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 principalmente per effetto: i) della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 46.461 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 73.982 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); ii) dell'incremento dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 556 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019; iii) del decremento del valore delle partecipazioni in società collegate (-10.547 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; iv) dell'incremento delle imposte differite attive nette pari a 35.572 migliaia di euro; v) dell'incremento degli Altri crediti non correnti, pari a 42.181 migliaia di euro, conseguente alla migliore esposizione dell'attività relativa all'*indemnification right* garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione tra le attività non correnti, in accordo al principio IAS 8 paragrafi 10 e 11.

Il Capitale circolante netto, pari a -210.201 migliaia di euro, si riduce di 131.868 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. La riduzione dei crediti commerciali dovuta alla contrazione dei ricavi è stata compensata dai minori debiti commerciali derivanti principalmente dalle minori spese per investimento sostenute nel 2020 rispetto al 2019. La riduzione degli altri debiti è dovuta principalmente alla riclassifica tra le passività a lungo del debito verso gli azionisti relativo alla seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea del 30 settembre 2019 e pari a 84.728 migliaia di euro, alla riduzione dei debiti verso dipendenti, in conseguenza delle minori competenze maturate, e

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

a minori debiti tributari, non avendo la capogruppo maturato nel 2020 debiti per imposte correnti, data la perdita registrata.

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

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2020 ammonta a 857.962 migliaia di euro, con un incremento di 48.413 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Rimanenze	2.027	1.848	179
Crediti commerciali	51.400	123.241	(71.841)
Debiti commerciali	(110.465)	(182.085)	71.620
Crediti / (debiti) diversi	(153.163)	(285.073)	131.910
Totale capitale circolante netto	(210.201)	(342.069)	131.868

Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto, pari a 626.726 migliaia di euro, è in aumento di 175.797 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (450.929 migliaia di euro) per effetto dell'assorbimento di liquidità della gestione corrente e degli esborsi per investimenti.

Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2019	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31 dicembre 2020
Bilancio della Capogruppo	277.229	0	1.191	(120.367)	158.053
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	28.547			1.929	30.475
Rettifiche per valutazione equity collegate	58.538			(10.378)	48.160
Altre scritture di consolidamento	(5.692)			241	(5.451)
Bilancio Consolidato	358.620	0	1.191	(128.575)	231.236

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

- L'EBITDA o "Margine operativo lordo" o "Risultato operativo lordo" è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- L'"EBIT" o "Risultato operativo" è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi inclusi accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- Per "Indebitamento finanziario Netto" o "Posizione finanziaria Netta" si intende liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del *fair value* dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.
- Per "PFN/EBITDA" si intende il rapporto tra l'Indebitamento finanziario Netto e l'EBITDA così come sopra definiti.

- Per "Capitale circolante netto" si intende somma di rimanenze, crediti commerciali, altri crediti correnti, altre attività finanziarie correnti, crediti tributari, altri debiti, debiti commerciali e debiti per imposte.
- Per "Capitale investito netto" si intende la somma del "Capitale circolante" così come sopra definito e immobilizzazioni al netto dei fondi relativi al personale, altri debiti non correnti e di fondi rischi e oneri.
- Per "Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali" si intendono gli investimenti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12, della quota di oneri finanziari e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.
- Per "Componenti non ricorrenti" o "Componenti non *recurring*" si intendono le poste derivanti da operazioni non ricorrenti. Tali poste, a giudizio del management e laddove specificato, possono essere escluse per una migliore comparabilità e valutazione dei risultati di bilancio. Alcuni degli indicatori sopra elencati sono, nella presente Relazione sulla gestione, esposti e descritti al netto delle "Componenti non ricorrenti" o "Componenti non *recurring*".

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA ha proseguito nell'anno 2020, seppur in misura minore rispetto all'andamento degli anni scorsi, il proprio impegno nel sostenere gli investimenti infrastrutturali sugli aeroporti di Malpensa e Linate. La contingente situazione dovuta all'emergenza Covid-19 ha tuttavia portato al posticipo di una serie di attività di investimento non strettamente necessarie. La tabella seguente riporta il dettaglio degli investimenti realizzati nel 2020, pari a 61.830 migliaia di euro. Si specifica che durante l'esercizio 2020 non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(in migliaia di euro)	2020
Infrastrutture di Volo	4.208
Aerostazioni (compreso BHS)	33.629
Cargo	536
Edifici vari	3.209
Viabilità e Parcheggi	621
Reti e impianti	12.133
Ecologia	290
Sistemi/Progetti ICT	5.327
Attrezzatura varia	1.876
Totale investimenti	61.830

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (2,3 milioni di euro), della quota di oneri finanziari (0,03 milioni di euro) e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.

Gli interventi sulle infrastrutture di volo di Malpensa hanno interessato prevalentemente la riqualifica delle aree esistenti e il mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa dello scalo. Sull'aeroporto di Linate gli investimenti hanno riguardato la riqualifica della pavimentazione di un tratto della taxiway C e dell'area di piazzale antistante il nuovo corpo F dell'aerostazione.

Tra gli investimenti più significativi sulle Aerostazioni si segnalano, per lo scalo di Malpensa, l'adeguamento dell'impianto di controllo radiogeno di sicurezza dei bagagli da stiva (HBS) alle nuove direttive europee (standard 3 ECAC), le fasi di completamento delle opere per la realizzazione della nuova pensilina bus arrivi A, gli interventi di revamping dei pontili di imbarco, la continuazione degli interventi di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, le attività di adeguamento sismico e la prosecuzione degli interventi per la riqualifica dell'impianto di rilevazione incendi. Sullo scalo di Linate, invece, sono proseguiti i lavori per la realizzazione del nuovo corpo F e l'ampliamento dei gates al piano terra entrati in funzione a ottobre 2020. Nell'area dedicata al controllo bagagli sono state realizzate le nuove apparecchiature radiogene di ultima generazione per l'ottimizzazione dei flussi ed incremento qualità del servizio offerto ai passeggeri. Inoltre, sono in corso gli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di check-in e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali con la stazione della M4.

I principali investimenti della voce Reti e impianti riguardano la nuova turbina della centrale di Malpensa di proprietà di SEA Energia, il revamping delle cabine elettriche UPS e gli interventi sulla rete dell'acqua surriscaldata di Malpensa.

Gli investimenti in Information and Communication Technology hanno interessato principalmente i Sistemi Operativi di Scalo, le tecnologie per gestire l'emergenza Covid-19 e gli aspetti di Cybersecurity. Nonostante il particolare periodo, il Gruppo SEA ha investito in progetti innovativi quali il sistema per la Indoor Navigation al Terminal 1 di Malpensa e lo sviluppo di un *Digital Marketplace* dell'aeroporto. Sono anche iniziate le attività progettuali del sistema APOC-AirPort Operation Centre (sistema centralizzato di gestione integrata delle informazioni in ambito aeroportuale) ed è continuata la sperimentazione della tecnologia Biometrica per servizi *seamless* ai passeggeri.

Infine, la voce Attrezzature varie è composta prevalentemente dall'acquisto di attrezzature funzionali al progetto di adeguamento dell'impianto HBS allo standard 3 ECAC.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Il Consiglio di Amministrazione di SEA S.p.A. ha esaminato ed approvato il Piano Strategico 2021 - 2025 del Gruppo SEA

In considerazione del quadro macroeconomico mutevole e del contesto industriale incerto, il Consiglio di Amministrazione ha approvato il Piano Industriale 2021-2025 che recepisce gli effetti della discontinuità industriale registrata rispetto al Piano 2020-2024, approvato nel febbraio 2020. Il piano è stato sviluppato sulla base di "scenari" di traffico, accomunati da un più veloce recupero dei voli a corto/medio raggio e conseguentemente dei vettori low-cost e da uno sviluppo del comparto cargo.

Il piano investimenti è stato fortemente rivisto negli impatti e negli interventi rispetto a quanto approvato in occasione della presentazione del Piano 2020-2024: sono stati confermati gli interventi per il mantenimento delle infrastrutture e per la compliance normativa, mentre le iniziative di sviluppo commerciale sono state limitate a quelle già in corso.

Il Business Plan 2021-2025 incorpora, tra gli altri, gli effetti derivanti dal ridotto traffico gestito e dall'applicazione dei nuovi modelli tariffari ART: le azioni di efficientamento (quali il piano di mobilità) e la messa a reddito degli investimenti di sviluppo in corso di realizzazione consentiranno di mitigarne gli impatti negativi sul margine operativo del Gruppo SEA.

Nuovi accordi sindacali

In data 19 febbraio 2021 sono stati sottoscritti i verbali di accordo con la RSU e con tutte le organizzazioni sindacali, che stabiliscono le azioni di contenimento

del costo del lavoro ed efficientamento degli organici nel periodo 2021-2025. In particolare, è stato stabilito il ricorso ad ammortizzatori sociali fino al 2023 e, parallelamente, ad un piano di gestione di 550 esuberanti. Questi ultimi saranno gestiti attraverso un piano di pensionamento anticipato e un piano di uscite su base volontaria. Gli accordi tecnici necessari a dare attuazione ai contenuti del verbale di accordo quadro saranno stipulati tempo per tempo, secondo quanto previsto dalle normative vigenti. Si precisa che, in data 11 marzo 2021 è stato sottoscritto un verbale di accordo sindacale per l'attivazione della cassa integrazione in deroga, efficace per il periodo dal 16 marzo 2021 al 6 giugno 2021.

DPCM 2 marzo 2021

Il Presidente del Consiglio Mario Draghi ha firmato il nuovo DPCM, in vigore dal 6 marzo al 6 aprile 2021, che detta le misure di contrasto alla pandemia e di prevenzione del contagio da Covid-19, confermando il divieto di spostamento tra Regioni diverse fino al 27 marzo e ampliando il novero dei Paesi interessati dalla sperimentazione dei voli c.d. "Covid tested".

Inaugurazione nuovo Hub DHL a Malpensa

In data 5 marzo DHL Express Italy ha inaugurato, presso la Cargo City dell'aeroporto di Malpensa, il nuovo hub logistico un impianto tecnologicamente avanzato capace di gestire 37 voli al giorno e oltre 38 mila pezzi l'ora. Rappresenta il quarto hub DHL a livello europeo ed è stato realizzato nel pieno rispetto delle linee guida in tema di sostenibilità, sicurezza ed efficienza.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Lo scenario economico e industriale in cui il Gruppo SEA opererà nel 2021 sarà caratterizzato da una forte incertezza. Il Prodotto Interno Lordo mondiale è previsto in recupero, per tornare ai livelli 2019 nel corso del 2022. Le più recenti previsioni elaborate dall'International Air Transport Association (IATA)⁴ correlano l'andamento del trasporto passeggeri a livello mondiale alla diffusione efficace e simmetrica dei vaccini. Secondo tali previsioni, Stati Uniti, Regno Unito e Canada potrebbero raggiungere l'immunità da Covid-19 entro il primo semestre 2021, mentre per l'Unione Europea l'immunità è prevista nel corso del terzo trimestre dell'anno. Successivamente, nel corso del 2022, potrebbero raggiungere l'immunità i Paesi dell'America Latina e i principali Paesi asiatici, tra cui Giappone e Cina. Solo nel corso del 2023 raggiungerebbero l'immunità anche India e Russia.

A livello mondiale, IATA prevede il recupero dei volumi di traffico passeggeri del 2019 tra il 2023 e il 2025 con una dinamica caratterizzata da una iniziale ripresa del segmento domestico nei vari Stati e solo successivamente di quelli continentale e internazionale. In particolare, per quanto riguarda il mercato europeo, il recupero dei volumi di traffico 2019 è previsto non prima del 2024.

Alla luce di quanto sopra e tenuto conto delle performance consuntivate e delle più recenti proiezioni, al momento il Gruppo SEA prevede il protrarsi degli effetti della crisi per l'intero esercizio 2021; nel biennio successivo, si prevede una ripresa accelerata del traffico passeggeri per tornare ai volumi 2019 solo a partire dal 2024.

Le forti incertezze legate all'emergenza sanitaria Covid-19, sia in termini di durata delle restrizioni sia in termini di impatti macroeconomici strutturali, rendono

molto complesso fare previsioni non aleatorie sui risultati attesi nell'esercizio corrente. Il Gruppo monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le analisi di sensitività sugli effetti dell'epidemia, e ha individuato le misure contenitive dei possibili effetti negativi di natura economico/finanziaria nell'anno in corso.

I volumi di traffico dei primi mesi del 2021, a causa della seconda ondata pandemica e delle correlate restrizioni, risultano inferiori di circa l'85% rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, ultimo anno di riferimento prima della pandemia, ed in linea con gli ultimi mesi del 2020. Ci si attende l'avvio di una graduale ripresa con la stagione estiva sempreché la campagna vaccinale ed il contenimento delle varianti del virus abbiano successo.

Al fine di mitigare gli effetti economici e finanziari del minor traffico gestito, il Gruppo ha tempestivamente intrapreso azioni di contenimento dei costi e ha rinviato gli investimenti non strettamente finalizzati a garantire la *safety* e *security* aeroportuale, la *compliance* a norme e regolamenti oltre al completamento delle attività in corso.

La liquidità e le linee di finanziamento disponibili al 31 dicembre 2020 permetteranno al Gruppo di rimborsare i finanziamenti in scadenza e di gestire i fabbisogni di cassa quali risultanti dalle analisi di scenario sviluppate sino alla graduale ripresa del traffico.

Le iniziative di sostegno pubblico al settore aeroportuale, quali la proroga delle disposizioni in materia di ammortizzatori sociali e l'istituzione di un fondo per il ristoro delle perdite subite (cfr. Legge di Bilancio 2021 - L. 178 del 30/12/2020), potranno mitigare gli effetti economico-finanziari derivanti dal rallentamento della ripresa del traffico aereo nel prossimo esercizio.

⁴ Air Passenger Forecasts: - Febbraio 2021

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

ANDAMENTO OPERATIVO - ANALISI DI SETTORE

Commercial Aviation

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

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

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

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

General Aviation

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

Energy

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

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

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation		General Aviation		Energy		Consolidato	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
RICAVI di GESTIONE	236.257	679.444	9.717	10.818	11.036	16.606	257.010	706.868
EBITDA	(31.636)	268.516	6.189	6.509	(1.114)	(366)	(26.561)	274.659
EBIT	(135.665)	170.789	3.988	4.557	(1.400)	(694)	(133.077)	174.652

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Commercial Aviation

Dati quantitativi di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

(in migliaia di euro)	Movimenti		Passeggeri ⁽¹⁾		Merci ⁽²⁾	
	2020	% vs 2019	2020	% vs 2019	2020	% vs 2019
Malpensa	89.264	-60,4%	7.202,3	-74,9%	511.292	-6,2%
Linate	28.513	-59,1%	2.251,6	-65,6%	765	-88,0%
Totale traffico commerciale	117.777	-60,1%	9.453,9	-73,2%	512.057	-7,1%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate+partite in tonnellate

Nel corso del 2020 il Sistema Aeroportuale di Milano, gestito dal Gruppo SEA, ha servito complessivamente 9,5 milioni di passeggeri di aviazione commerciale, con una riduzione del -73,2%.

L'aviazione commerciale ha registrato risultati in crescita rispetto al 2019 nel solo mese di gennaio (+7,0%), mentre nel mese di febbraio si è registrata una contrazione del 6,2% dovuta agli effetti della fase iniziale della pandemia.

Nei successivi quattro mesi il traffico ha subito una drastica riduzione registrando nei mesi di marzo e aprile un calo del -99% rispetto agli stessi mesi del 2019.

Il DPCM nr. 112 del 12 marzo 2020 ha stabilito la chiusura dello scalo di Linate a partire dal 16 marzo mentre a Malpensa l'esiguo traffico residuo è stato gestito dal Terminal 2 fino al 14 giugno. A partire dal 15 giugno, al fine di garantire il rispetto degli obblighi di distanziamento sociale è stato deciso il trasferimento delle attività al Terminal 1 e la contestuale chiusura del Terminal 2, scalo con capacità e dimensioni inferiori.

Il traffico passeggeri è stato oggetto di una timida ripresa nei mesi estivi, a seguito del DPCM del 1° luglio 2020, con cui si sono resi possibili gli spostamenti tra i paesi europei, e del DPCM del 13 luglio 2020, che ha riavviato l'operatività dello scalo di Linate. La fase di recupero ha riguardato tutto il periodo estivo, con picchi registrati nei mesi di luglio agosto e settembre, durante i quali sono stati gestiti, a sistema, 2,9 milioni di passeggeri.

Una nuova riduzione del traffico è stata registrata a seguito del nuovo DPCM del 25 ottobre che ha limitato gli spostamenti tra regioni penalizzando principalmente il trasporto aereo verso destinazioni domestiche. In risposta ai nuovi volumi di traffico, a partire dall'11 novembre, sullo scalo di Malpensa è rimasto operativo il solo satellite centrale, mentre i satelliti nord e sud sono stati temporaneamente chiusi.

Il traffico merci, nel corso del 2020, ha registrato 512 mila tonnellate, in contrazione del -7,1% rispetto all'esercizio precedente. Nonostante il trasporto aereo sia stato fortemente penalizzato dalla pandemia, il comparto merci ha contenuto la riduzione, riadattando il modello operativo alle nuove condizioni di traffico - con particolare riferimento al sostanziale azzeramento della capacità di stiva. In particolare, su Malpensa, i risultati sul trasportato hanno beneficiato particolarmente sia della logistica del settore e-commerce sia dell'apertura della nuova base di DHL presso la Cargo City. Degno di nota è il fenomeno dei vettori per il trasporto passeggeri che hanno riconvertito la loro attività (e una parte della loro flotta) al trasporto merci, sfruttando a tal fine lo spazio in cabina oltre a quello di stiva.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

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

Nella classifica degli aeroporti maggiormente serviti dal Gruppo SEA nel 2020, Catania, Londra (con 5 aeroporti) e Parigi (con Charles de Gaulle e Orly) occupano le prime tre posizioni; a seguire, Palermo, Roma, Cagliari tra le principali destinazioni nazionali collegate da Milano.

		2020	var % vs 2019	Inc. % sul totale
1	CATANIA	710,6	-57,3%	7,5%
2	LONDRA	620,2	-75,2%	6,6%
3	PARIGI	492,8	-75,9%	5,2%
4	PALERMO	480,6	-58,1%	5,1%
5	ROMA	389,4	-67,3%	4,1%
6	CAGLIARI	346,8	-59,7%	3,7%
7	AMSTERDAM	317,8	-73,7%	3,4%
8	LAMEZIA TERME	315,8	-62,1%	3,3%
9	NAPOLI	296,4	-67,1%	3,1%
10	BARI	292,0	-58,5%	3,1%
11	MADRID	272,7	-75,5%	2,9%
12	OLBIA	250,4	-60,5%	2,6%
13	BRINDISI	235,4	-52,1%	2,5%
14	FRANCOFORTE	196,5	-75,9%	2,1%
15	BARCELLONA	178,9	-79,9%	1,9%
	Altri	4.057,6	-77,8%	42,9%
	Totale	9.453,9	-73,2%	100,0%

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

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

EasyJet con una quota pari al 24% si conferma la principale compagnia aerea operante sul Sistema Aeroportuale di Milano seguita da Alitalia (22%), Ryanair (10%), Wizz Air - che ha raddoppiato il proprio peso rispetto al 2019 (4%) - e Lufthansa (4%); Neos ed Emirates ricoprono rispettivamente il settimo e l'ottavo posto con collegamenti intercontinentali.

		2020	var % vs 2019	Inc. % sul totale
1	Easyjet	2.244,3	-73,0%	23,7%
2	Alitalia	2.092,8	-64,1%	22,1%
3	Ryanair	950,8	-63,1%	10,1%
4	Wizz Air	399,9	-33,3%	4,2%
5	Lufthansa	398,1	-76,0%	4,2%
6	Air Italy	238,2	-86,8%	2,5%
7	Neos	237,6	-70,9%	2,5%
8	Emirates	205,0	-78,2%	2,2%
9	British Airways	200,8	-77,1%	2,1%
10	Vueling Airlines	192,8	-81,1%	2,0%
11	Air France	186,2	-69,3%	2,0%
12	Klm	139,4	-67,3%	1,5%
13	Qatar Airways	129,8	-69,0%	1,4%
14	Iberia	125,8	-74,6%	1,3%
15	Turkish Airlines	119,7	-75,3%	1,3%
	Altri	1.592,7	-81,0%	16,9%
	Totale	9.453,9	-73,2%	100,0%

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



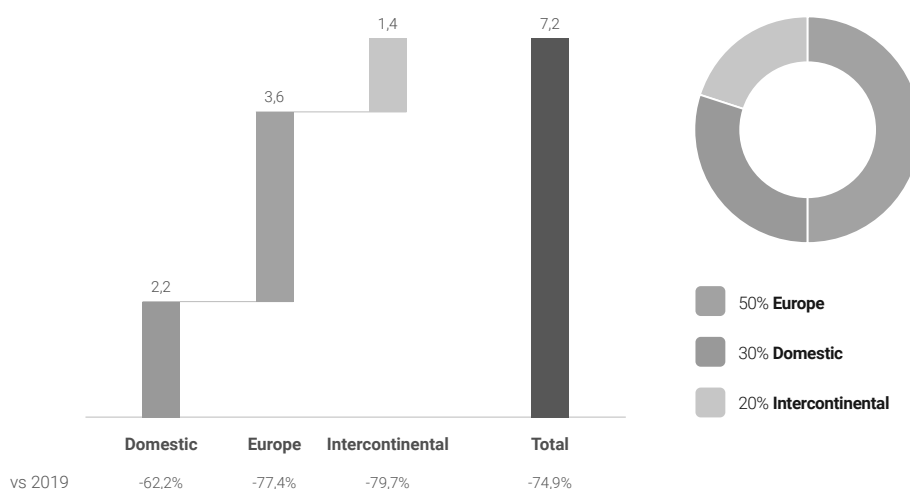
RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Composizione per area geografica del traffico

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

Malpensa

Anno 2020 - Composizione per area geografica del traffico passeggeri di Malpensa (in milioni)



Nel corso dell'esercizio 2020 l'aeroporto di Malpensa ha registrato 7,2 milioni di passeggeri con una contrazione del -74,9% rispetto al 2019. La significativa riduzione dei volumi (-21,5 milioni di passeggeri) ha penalizzato particolarmente le compagnie aeree *legacy* con perdite per oltre 12,2 milioni di passeggeri (-79,4%); il traffico *low-cost* e *leisure* ha mostrato una minore inerzia nella risposta all'allentamento delle restrizioni: nel 2020 i due segmenti hanno perso rispettivamente il 69,4% e il 73,1% del traffico passeggeri 2019.

Risultati positivi sono stati registrati esclusivamente nel mese di gennaio (+9,4%) rispetto allo stesso periodo del 2019; dal mese di febbraio le performance hanno invece risentito della liquidazione di Air Italy e della fase iniziale della pandemia, con un calo del 3,9% di traffico passeggeri.

Nella prima parte dell'anno e, in particolare nei mesi di *lockdown*, SEA ha scelto di concentrare sul Terminal 2 il traffico residuo - caratterizzato quasi esclusivamente da voli *rescue* operati da Alitalia e Neos. A partire dal 15 giugno, momento in cui vi è stata una prima ripresa degli spostamenti, le attività sono state trasferite al Terminal 1, con la contestuale chiusura del Terminal 2. Dal 13 luglio, è stata disposta la riattivazione del terminal di Linate, provocando il trasferimento sul *city airport* milanese di una parte dei voli operati da Malpensa. Tra i principali vettori per numero di passeggeri annui trasportati, si evidenziano easyJet (2,1 milioni di passeggeri, -72,7%), Ryanair (1,0 milioni di passeggeri, -63,1%), Alitalia (449 mila passeggeri, -74,0%), Wizz Air (400 mila passeggeri, -33,3%), Lufthansa (293 mila passeggeri, -78,8%) e Neos (238 mila passeggeri, -70,9%).

Tra le principali destinazioni servite si distinguono Catania e Palermo operate da easyJet, Ryanair, Alitalia e Wizz Air, Parigi Charles de Gaulle operata da easyJet, Lamezia Terme servita da Ryanair, Amsterdam da easyJet e Vueling.

Per quanto riguarda i voli intercontinentali, le principali destinazioni risultano essere Il Cairo, Istanbul, Doha, Dubai e Nanchino (alcune di queste destinazioni sono state origine e/o destinazione di voli di rimpatrio).

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

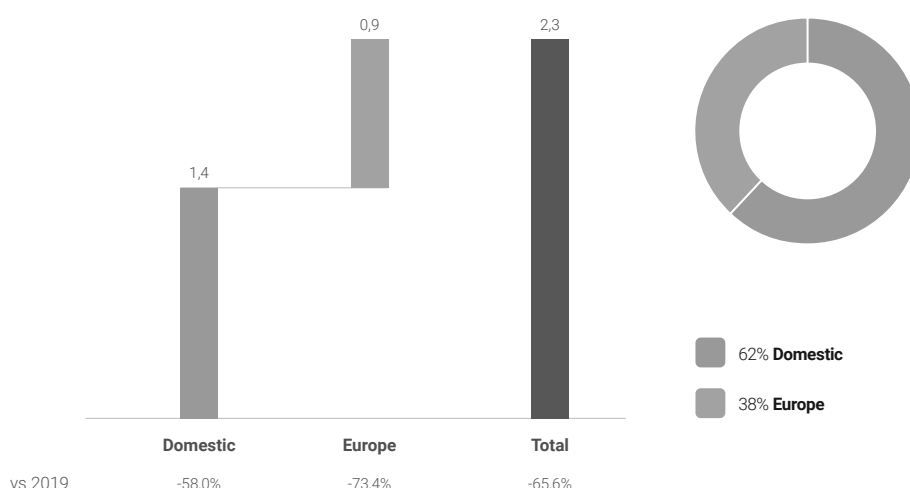
SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Linate

Anno 2020 - Composizione del traffico passeggeri per l'aeroporto di Linate (in milioni)



Nel 2020 l'aeroporto di Linate ha registrato 2,3 milioni di passeggeri in contrazione del 65,6% rispetto al 2019. Per meglio comprendere i valori assoluti e le variazioni percentuali rispetto al 2019, occorre specificare che nel corso del 2020 Linate è rimasto chiuso dal 16 marzo al 12 luglio per rispondere alle mutate condizioni di traffico, con il conseguente trasferimento dei voli all'aeroporto di Malpensa; anche il traffico 2019 è tuttavia influenzato dalla chiusura temporanea del terminal, resasi necessaria per il rifacimento della pista di volo.

Dalla riapertura del terminal nel mese di luglio e fino a dicembre, Linate ha operato con delle limitazioni al numero di frequenze orarie (ulteriori rispetto a quanto previsto per legge), riducendo sensibilmente la capacità complessiva (le limitazioni si protrarranno fino alla fine della stagione invernale 2021). Lo scalo è stato pienamente operativo nel mese di gennaio (+0,4%), mentre nel mese di febbraio, nonostante i 29 giorni dell'anno bisestile, si è rilevato un progressivo calo giornaliero con una contrazione a fine mese del -12,3%.

A partire dal 13 luglio, con la riapertura dell'operatività dello scalo, alcuni vettori hanno riattivato parte dell'operativo. Tra i principali per numero di passeggeri annui trasportati si segnalano Alitalia (1,6 milioni di passeggeri, -59,9%), British Airways (130 mila passeggeri, -75,5%), easyJet (123 mila, -77,0%) e Lufthansa (105 mila passeggeri, -62,2%).

Nella classifica delle destinazioni maggiormente servite si trovano Roma Fiumicino, Cagliari e Catania; primo scalo internazionale risulta essere Londra Heathrow.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

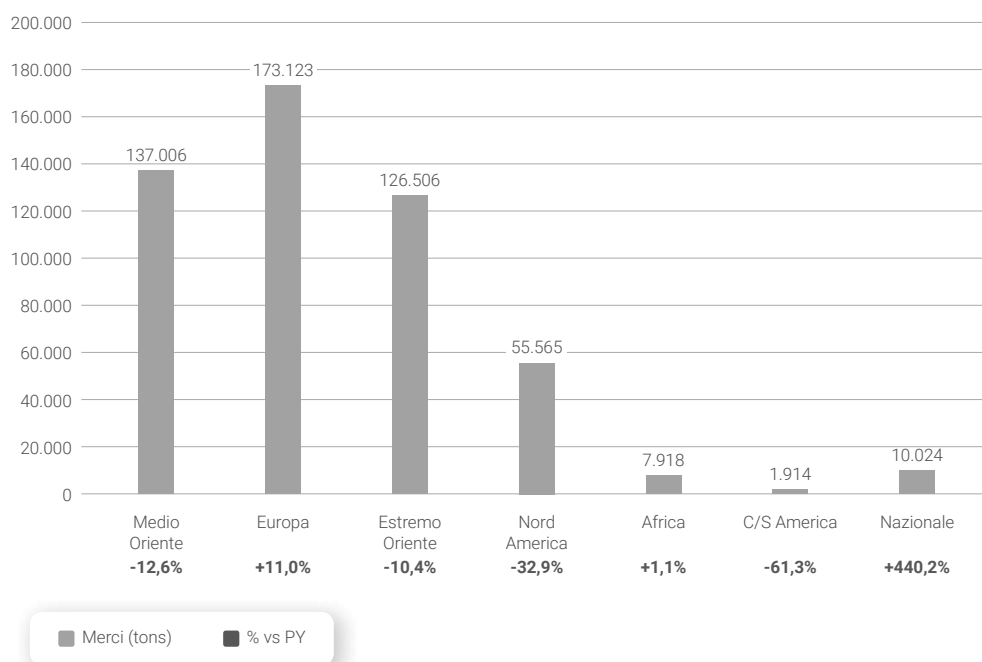
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

2020 - Traffico merci per area geografica - Aeroporti gestiti da SEA



Il business cargo è stato sempre attivo nel corso del 2020 e le merci processate sono state pari a 512 mila tonnellate, in contrazione del 7,1% rispetto all'esercizio precedente, nonostante la forte penalizzazione subita dal trasporto aereo con il propagarsi della pandemia, che ha portato ad una contrazione del trasportato in stiva (cd. "belly") del 65,7%.

I vettori all-cargo, dopo aver risentito del fenomeno pandemico fino ad aprile, hanno registrato nei mesi successivi risultati positivi attestandosi a fine anno al +19,8% di merce processata grazie alla crescita dei movimenti (+55,7%) e delle merci trasportate.

Nel secondo trimestre dell'anno, lo scalo di Malpensa è stato utilizzato - per altro - come hub di riferimento per la consegna e distribuzione dei dispositivi anti-covid.

Gli operatori European Air Transport (DHL) e Fedex hanno contribuito maggiormente alla performance del segmento all-cargo incrementando nel corso dell'anno la propria attività fino a superare i livelli pre-crisi, anche per effetto della crescita delle vendite online. Si segnala anche il positivo andamento di Air China, non presente nel 2019, e Qatar Airways.

La distribuzione del traffico cargo per area geografica evidenzia contrazioni generalizzate su tutte le aree ad esclusione dell'Europa (+11% del trasportato) e del domestico. Le aree del Medio ed Estremo Oriente sono invece in contrazione rispettivamente del -12,6% e del -10,4%; il Nord America, particolarmente penalizzato dalla diffusione del virus, ha registrato un calo del -32,9%.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Ricavi

A causa del venir meno del traffico aereo a partire dal mese di marzo, i ricavi dell'esercizio 2020 si sono ridotti significativamente e sono stati pari a 236.257 migliaia di euro, in diminuzione di 443.187 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (-65,2%).

I comparti *aviation* e *non aviation* hanno contribuito alla suddetta riduzione come di seguito descritto:

- Ricavi *aviation* in riduzione di 280.861 migliaia di euro (da 425.810 migliaia di euro del 2019 a 144.949 migliaia di euro del 2020). Il primo bimestre 2020 ha registrato un risultato sostanzialmente in linea con il precedente esercizio, la performance negativa del periodo si registra da marzo a dicembre ed è conseguenza del calo dei volumi di traffico passeggeri causato dall'emergenza Covid. In questo contesto e per le ragioni innanzi esplicitate, i ricavi da attività cargo hanno registrato un incremento del 5% rispetto all'anno precedente, passando da 24.185 migliaia di euro del 2019 a 25.489 migliaia di euro nel 2020.
- Ricavi *non aviation* in riduzione di 162.326 migliaia di euro (da 253.634 migliaia di euro del 2019 a 91.308 migliaia di euro nell'esercizio in esame): la variazione è quasi totalmente ascrivibile al periodo marzo-dicembre. Tale effetto è dovuto alla combinazione dei minori volumi di traffico e alle condizioni di maggior favore concesse ai *tenant*, quali la sospensione della condizione di minimo garantito e la revisione dei corrispettivi fissi (es: locazione spazi). Dette rinegoziazioni si sono rese necessarie anche a fronte della chiusura temporanea dei terminal in cui i *player* operano.

Il comparto Retail (Shops, Food & Beverage, Car Rental e Bank Services) ha subito una riduzione di ricavi di 76.611 migliaia di euro (-74,0%); in particolare:

- i ricavi da shops hanno registrato una flessione per 42.622 migliaia di euro (-78,7%) a causa dei minori volumi, del mix di traffico e della chiusura parziale dei terminal;
- i ricavi del segmento food & beverage, nonostante il trend positivo dei primi due mesi dell'anno, hanno registrato un decremento pari a 16.062 migliaia di euro (-69,8%) principalmente attribuibile ai minori volumi di traffico gestito.

Analogamente, anche il comparto dei parcheggi ha subito una riduzione di 49.923 migliaia di euro (-68,1%). I segmenti Premium Services decrescono di 17.905 migliaia di euro (-78,8%) a seguito della totale chiusura

delle sale VIP e del servizio fast track. I comparti Real Estate ed Advertising hanno registrato un calo di fatturato rispettivamente di 2.393 migliaia di euro (-55,2%) e di 6.355 migliaia di euro (-60,3%), i ricavi per servizi di 7.230 migliaia di euro (-35,2%).

Come innanzi descritto, nonostante l'attività cargo abbia reagito prontamente alla limitazione dei voli passeggeri, riadattando il proprio modello operativo al mutato contesto di mercato, nel 2020 è stata registrata una contrazione dei volumi di merci trasportata; i ricavi relativi a questo comparto hanno quindi registrato una flessione pari a 1.713 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a 16.644 migliaia di euro (-9,3%).

Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* passano da 415.749 migliaia di euro del 2019 a 270.237 migliaia di euro del 2020, riducendosi di 145.512 migliaia di euro (-35,0%).

A tale dinamica hanno contribuito:

- il costo del lavoro, in diminuzione di 54.167 migliaia di euro (-28,8%). Tale riduzione è stata ottenuta mediante l'attivazione degli ammortizzatori sociali di settore (CIGS) e di altre iniziative di contenimento, quali la revisione delle politiche retributive, la riduzione degli straordinari e delle trasferte.
- La riduzione dei costi operativi e di materiali di consumo di 91.344 migliaia di euro rispetto al 2019 è dovuta per 52.360 migliaia di euro ai minori costi legati ai volumi di traffico (es: canoni enti pubblici, costi gestione parcheggi, costi per supporto al passeggero e di security), per 9.493 migliaia di euro al decremento dei costi energetici e a minori costi della gestione caratteristica per 29.491 migliaia di euro (di cui: 9.112 migliaia di euro manutenzioni, 4.330 migliaia di euro pulizie, 2.461 migliaia di euro ricambistica, 7.758 migliaia di euro pubblicità, 1.724 migliaia di euro assistenza disabili e prestazioni professionali per 2.183 migliaia di euro). Tale riduzione è stata possibile grazie alla rinegoziazione dei contratti con i fornitori e al contenimento delle attivazioni di spesa nel corso dell'anno.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, nell'anno 2020 l'EBITDA è negativo e pari a -31.636 migliaia di euro (268.516 migliaia di euro nel 2019), in diminuzione di 300.152 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio.

Gli ammortamenti e gli accantonamenti netti al fondo

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

di ripristino, al fondo rischi e oneri ed al fondo svalutazione crediti sono superiori agli stessi valori 2019 per 6.302 migliaia di euro, di cui 12.507 migliaia di euro per maggiori accantonamenti al fondo perdite e rischi su crediti e -6.205 migliaia di euro per la riduzione degli ammortamenti e degli accantonamenti netti al fondo di ripristino dell'anno prevalentemente per effetto dell'estensione di due anni della concessione.

Conseguentemente l'EBIT del business Commercial Aviation risulta pari a -135.665 migliaia di euro, in diminuzione di 306.454 migliaia di euro rispetto all'anno precedente.

Investimenti

I principali investimenti del business Commercial Aviation sono identificabili con:

- l'adeguamento dell'impianto di controllo radiogeno di sicurezza dei bagagli da stiva (HBS) alle nuove direttive europee e gli interventi per incrementare i livelli di sicurezza e funzionalità operativa nello scalo di Malpensa;
- i lavori per la realizzazione del nuovo corpo F e l'ampliamento dei gates al piano terra, la riqualifica delle aree di check-in e della pavimentazione della taxiway C e di parte della pavimentazione del piazzale nello scalo di Linate.

Altre informazioni

Sviluppo del comparto retail

Nel corso del 2020, la performance del comparto retail è stata fortemente influenzata dalle modifiche di assetto infrastrutturale, intervenute per disposizioni normative e/o per scelta aziendale in risposta ai mutati livelli di traffico.

I ricavi registrati dalle attività retail nei mesi da marzo a dicembre sono infatti stati influenzati, oltre che dal volume di traffico, dai terminal e dalle aree dei terminal attivi/e ed aperti/e al pubblico che presentano un'offerta commerciale molto differente. Ulteriore elemento di penalizzazione è costituito dal mix di traffico: con il blocco del traffico extra-Schengen i passeggeri considerati "top spender" (quali cinesi, russi e mediorientali) sono venuti meno.

A mitigazione dei suddetti impatti, nella Piazza del Lusso sono proseguite una serie di operazioni di asset management volte a creare maggior valore nel periodo post pandemico:

- a luglio è stata inaugurata la nuova boutique Loro Piana in una location molto più ampia rispetto alla precedente e presso la quale si trasferirà Ermenegildo Zegna. La location liberata da quest'ultimo consentirà l'ingresso di un nuovo brand del mondo *luxury*;
- a dicembre sono stati avviati i lavori di allestimento della nuova boutique "Rolex -Damiani";
- nel mese di ottobre è stato allestito un *temporary store* Gucci, che riconferma la volontà di investire sul T1 e proseguire con il progetto di ampliamento della futura boutique;
- Montblanc, in attesa della nuova definitiva *location*, ha allestito un *temporary shop* dando continuità al proprio business sullo scalo.

Nello scalo di Linate, rimasto chiuso dal 16 marzo al 13 luglio, è stato caratterizzato da progressive riaperture degli shops in area check-in nel periodo estivo, parallelamente all'avanzamento dei lavori di realizzazione del nuovo corpo F, sono proseguite le negoziazioni con i *retailer* per definire la futura offerta commerciale. Si evidenzia che a seguito delle intervenute misure e protocolli a supporto della sicurezza delle maestranze coinvolte, si è deciso di ampliare le aree di cantierizzazione: alcuni punti vendita dedicati alla ristorazione sono, quindi, rimasti chiusi.

Destination Management e Attività di Co-Marketing

Anche nel 2020 sono proseguite le collaborazioni con Camera di Commercio, Comune di Milano e Regione Lombardia al fine di aumentare la visibilità internazionale degli aeroporti di Milano e del territorio della Lombardia.

In relazione all'evento World Routes 2020 lo stesso è stato riprogrammato a ottobre 2021.

Accordi bilaterali

Nel corso del 2020 le autorità nazionali competenti hanno sottoscritto accordi bilaterali con le autorità aeronautiche di: Cina, Armenia e Ucraina. È stato inoltre definito un accordo tra Unione Europea e Regno Unito, in vigore dal primo gennaio 2021 a seguito della Brexit.

General Aviation

Dati di traffico

Nel corso dell'esercizio 2020, gli scali di Milano Linate e Malpensa hanno gestito complessivamente 15.655

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

movimenti, in flessione del 36,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; la drastica riduzione del traffico dal mese di marzo è da imputare agli effetti della pandemia Covid-19 e alle conseguenti limitazioni del traffico aereo nei mesi di *lockdown*.

Ricavi e Costi Operativi

I ricavi del *business* General Aviation dell'esercizio 2020 sono pari a 9.717 migliaia di euro, in diminuzione di 1.101 migliaia di euro (-10,2%) rispetto allo stesso periodo del 2019, per effetto della limitazione agli spostamenti imposta *ex lege* a seguito della diffusione del virus Covid -19.

I Costi operativi, pari a 3.528 migliaia di euro, si sono ridotti di 781 migliaia di euro (-18,1%), di cui 680 migliaia di euro, per effetto della riduzione del costo del lavoro a seguito dell'attivazione degli ammortizzatori sociali da marzo 2020, e per 101 migliaia di euro derivante principalmente dai minori costi sostenuti per la manutenzione degli scali derivanti dalla rinegoziazione dei contratti passivi.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte l'EBITDA dell'esercizio 2020 è pari a 6.189 migliaia di euro, in diminuzione di 320 migliaia di euro (-4,9%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'EBIT dell'esercizio 2020, in decremento di 569 migliaia di euro (-12,5%), per effetto dei fenomeni gestionali sopra esposti e principalmente per maggiori ammortamenti registrati nell'esercizio 2020, correlati a nuovi investimenti realizzati nel Terminal e altre infrastrutture entrati in funzione dal secondo semestre 2019 sullo scalo di Malpensa.

Investimenti

I principali investimenti del business General Aviation sono riconducibili alle attività progettuali legate a prescrizioni del Certificato Prevenzione Incendi (CPI) per gli hangar e per l'aerostazione di Linate e alla progettazione di un nuovo hangar.

Energy

Dati quantitativi

Nel 2020 la produzione lorda di energia elettrica è risul-

tata pari a 284,3 milioni di kWh in riduzione dell'11,7% (-37,7 milioni di kWh) rispetto all'esercizio 2019. Tale decremento è principalmente determinato dal minor consumo energetico dovuto alla chiusura temporanea del Terminal 1 di Malpensa e dell'aeroporto di Linate avvenute nel corso dell'anno in risposta ai provvedimenti normativi volti a contenere la diffusione della pandemia e dal conseguente riassetto produttivo delle centrali di proprietà della controllata SEA Energia.

L'energia elettrica destinata agli usi propri del Gruppo, inclusi i servizi ausiliari, le perdite e gli sbilanciamenti è risultata pari a 167,7 milioni di kWh, in riduzione del 16% (-32 milioni di kWh) rispetto al 2019.

Anche la produzione di energia elettrica ceduta a terzi ha registrato una riduzione attestandosi a 116,6 milioni di kWh, in diminuzione del 4,7% rispetto al 2019 (-5,8 milioni di kWh).

Nel corso del 2020 la produzione di energia termica ha registrato un decremento del 5,1% rispetto al 2019 (-18,5 milioni di kWh) attestandosi a 342,2 milioni di kWh, di cui circa il 66,4% destinata ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Le vendite ai clienti terzi hanno fatto registrare un aumento del 13,4%, attestandosi a 115,1 milioni di kWh rispetto ai 101,4 milioni di kWh dell'esercizio precedente (+13,6 milioni di kWh); tale incremento è stato determinato dall'aumento della richiesta di energia termica da parte della rete di teleriscaldamento di A2A calore e servizi a cui la centrale di Linate cede la maggior parte di energia termica prodotta durante l'intero arco dell'anno.

Ricavi e Costi Operativi

Nel corso del 2020 il business Energy ha registrato ricavi pari a 11.036 migliaia di euro, in riduzione di 5.570 migliaia di euro rispetto al 2019 (-33,5%).

Tale dinamica è imputabile principalmente alla forte contrazione del PUN che si è ridotto del 25,7%, su base annuale (52,35 euro/MWh del 2019 a 38,90 euro/MWh nel 2020) e alle minori quantità prodotte rispetto all'esercizio precedente.

I costi operativi dell'esercizio 2020 si attestano a 12.150 migliaia di euro, in diminuzione di 4.822 migliaia di euro rispetto all'anno precedente. Tale flessione è da attribuirsi principalmente alla diminuzione del valore del metallo acquistato (-949 migliaia di euro per minori costi di approvvigionamento e minori quantitativi) e per 2.864 migliaia di euro ai minori quantitativi di energia elettrica acquistati a copertura di picchi di fabbisogno dei clienti

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

finali (2.489 migliaia di euro minori acquisti dal gestore e 375 migliaia di euro minori acquisti dalla borsa) per effetto della progressiva riduzione dell'attività di vendita retail.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA dell'esercizio 2020 risulta negativo per -1.114 migliaia di euro, in decremento di 748 migliaia di euro rispetto al 2019.

L'EBIT dell'anno 2020 è pari a -1.400 migliaia di euro, in decremento di 706 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, tale risultato è dovuto sia alle dinamiche dell'EBITDA sopra esposte, sia ai minori ammortamenti e accantonamenti dell'anno 2020 per 42 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2019.

Investimenti

I principali investimenti del *business Energy* sono riconducibili, per la centrale di Malpensa, agli ultimi acconti erogati al fornitore per l'acquisto della nuova turbina TGE che entrerà in esercizio entro aprile 2021, al completamento dei lavori di installazione della nuova caldaia ausiliaria e al revamping della turbina a vapore TV4 e del generatore di vapore appartenenti al "ciclo combinato 1". Nella centrale di Linate i maggiori investimenti sono quelli per il sistema di monitoraggio e controllo in continuo delle emissioni in atmosfera. Per entrambe le centrali è stato inoltre acquistato un software per la gestione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie.

Emission trading

Ai sensi della Direttiva Europea 2003/87/CE, dal 1° gen-

naio 2005 i gestori di impianti che emettono in atmosfera CO2 devono essere muniti di una autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale competente. Ciascun impianto, inoltre, deve essere munito di speciali "diritti" che gli consentano l'emissione di CO₂ in atmosfera a titolo gratuito.

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

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

Il quantitativo di quote gratuite rilasciate per il 2020 ammonta a 19.772 ton mentre il quantitativo di certificati EUA ETS da restituire per il 2020 è pari a oltre 160.700 ton.

SEA Energia, dovendo restituire un numero di diritti (certificati EUA ETS) superiore a quello ricevuto a titolo gratuito per lo specifico anno di esercizio, nel 2019 ha provveduto in più occasioni ad acquistare quote di CO2 per coprire le necessità della produzione del 2019 e per il fabbisogno futuro. Complessivamente sono state acquistate quote per 192.700 ton, per un importo totale di 4,8 milioni di euro, corrispondente ad un prezzo unitario medio di 24,99 €/ton.

In data 6 giugno 2019 è stata presentata al Comitato Nazionale per la gestione della Direttiva 2003/87/CE la domanda per l'assegnazione delle quote gratuite relative al IV periodo (2021-25). Si prevede di ottenere un'assegnazione di circa 15.000 EUA/anno per Malpensa e 5.000 EUA/anno per Linate; a differenza dell'assegnazione del periodo precedente, la quantità assegnata annualmente dovrebbe rimanere pressoché costante.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

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

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

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

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

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

L'approccio metodologico

Il modello di governo dei rischi adottato si basa su un approccio:

- strategico, che fornisce al Management e al Consiglio di Amministrazione informazioni rilevanti sui fattori di rischio, incertezza e opportunità, al fine di supportare l'assunzione di decisioni consapevoli in sede di definizione di obiettivi e strategie e di monitoraggio delle performance;
- di tipo *enterprise-wide*, ovvero esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per il Gruppo;
- *value-driven*, in quanto focalizzato sui rischi/opportunità a maggior impatto sugli obiettivi strategici e sui driver di valore aziendale.

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

tegorie: rischi di contesto esterno, rischi operativi e di business, rischi finanziari, rischi legali e di compliance. Il Risk Model include inoltre al proprio interno specifiche categorie di rischio in ambito *Environmental, Social e Governance* nell'ottica di favorire l'individuazione e l'analisi di rischi ESG.

Gli eventi individuati sono valutati e successivamente "prioritizzati", sulla base di metriche quali-quantitative in termini di impatto, probabilità di accadimento e maturità del sistema di gestione del rischio.

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

Governance di Risk Management

Il modello di governance del sistema di Enterprise Risk Management del Gruppo SEA, in linea con quanto raccomandato dal Codice di Autodisciplina, è articolato secondo 3 livelli di controllo (si veda figura seguente), integrati negli assetti organizzativi aziendali.

Esso definisce nella funzione ERM un secondo livello di controllo in materia di risk management con l'obiettivo sia di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali che di garantire al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio ai vertici aziendali.

Il modello si basa sul principio che la gestione dei rischi coinvolge l'organizzazione a tutti i livelli e che il management sia l'owner primario dei rischi, poiché gestisce quotidianamente rischi e opportunità in linea con la propensione aziendale ed è responsabile della definizione e attuazione dei piani di mitigazione individuati.

Il management di corporate e di linea è supportato dai Risk Specialist e dalla funzione ERM.

Il Top Management esamina periodicamente il profilo di rischio aziendale e indirizza la gestione dei principali rischi emersi, approvandone i piani di risposta proposti, in coerenza con gli obiettivi strategici e la propensione al rischio aziendale definita dal Consiglio di Amministrazione.

La funzione Internal Audit, verifica in via indipendente l'efficacia ed effettiva operatività del sistema di gestione dei rischi.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020



PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO DEL GRUPPO SEA

Nell'ultimo trimestre del 2020 si è svolto il periodico Risk Assessment finalizzato all'aggiornamento della *Risk Heat Map* del Gruppo, ovvero all'identificazione e valutazione dei fattori di rischio più significativi. L'attività ha visto coinvolto il senior management aziendale in incontri *one to one* tra le singole direzioni e la funzione ERM, oltre ad incontri cross-funzione per l'analisi di specifiche tipologie di eventi di rischio.

Durante gli incontri sono state aggiornate le valutazioni di rischi già individuati negli anni precedenti, e i relativi piani di mitigazione ove presenti. L'orizzonte temporale di riferimento è rappresentato dal quinquennio prossimo.

Di seguito sono riportati i rischi più significativi presenti sulla *Risk Heat Map* di Gruppo.

Rischi di contesto esterno

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

In tale ambito, di seguito sono riportati i principali eventi di rischio cui il Gruppo è esposto.

Evoluzione del traffico aereo

Diffusione Covid-19

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

L'evento, senza precedenti nella storia recente, ha generato a partire dai primi mesi del 2020 un impatto drammatico sull'intero settore del trasporto aereo dovuto in primis alle misure messe in atto a livello globale per il contenimento della diffusione del contagio. Le restrizioni imposte ai viaggi e la progressiva chiusura dei confini dei singoli Paesi extra-europei ed europei hanno in breve tempo quasi azzerato il traffico passeggeri nella maggior parte degli scali di tutto il mondo.

Negli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate il traffico passeggeri complessivo a sistema ha registrato nel mese di febbraio 2020 una prima flessione negativa del 6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, dovuta principalmente alla chiusura dei collegamenti con la Cina, ed un crollo repentino a partire dal mese di marzo, fino ad arrivare ad un -89% nello stesso mese e ad un pressoché totale azzeramento dei passeggeri

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

(-99%) nel mese di aprile. Nei mesi successivi, complici l'alternarsi dei periodi di chiusura e riapertura degli spostamenti in conseguenza dell'andamento dei contagi, il traffico ha avuto un andamento altalenante con un piccolo "positivo" del -64% registrato nel mese di agosto.

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

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

Il contesto è tuttora incerto e complesso. Nonostante la messa a punto e la recente approvazione di vaccini efficaci contro il Coronavirus e l'avvio di campagne di vaccinazione su larga scala in tutta Europa e in numerosi paesi del mondo, la situazione sanitaria rimane critica nella maggior parte di essi. Le campagne vaccinali avviate rappresentano uno sforzo organizzativo senza precedenti stante la necessità di somministrare il farmaco ad un'elevata percentuale della popolazione in tempi molto brevi, al fine di costituire un presidio efficace contro la diffusione del virus. In Europa e nel Mondo si sono verificate seconde e terze ondate di diffusione del virus e sussiste il rischio che ulteriori ondate di contagi possano arrestare la ripresa del settore del trasporto aereo, allungando di conseguenza i tempi di recupero e di ritorno ai livelli pre-crisi. Anche gli effetti della pandemia sull'economia italiana e internazionale potrebbero avere impatti sulla ripresa, incidendo sulla propensione al viaggio dei passeggeri con conseguenti ripercussioni sui risultati e sull'operatività degli scali gestiti dal Gruppo.

Brexit

Sviluppi geopolitici possono avere impatti sul settore aereo, in particolare causare variazioni del traffico in termini di volumi e/o tipologia di passeggeri.

L'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea avvenuta il 31 gennaio 2020, è stata seguita da un "periodo transitorio" durante il quale è stato stipulato, in data 24 dicembre 2020, il c.d. «EU-UK Trade and Cooperation Agreement», accordo che prevede una cooperazione tra le Parti in vari campi, tra cui quello dell'aviazione, disciplinando i temi relativi ai diritti di traffico, a safety e security aeroportuale, agli accordi di codeshare, alla tutela dei diritti dei passeggeri e alle questioni ambientali.

Tuttavia, in virtù del DM n. 15 del 3 marzo 2000 e successive modifiche, non potendo lo scalo di Linate operare voli da e per destinazioni extra UE, a partire dal secondo semestre del 2021 (estensione del periodo transitorio consentito dalla Legge 20 maggio 2019, n. 41), in assenza di ulteriori interventi regolatori, il Regno Unito non sarebbe più servibile dal Forlanini.

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

Strategie delle compagnie aeree

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

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

La situazione di crisi senza precedenti generatasi dalla diffusione globale del Covid-19 e il conseguente crollo dei livelli di traffico aereo, ha posto le compagnie aeree in una situazione di forte stress economico finanziario. Dall'inizio dell'emergenza più vettori legacy nazionali hanno usufruito di interventi pubblici di ricapitalizzazione ed altri sono in difficoltà. Ritenendo probabile la prosecuzione del trend parallelamente al protrarsi dell'emergenza Covid-19, il default di una o più compagnie aeree operanti sugli scali del Gruppo, potrebbe provocare effetti negativi sulla ripresa delle attività negli aeroporti di Linate e Malpensa.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

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

L'evoluzione del quadro regolatorio specifico di SEA con riferimento, ad esempio, a profilo tariffario, regime di concessione, Accordi Bilaterali tra gli Stati, potrebbe incidere sui risultati del Gruppo.

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

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

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

Nuovi modelli tariffari

A seguito del passaggio di competenze in tema di regolazione tariffaria da ENAC ad ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) avvenuto nel corso del 2019, si segnala la recente revisione dei modelli tariffari in essere. I nuovi modelli pubblicati da ART saranno applicati a partire dal 1° gennaio 2022. Permanendo ad oggi alcuni elementi di parziale incertezza sulle modalità di dettaglio di implementazione dei modelli stessi, ovvero sulla definizione di alcuni parametri di calcolo, essi potrebbero generare impatti sugli *economics* futuri del Gruppo.

Normative legate al contrasto della diffusione del Coronavirus

Fin dall'inizio dell'emergenza pandemica, le prescrizioni normative finalizzate al contenimento del Covid-19 hanno imposto ai gestori aeroportuali attività tra cui la garanzia del distanziamento sociale e la rilevazione della temperatura degli utenti all'interno dei terminal e degli edifici ubicati nei sedimi che hanno comportato per il Gestore l'adozione di misure organizzative specifiche ed un aumento dei costi associati.

Non è possibile stimare con esattezza la durata dell'applicazione di tali prescrizioni, né se il perdurare dell'emergenza pandemica costringerà il regolatore ad imporre ulteriori misure che potrebbero anche rivelarsi di maggiore portata generando la necessità di effettuare investimenti ad oggi non pianificati (es. adeguamenti infrastrutturali o impiantistici).

Rischi operativi e di business

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

Essi possono impattare sulle performance di breve e lungo termine.

Interruzione attività/servizi

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

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

Le attività della Società possono subire inoltre un'interruzione anche a seguito di sciopero del personale di società terze che operano nello scalo, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli ope-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

ratori 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.).

Investimenti infrastrutture

Il nuovo Master Plan di Malpensa, in corso di approvazione da parte degli Enti competenti, costituisce lo strumento di pianificazione a lungo termine del Gruppo. Ottenuta l'approvazione tecnica da parte di ENAC alla fine del 2019, a luglio 2020 è stato avviato l'iter approvativo di VIA. Il Master Plan prevede un'espansione di 60 ettari in direzione sud rispetto all'attuale sedime.

Poiché tale Piano coinvolge parte di territorio ricadente nel Parco del Ticino la cui trasformazione può avere ricadute sui Comuni limitrofi in termini ambientali ed economici, il Gruppo ha posto grande attenzione alle comunità locali nel predisporre il progetto, la cui approvazione è di grande rilevanza per il proseguimento dello sviluppo del Gruppo nel medio lungo periodo e della connettività del territorio circostante.

Safety & security

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

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

- garantire la rispondenza progettuale e le successive attività realizzative innanzitutto all'ottenimento dei più alti livelli di *safety* e a seguire quelli di elevata qualità del servizio in particolare per i processi di *air-side*, le infrastrutture di volo, gli impianti e le attrezzature, assicurando nel tempo il mantenimento degli standard nazionali ed internazionali;
- assicurare una continua revisione dei processi e delle procedure aziendali per l'ottenimento dei migliori livelli di qualità e di efficienza/efficacia operativa, assicurando un opportuno processo comunicativo verso tutta l'organizzazione aziendale;
- responsabilizzare il management e tutte le risorse umane operanti nell'organizzazione aziendale ed

attuare una sistematica, ricorrente azione di formazione di tutto il personale, con priorità per quello maggiormente coinvolto nei processi operativi, ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni e comportamenti orientati alla massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità e di regolarità del servizio;

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

Information Technology

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

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

Si segnalano, in particolare, cicliche attività di *vulnerabil-*

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

ity assessment e penetration test dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 ottenuta nel 2019 per gli ambiti core e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda.

Affidabilità dei fornitori

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

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

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

Rischi finanziari

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

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

Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali. Tale esposizione è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto

aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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

In conseguenza della diffusione del Covid-19, l'esposizione al rischio credito si è estesa anche ai clienti *non aviation* e a gran parte degli operatori del sistema aeroportuale di Malpensa e Linate che hanno dovuto interrompere le proprie attività durante il *lockdown* e per il crollo della domanda.

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

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione del *risk ratio* assegnato a ciascun cliente in base alla classificazione secondo la classe di rating e la classe di scaduto del credito (sulle modalità di calcolo del fondo svalutazione crediti si vedano la Note esplicative al Bilancio Consolidato, paragrafo 4.1).

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 2020 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

a) Rischio tasso di interesse

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

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

L'esposizione a tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA fa ricorso a con-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

tratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla loro volatilità. 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 31 dicembre 2020 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (esclusivamente costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

b) Rischio tasso di cambio

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

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi impliciti, delle commodity energetiche trattate, ovvero gas e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette commodity, che risentono, nel caso del gas, principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Nel Gruppo SEA, tali fluttuazioni vengono assorbite anche con opportune strutture di pricing adottate nei contratti di approvvigionamento e vendita.

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

Rischio di liquidità

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

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

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

A partire dalla fine del mese di febbraio 2020, il progressivo blocco del traffico aereo causato dalla crescente diffusione globale del Covid-19 ed il conseguente venir meno dei correlati ricavi, hanno causato un assorbimento straordinario di liquidità facendo sì che si materializzasse il suddetto rischio per il Gruppo.

Ciò nonostante, il Gruppo si è prontamente attivato per la gestione dell'evento e grazie ad una struttura patrimoniale solida, ha potuto accedere velocemente ai mercati finanziari sottoscrivendo nuovi contratti di finanziamento e una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, finalizzati a garantire i fabbisogni finanziari dei prossimi due anni, incluso il rimborso del bond in scadenza ad aprile 2021.

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

Rischi legali e di compliance

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 31 DICEMBRE 2020

Contenzioso avviato da ATA Handling

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

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

A seguito della conferma della Giurisdizione del Giudice ordinario, ATA Handling ha provveduto alla riassunzione del giudizio davanti al Giudice, che, non disponendo ancora della decisione del Tribunale dell'Unione Europea, ha prima rinviato la causa ad aprile 2018 e disposto poi un ulteriore rinvio a luglio 2018, rinviando quindi ulteriormente l'udienza al 22 gennaio 2019.

Nel corso di tale udienza il Giudice ha preso atto dell'avvenuto deposito della decisione del Tribunale UE e ha quindi concesso i termini per il deposito delle memorie ex art. 183 VI comma c.p.c., rinviando la causa per la discussione sulle istanze istruttorie all'udienza del 22 maggio 2019, ad esito della quale ha trattenuto la causa per la decisione sulle istanze istruttorie. A scioglimento della riserva il Giudice ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni in ordine alle eccezioni preliminari e pregiudiziali svolte, all'udienza del 6 maggio 2020 e quindi, a seguito di rinvio d'ufficio, al 9 settembre 2020. Le parti hanno quindi provveduto a depositare le memorie conclusive il 30 novembre 2020 ed il Giudice ha trattenuto la causa in decisione.

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

Contenzioso avviato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

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

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

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

In data 30 dicembre 2016 il Tribunale Commerciale n.2 di Buenos Aires ha depositato la sentenza, notificata il 2 febbraio 2017, con la quale ha rigettato la domanda proposta dal signor Nosedà e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedà ha presentato appello avverso al provvedimento. La causa risulta ora in attesa di essere trasferita alla Corte di Appello e ivi rimarrà sospesa in attesa che gli eredi di uno dei soggetti terzi convocato dal tribunale si presentino in giudizio. Inoltre, i tribunali argentini sono stati chiusi per sei mesi a causa dell'emergenza Covid-19.

A settembre 2020 e a dicembre 2020 il tribunale ha ulteriormente notificato agli eredi del soggetto terzo l'esistenza della causa che tutt'oggi risulta sospesa presso il tribunale di Appello in attesa della sentenza definitiva, che presumibilmente si avrà nel secondo semestre 2021.

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

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

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

sono state destinate anche a finalità del tutto estranee a quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007.

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

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

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

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

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

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

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

Con la richiamata disposizione il legislatore aveva disposto che (anche) i corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antin-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

cendi negli aeroporti, di cui all'art. 1, comma 1328, della legge n. 296 del 2006 devono intendersi non avere natura tributaria.

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

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

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

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

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

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

Nel 2013 SEA Energia proponeva il ricorso n. RGN 5811/13 di fronte al TAR Lazio, per ottenere l'annullamento dei provvedimenti con cui il GSE ha rigettato la domanda di riconoscimento della qualifica CAR per la produzione dell'impianto di Malpensa relativa all'anno 2011. Nel corso del mese di aprile 2019, in seguito a trasmissione da parte del TAR del Lazio di un avviso di perenzione ultraquiquennale del ricorso di cui sopra, SEA Energia ha espresso ancora il proprio interesse alla prosecuzione del giudizio, procedendo in data 20 aprile 2019, al deposito di una nuova istanza di fissazione udienza. Nel corso del 2020 è stata emessa la sentenza del TAR del Lazio che richiamando la propria precedente giurisprudenza in materia ha rigettato il ricorso di SEA.

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

A fronte di tali contenziosi la Società ha effettuato un adeguato accantonamento.

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

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

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

Nel 2017 si è aperta una verifica da parte del Gestore dei Servizi Energetici relativamente ai certificati bianchi assegnati per il periodo 2012-2015. Il GSE ha valutato che l'energia termo-frigorifera utilizzata per alcuni servizi interni non possa essere incentivata. Con riferimento a tale verifica, nel febbraio 2019, la società controllata SEA Energia ha effettuato un pagamento di 76 mila euro a fronte della richiesta di restituzione da parte del GSE di 167 certificati. A giugno 2020 è pervenuta comunicazione da parte del GSE del ricalcolo dei certificati bianchi spettanti a SEA Energia per la produzione degli anni dal 2012 al 2015 da cui emerge una differenza tra certificati bianchi riconosciuti e spettanti di 2.631 certificati, pari a 294 migliaia di euro, come da comunicazione del GSE datata 7 ottobre 2020. A fronte di tale richiesta, SEA Energia ha effettuato il pagamento nei tempi dovuti. Il fondo rischi e oneri futuri, stanziato all'inizio della verifica, è risultato capiente.

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

In data 26 gennaio 2017, la Corte d'Appello di Milano ha confermato la sentenza di Primo grado 7241/2015 del Tribunale di Milano che ha condannato il Ministero dei Trasporti a risarcire a SEA 31.618 migliaia di euro oltre alla rivalutazione secondo gli indici ISTAT e agli interessi al tasso legale. La sentenza è stata notificata al Mini-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

stero ed all'Avvocatura dello Stato in formula esecutiva a febbraio 2017. In data 14 aprile 2017, il Ministero dei Trasporti ha proposto ricorso in Cassazione riprendendo le motivazioni dell'Appello senza alcuna novità sostanziale.

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

Agenzia delle Entrate - avvisi di accertamento in materia di IVA

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 la notifica di un Avviso di Accertamento per l'anno 2011 relativo ai profili IVA della questione. Avverso tale atto è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate. In data 11 dicembre 2017, infatti, è stata depositata la Sentenza n. 6835/2017 avverso la quale è stato proposto appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. In data 27 giugno 2019, la Commissione Tributaria Regionale adita ha depositato la Sentenza n. 2776/2019, pienamente favorevole alla Società, con la quale sono stati accolti i motivi dell'appello e l'Avviso di Accertamento IVA 2011 è stato annullato. La pronuncia della Commissione Tributaria Regionale è stata ulteriormente impugnata da parte dell'Agenzia delle Entrate che in data 30 gennaio 2020 ha provveduto a notificare alla Società il relativo ricorso in Cassazione. In riferimento, invece, alle successive annualità dal 2012 al 2015, in data 9 agosto 2017, l'Agenzia delle Entrate ha notificato ulteriori quattro Avvisi di Accertamento, avverso i quali la Società, ribadendo l'infondatezza della pretesa tributaria sottostante, in analogia a quanto già fatto per l'annualità 2011 ha proposto autonomi ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale che, previa riunione dei procedimenti, sono stati respinti con la Sentenza n. 3573/12/2018. Avverso tale sentenza è stato proposto Atto di appello presso la Commissione Tributaria Regionale che è stato discusso in data 26 ottobre 2020 con esito pienamente favorevole alla Società e conseguente annullamento degli Avvisi di Accertamento IVA anche per le annualità dal 2012 al 2015 per effetto della Sentenza n. 2527/2020. Nei confronti della suddetta Sentenza, similmente con quanto già accaduto per l'annua-

lità 2011, è prevedibile che l'Agenzia delle Entrate non faccia decorrere i termini per il definitivo passato in giudicato provvedendo, quindi, alla notifica di un autonomo ricorso per Cassazione.

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

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il primo dei ricorsi presentati e discussi in Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha avuto esito favorevole essendo state giudicate fondate le richieste avanzate dalla Società con condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese. Avverso tale Sentenza favorevole, l'Agenzia delle Entrate in data 28 dicembre 2017 ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale a seguito del quale anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio. In data 13 dicembre 2019, la Commissione Tributaria Regionale adita ha depositato la Sentenza n. 5081/2019, pienamente favorevole, con la quale sono stati accolte anche in secondo grado le motivazioni e le richieste avanzate dalla Società. In data 21 ottobre 2020, la Sentenza n. 5081/2019 emessa dalla Commissione Tributaria Regionale è definitivamente passata in giudicato per decorrenza dei termini di impugnazione da parte dell'Agenzia delle Entrate che ha così determinato la conclusione del contenzioso a favore della Società con ulteriore conferma della condanna alla rifusione delle spese di lite a carico della parte soccombente.

Con riferimento agli altri Avvisi di Liquidazione notificati, nel corso del 2018 e 2019 sono stati discussi presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano otto ricorsi il cui esito di primo grado è stato ancora una volta pienamente favorevole alla Società con ulteriore condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese di lite. Avverso il complesso delle Sentenze n. 5163/2018, n. 5296/2018, n. 5298/2018, n. 518/2019, n. 534/2019, n. 1711/2019 e n. 3304/2019, tutte favorevoli alla Società, l'Agenzia delle Entrate ha proposto autonomi Atti di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia, a seguito dei quali anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio ribadendo le proprie motivazioni e ragioni in termini di diritto. Gli Atti di Appello sono stati tutti discussi nel corso del 2020 e, tra

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

questi, sei hanno riportato ancora una volta un giudizio pienamente favorevole alla Società, mentre due, trattati dal medesimo Collegio giudicante, hanno registrato l'accoglimento della tesi difensiva avanzata dall'Agenzia delle Entrate.

Nell'ambito dei pronunciamenti favorevoli emessi dalla Commissione Tributaria Regionale, in data 21 ottobre 2020, le Sentenze n. 5246/2019 e n. 966/2020 sono definitivamente passate in giudicato per decorrenza dei termini di impugnazione da parte dell'Agenzia delle Entrate che ha così determinato la positiva conclusione dei rispettivi contenziosi con l'ulteriore conferma, in entrambi i casi, della condanna all'integrale rifusione delle spese di lite a carico della parte soccombente. In merito alle rimanenti quattro Sentenze favorevoli, si è invece in attesa che decorrano i termini ordinari per la loro eventuale impugnazione in Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate.

Relativamente, infine, alle due Sentenze n. 1167/2020 e n. 1168/2020 sfavorevoli alla Società, in data 3 novembre 2020, si è provveduto a notificare all'Agenzia delle Entrate il ricorso per Cassazione al fine di ottenere la riforma ed il conseguente annullamento del pronunciamento di secondo grado.

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

Altri contenziosi

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

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

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

A seguito della liquidazione di SEA Handling nonché in ragione delle modificate situazioni di fatto e diritto relative alla medesima società, il Tribunale dell'Unione

Europea, su richiesta della Commissione Europea e della stessa SEA Handling, con ordinanza del 22 gennaio 2018, ha accertato che è venuta meno la materia del contendere relativamente al ricorso di SEA Handling, essendosi estinta la società ricorrente. Per l'effetto, ha accertato che non vi fosse più luogo a statuire sul ricorso proposto dalla SEA Handling.

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

In ragione di quanto precede, l'unico ricorso rimasto in vita contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano. L'udienza di discussione si è tenuta il 28 febbraio 2018. Con sentenza del 13 dicembre 2018, il Tribunale dell'Unione Europea ha respinto il ricorso del Comune di Milano. Avverso tale decisione il Comune ha appellato alla Corte di Giustizia, che in data 10 dicembre 2020 ha respinto con sentenza le istanze del Comune di Milano, sancendo definitivamente l'estinzione del giudizio.

Non si ravvedono conseguenze dirette per SEA rispetto a tale sentenza, che, come sopra indicato era già estranea alla vicenda, avendo anche ottemperato alle prescrizioni della decisione della Commissione.

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

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

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

Successivamente all'insinuazione al passivo, SEA SpA ha ricevuto pagamenti da Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un totale di 9.530.245,37 euro relativi ai crediti post 2 maggio in prededuzione (in origine pari a 9.622.397,82 euro). Alla data del 10 febbraio 2021, pertanto, il credito insinuato in prededuzione risulta pari a 92.152,45 euro, di cui 23.822,50 euro per addizionali diritti ed euro 68.329,95 per fatture varie.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

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

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

Con provvedimento del 30 novembre 2020 il Giudice Delegato ha disposto la nomina di un CTU al fine di determinare l'esatto importo del credito privilegiato astrattamente gravante su ciascun aeromobile di proprietà di Alitalia alla data dell'apertura della procedura, assegnando ai creditori un termine per la nomina di un CTP.

L'inizio delle operazioni peritali è avvenuto lo scorso 7 gennaio e il termine per il deposito della relazione peritale definitiva è fissato per il 7 maggio 2021.

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

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

Il 30 aprile 2020, è stato notificato da parte di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria ("Alitalia" o la "Procedura"), l'atto di citazione dinanzi al Tribunale di Civitavecchia con richiesta di revocare e, quindi, dichiarare inefficaci agli effetti della

procedura concorsuale, ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 67, 2° e 3° comma, lett. a) legge fallimentare, tutti i pagamenti eseguiti al di fuori dei termini d'uso, in quanto pagamenti di debiti liquidi ed esigibili eseguiti da Alitalia, allora in bonis, a favore di SEA nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria. Conseguentemente il suddetto atto prevede che SEA restituisca e quindi paghi ad Alitalia la complessiva somma di Euro 27.216.138,04, ovvero quella maggior o minor somma che risulterà in corso di causa o che sarà ritenuta di giustizia, oltre interessi legali di mora dal dovuto al saldo e rivalutazione monetaria, a titolo di restituzione dei pagamenti indicati in premessa, oltre alla integrale rifusione delle spese processuali.

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

Dalle analisi preliminari, effettuate anche con l'ausilio dei consulenti legali all'uopo incaricati, emerge la concreta possibilità di poter invocare l'applicabilità al caso di specie dell'esenzione prevista dall'art. 67, comma 3, lett. a), L.F.

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

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

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

In conclusione, sulla base delle suesposte ragioni, si ritiene che il rischio di soccombenza per SEA all'esito del Giudizio possa essere considerato come "possibile" con riferimento agli importi oggetto di revocatoria.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

ALTRE INFORMAZIONI

Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario

La Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ("DNF consolidata") di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali - SEA S.p.A., predisposta ai sensi del D.Lgs. 254/16, costituisce una relazione distinta (Sustainability Report) rispetto alla presente relazione sulla gestione, come previsto dall'art. 5 comma 3, lettera b) del D.Lgs. 254/16, ed è disponibile sul sito www.seamilano.eu nella sezione "Sostenibilità".

Customer Care

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

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

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

Durante il 2020, inoltre, sono stati realizzati anche dei sondaggi specifici con lo scopo di meglio comprendere l'evoluzione delle esigenze e delle aspettative del passeggero, con particolare attenzione all'impatto del

Covid-19 sull'esperienza di viaggio. Continua ad essere utilizzato anche il sistema di Instant feedback, migliorato anche grazie all'introduzione di due totem touchless, progetto pilota a livello europeo.

Attività relative al contrasto alla diffusione del Covid-19

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

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

- Protocollo Aziendale: le misure in capo al Datore di lavoro, a tutela dei dipendenti e dei soggetti terzi che, rientrano nelle tutele previste dal D. Lgs. 81/08;
- Protocollo Operativo Sanitario di Linate e il Protocollo Operativo Sanitario di Malpensa, che raccolgono tutte le misure in capo al Gestore aeroportuale:
 - a tutela dei Passeggeri e degli Utenti aeroportuali;
 - di indirizzo e coordinamento di tutti i soggetti aeroportuali per regolamentare le aree di lavoro comuni.

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

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

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

- presenza di adesivi a terra sia in tutte le aree di attesa e accodamento sia all'interno del terminal;
- nelle aree in cui sono possibili maggiori assembramenti sono presenti dei "facilitatori" che invitano le persone a rispettare le corrette distanze di sicurezza;

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

- riduzione del numero delle sedute disponibili;
- installazione di barriere protettive in plexiglass nelle postazioni operative che prevedono interazione con i passeggeri.

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

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

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

È stata predisposta e mantenuta aggiornata una campagna informativa dedicata alle misure adottate in aeroporto e ai comportamenti che ognuno è tenuto a rispettare per il contenimento della diffusione del virus. Tale informativa viene diffusa sia in aeroporto tramite poster, monitor e messaggi vocali sia sui siti internet degli aeroporti in un'apposita sezione Covid-19.

Il viaggio del passeggero all'interno dell'aeroporto è reso ancora più sicuro dalle soluzioni tecnologiche che garantiscono un'esperienza *touchless*, evitando il contatto con superfici, e *seamless*, diminuendo assembramenti e tempi di attesa. In particolare, ci si riferisce a:

- macchine EDS CB (Explosive Detection System Cabin Baggage) con tecnologia TAC per il controllo dei bagagli a mano consentono al passeggero di evitare di aprire il bagaglio per estrarre liquidi e apparecchi elettronici. Linate è il primo aeroporto italiano ad aver adottato tale tecnologia per il controllo di tutti i passeggeri in partenza, aumentando la security e riducendo i tempi di attesa.
- Uso della tecnologia Face boarding, basata sul riconoscimento facciale, offre al passeggero la possibilità di attraversare i controlli di sicurezza e l'imbarco semplicemente mostrando il proprio viso ed

evitando di esibire ad ogni passaggio il documento di identità e la carta di imbarco.

- Sanificazione delle vaschette per il deposito del bagaglio a mano tramite l'impiego di lampade UVC installate nella linea di ritorno.
- Utilizzo di sistemi automatizzati per la gestione del flusso di accesso dei passeggeri ai servizi igienici (No need to knock).

La dimensione ambientale

È un preciso impegno del Gruppo SEA coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo. La politica ambientale ed energetica del business aeroportuale è stata rivista e integrata nel 2019 per riflettere il rinnovato impegno con cui SEA intende affrontare nei prossimi anni il tema della sostenibilità, facendo propri gli indirizzi identificati dall'industria del trasporto aereo europeo. La crisi pandemica che ha caratterizzato il 2020 ha costretto il Gruppo a rimodulare la strategia e gli interventi pianificati ma non ne ha inficiato la validità.

Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

SEA si conferma efficace in merito alla riduzione delle emissioni di CO₂ e in particolare di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e 2)⁵. Nel giugno 2019, a seguito di valutazioni positive da parte del certificatore italiano e della società londinese che gestisce il programma *Airport Carbon Accreditation*, SEA ha rinnovato l'accreditamento di livello 3+, "Neutrality", per entrambi gli scali gestiti. Tale accreditamento è stato automaticamente esteso al 2021 in conseguenza della pandemia di Covid-19.

Processi di gestione ambientale

In riferimento al Master Plan Linate 2030, si è conclusa positivamente la procedura di VIA con la pubblicazione del Provvedimento di compatibilità ambientale, Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. A seguito della successiva pubblicazione sulla G.U. della Repub-

⁵ Scopo1 - Emissioni dirette - Emissioni associate alle fonti che sono possedute o che si trovano sotto il controllo della società.

Scopo2 - Emissioni indirette - Emissioni associate alla generazione di energia elettrica o termica acquistata o consumata dall'impresa, che fisicamente viene immessa nel perimetro societario.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

blica Italiana, è stato concordato con ENAC di attivare le procedure per l'avvio della Conferenza di Servizi necessaria a conseguire la conformità urbanistica, richiesta inoltrata formalmente a ottobre del 2020.

Relativamente al Nuovo Master Plan Malpensa 2035 ENAC ha approvato la Relazione Tecnica a dicembre 2019 e sulla base dello stesso documento è stato elaborato il SIA trasmesso ad ENAC il 6 marzo 2020 e si è quindi concordato con lo stesso ente l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il giorno 26 giugno 2020. L'avvio formale della procedura è accompagnato da primi incontri di illustrazione dei principali contenuti con gli enti maggiormente interessati (comuni del CUV, Regione Lombardia, Parco Regionale del Ticino). Tra i mesi di settembre e dicembre sono pervenute le osservazioni e le richieste di chiarimenti e integrazioni di enti locali e privati. Al momento è confermata la possibilità che la procedura VIA si chiuda entro il primo trimestre 2022.

Mitigazioni ambientali

Sul tema normativo della mitigazione delle abitazioni site nell'intorno di Linate si è concluso il piano per la mappatura completa dei ricettori sensibili nell'intorno aeroportuale, che consentirà di avere una base informativa completa e affidabile su cui progettare gli interventi che seguiranno l'approvazione del nuovo Master Plan di Linate. Nel corso del 2020 è stato finalizzato il capitolato tecnico per l'affidamento dell'incarico di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. Tale Piano sarà ultimato tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022 per poi essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente per l'approvazione. Il piano di mappatura dei ricettori sensibili citato per Linate sarà esteso anche al territorio di Malpensa, con analoga finalità ma inquadrata nel processo di definizione della zonizzazione acustica e analisi degli impatti ambientali derivanti dagli sviluppi dello scalo recepiti nel nuovo Master Plan al 2035.

La progettualità europea

È confermato il buon livello di presenza di SEA nel contesto internazionale dei progetti, cofinanziati dall'Unione Europea, di ricerca e innovazione principalmente orientati alle tematiche ambientali, trasporti sostenibili e a quelle di safety/security. Nell'ambito del programma Horizon 2020 e CEF (Connecting Europe facilities) sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

- SATIE: Security of Air Transport Infrastructure of Europe; il progetto, iniziato a maggio 2019 e della

durata di 24 mesi, intende adottare un approccio olistico sulla prevenzione delle minacce cyber-fisiche, il rilevamento, la risposta e la mitigazione negli aeroporti, garantendo al contempo la protezione di sistemi critici, dei dati sensibili e dei passeggeri;

- ClimOp: Climate assessment of innovative mitigation strategies towards Operational improvements in Aviation. Il progetto durerà 42 mesi ed ha avuto come data di inizio ufficiale il 1° gennaio 2020. L'obiettivo del progetto è quello di valutare, definire e supportare l'implementazione di strategie di mitigazione necessarie a promuovere ed attuare gli "operational improvements" individuati, al fine di minimizzare gli effetti negativi del trasporto aereo sui cambiamenti climatici.
- FENIX: il progetto iniziato ad aprile 2019 e di durata di 36 mesi ha l'obiettivo di potenziare il coinvolgimento degli stakeholders in ambito della logistica, nell'ottica di una pianificazione collaborativa e di un monitoraggio in vari scenari e contesti, con riferimento alle reti transeuropee dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.
- ITAIR ISAC: la fase operativa è stata avviata a ottobre 2020 e durerà 36 mesi. Il progetto si propone di migliorare le capacità informatiche degli operatori aeroportuali italiani attraverso la creazione di un Centro di Analisi della condivisione delle informazioni.

Inoltre, nel 2020, SEA ha partecipato a nuovi bandi europei, sui temi ambientali, trasporti sostenibili e sulla *safety/security*, in ottica di innovazione ed ottimizzazione di risorse e processi. Attualmente SEA ha ricevuto valutazione positiva per un progetto, anch'esso cofinanziato nell'ambito del programma Horizon 2020:

- ORCHESTRA: Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement.

Il progetto durerà 36 mesi ed avrà inizio nel mese di maggio 2021. L'obiettivo del progetto è fornire un ecosistema di gestione del traffico multimodale (MTME - multimodal traffic management ecosystem) che, oltre a potenziare la collaborazione e la sincronizzazione delle operazioni all'interno e tra le modalità di trasporto, contribuisca a migliorare la sicurezza, aumentando l'accessibilità e riducendo le emissioni.

Nell'ambito invece del Programma CEF, a seguito degli esiti del bando Reflow Call 2019, SEA si è aggiudicata, insieme a diversi partner, 3 Progetti di importanza strategica:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

- PASS4CORE, per lo sviluppo e il miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale italiana.
- MXP-NLINE, in partnership con FERROVIENORD, che prevede il collegamento di Malpensa Terminal 2 con la linea ferroviaria RFI del Sempione.
- MILAN EAST HUB GATE, in partnership con Comune di Milano/Comune di Segrate/RFI, relativo al progetto di Fattibilità Tecnica Economica (FTE) della nuova stazione di Alta Velocità sulla linea RFI a Segrate e del prolungamento della linea metropolitana M4 per collegare l'aeroporto di Linate alla nuova stazione.

Airport Safety

Nonostante il 2020 sia stato segnato dall'emergenza pandemica da Covid 19 il sistema Safety ha mostrato una ottima tenuta che ha portato a non avere registrato eventi con impatti significativi sulla safety aeroportuale.

Le risorse umane

Qualifica	HEADCOUNT al 31 dicembre		Variazione	FTE gennaio-dicembre		Variazione
	2020	2019		2020	2019	
Dirigenti	50	52	(2)	53	54	(1)
Quadri	284	291	(7)	286	292	(6)
Impiegati	1.760	1.786	(26)	1.723	1.742	(19)
Operai	657	634	23	638	635	3
Somministrati	37	90	(53)	58	79	(21)
Totale	2.788	2.853	(65)	2.758	2.802	(44)

Al 31 dicembre 2020 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.788 unità, in riduzione di 65 unità rispetto al 31 dicembre 2019 (-2,3%). Il numero di *Full Time Equivalent* nel 2020 rispetto al 2019 risulta in decremento di 44 unità e passa da 2.802 a 2.758 (-1,6%).

La presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 28% degli *Headcount* al 31 dicembre, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Organizzazione e gestione del personale

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

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

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

Nel secondo semestre, in ottica di compliance rispetto alla direttiva europea NIS (Network and Information Security), è stato

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

individuato e nominato il Responsabile delle segnalazioni di incidenti.

Sono inoltre stati sviluppati due progetti chiave in ambito Operations - PRM *assistance*: implementazione di un nuovo sistema di gestione missioni e sistema previsionale delle assistenze.

Sono stati apportati affinamenti alle responsabilità della funzione Public Affairs and External Communication e della Direzione Non Aviation Business Development per garantire un presidio ottimale della comunicazione e delle attività sui social media.

Sono stati implementati degli interventi organizzativi sulla struttura ICT per potenziare la possibilità di gestione dei contratti di servizio.

Formazione

Nonostante le difficoltà nell'erogazione della formazione in aula, si è rafforzata la necessità di perseguire gli obiettivi prefissati di mantenimento del livello di engagement, coinvolgendo le persone in percorsi formativi ad hoc, focalizzati sull'utilizzo di nuovi strumenti e di modalità di confronto e condivisione.

A tal fine, a maggio 2020, è stato avviato il progetto "Supporto alle persone", concretizzatosi con l'erogazione di corsi con l'obiettivo di migliorare il benessere personale, incrementare la produttività individuale ed affinare le tecniche di gestione dei team da remoto.

È stata inoltre realizzata la "Library" in SEAnet che risponde all'esigenza di dedicare a tutto il personale una raccolta, aggiornata settimanalmente, di contenuti, webinar e video, che supporti l'aggiornamento e l'apprendimento.

Nel 2020 è stato avviato il percorso di Talent manager, riservato ad alcuni dipendenti e oramai concluso, con lo scopo di verificare l'allineamento del proprio profilo di competenze con il modello aziendale di riferimento per la nomina a nuovi ruoli e la copertura di posizioni chiave all'interno dell'organizzazione, il processo di Onboarding per il personale neoassunto, e il percorso "Alzare lo Sguardo" dedicato alla formazione del personale under 35 inserito in azienda negli ultimi anni.

Relativamente alla formazione mandatoria prevista dalle vigenti normative, nel corso del 2020 sono state attivate diverse iniziative:

- l'aggiornamento sul Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, Misure Anticorruzione e Whistleblowing rivolto ai dirigenti del Gruppo SEA, al fine di fornire un aggiornamento normativo;

- la formazione per tutti i neoassunti sul D.Lgs. 231/01 e il MOG SEA, il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione ISO 37001 e il Whistleblowing;
- nell'ambito della formazione legata ai temi GDPR - Privacy, nel mese di novembre si sono svolti dei workshop online della durata di circa quattro ore, dedicati ai "focal point" per la gestione del registro dei trattamenti.

È stata inoltre attivata un'iniziativa di formazione sulle tematiche di sicurezza informatica e sulle *best practice* da applicare in azienda, dal titolo "Cybersecurity Awareness per il management" ed è giunto a conclusione il percorso di Open Innovation del progetto "SEA Insight", in collaborazione con Cefriel, Politecnico di Milano, volto ad accelerare il cambiamento in un sistema complesso come quello aeroportuale, completando in questo modo il terzo anno di attività e avviando la sperimentazione di CONEY, uno strumento di "Conversational Survey" con oggetto "Viaggiare nella nuova normalità: la tua opinione", nuova modalità di analisi della qualità percepita dei servizi aeroportuali.

Welfare

Il 2020 è stato condizionato dall'emergenza pandemica e le problematiche relative al Covid-19 hanno influenzato la quotidianità della vita personale e professionale di tutti gli appartenenti alla comunità aeroportuale, pertanto anche i contenuti intorno ai quali si sono articolate le iniziative di welfare aziendale di SEA sono state caratterizzate da un costante adattamento rispetto all'evoluzione dell'emergenza sanitaria e dalla volontà di fornire un supporto con modalità compatibili con la nuova situazione.

Da un lato si è proceduto a dare continuità alle iniziative che non comportano presenza fisica in azienda e che rappresentano un supporto al reddito delle persone, dall'altro si è reso necessario modificare le modalità di erogazione di altre iniziative o addirittura sospenderne alcune, ed infine, ultimo ma non meno importante, sono stati progettati ed introdotti nuovi servizi, prevalentemente di carattere sanitario, strettamente collegati alle necessità introdotte dalla pandemia:

- l'area "Future Lab", ovvero le iniziative dedicate al percorso di istruzione dei figli dei dipendenti e alla loro *employability*, ha visto nel 2020 l'erogazione di oltre 740 borse di studio al merito e i percorsi di orientamento "Push to Open Junior" e "Push to Open" sono stati erogati secondo la modalità online;

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

- i seminari della "Scuola genitori" sono state erogati in diretta streaming;
- per alcune delle borse di studio Intercultura è stata posticipata la partenza dei vincitori;
- non si sono potuti organizzare i consueti centri estivi e camp per i figli dei dipendenti, che sono stati sostituiti da un rimborso per l'iscrizione a centri estivi esterni;
- per quanto riguarda l'area "Mobilità casa-lavoro", l'offerta di abbonamenti annuali per la linea ATM e per la linea Malpensa Express ed IVOL di Trenord è proseguita, con il supporto aggiuntivo della gestione delle proroghe e dei rimborsi per i periodi di mancato utilizzo degli abbonamenti;
- lo sportello di Ascolto e Aiuto, con il supporto degli Assistenti Sociali, è stato garantito con un servizio di counselling telefonico;
- nell'area "Salute e Prevenzione", si sono concentrate le maggiori energie per la progettazione di soluzioni mirate a dare risposte efficaci sui temi della pandemia e dell'emergenza sanitaria, con l'organizzazione di screening sierologici, convenzioni mirate per l'effettuazione dei tamponi, campagna di profilassi antiinfluenzale e copertura assicurativa in caso di diagnosi positiva al Covid.

Comunicazione Interna e Progetto Smart Working

Le attività di comunicazione interna si sono concentrate sui temi legati all'emergenza Covid-19, seguendo sempre l'obiettivo di supportare, informare e rendere disponibili servizi e contenuti da fruire on line.

Parallelamente alla messa a disposizione per tutti i dipendenti (turnisti e non turnisti) di Microsoft Teams, è stata realizzata una specifica campagna di comunicazione, ancora in corso, su SEAnet, per stimolare un atteggiamento positivo nei confronti dei nuovi strumenti digitali e promuovere una cultura della collaborazione fra le persone.

La fruizione della prestazione in modalità smart working, incrementata a seguito del *lockdown* e del Decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri dell'8 marzo 2020, è continuata per tutto l'anno coinvolgendo la totalità dei dipendenti non turnisti e ha rappresentato un contributo fondamentale nella continuità del servizio delle principali funzioni di staff.

Il personale coinvolto nel lavoro smart, in occasione dei periodi di maggiore diffusione del contagio, è stato invitato a fruire di questa modalità in maniera esclusi-

va in risposta alle esigenze di tutela della salute e alle normative anti Covid-19, mentre, nel corso del mese di settembre, è stata realizzata una specifica campagna di comunicazione con messaggi, istruzioni e indicazioni per il rientro "sicuro" in ufficio.

Relazioni Industriali

Nel corso del 2020 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali. Nei confronti periodici si sono approfondite tematiche operative (es. rimodulazione degli spazi aeroportuali), tematiche legate alla gestione della crisi derivante dal Covid-19 (es. distribuzione della CIGS, protocolli contenenti le misure di contrasto alla diffusione del virus) e tematiche legate al traffico. In particolare:

- in data 27 febbraio 2020 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo per regolare le modalità applicative relative all'insourcing del servizio BHS di Linate, in precedenza affidato operativamente ad Airport Handling.
- In data 13 marzo 2020 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo volto alla richiesta di ammortizzatori sociali per far fronte alla crisi derivante dal Covid-19. Lo strumento individuato è stato quello della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per una durata complessiva di 12 mesi (dal 16 marzo 2020) e per un totale di 2.699 lavoratori operanti sugli scali di Linate e Malpensa. Tale Accordo è stato successivamente recepito in sede Regionale.
- Con Verbale del 18 marzo 2020 è stato costituito il "Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del Protocollo 14/03/2020" che, nei mesi da marzo a giugno, si è regolarmente incontrato per discutere sia delle procedure e dei regolamenti di sicurezza introdotti per il contrasto al Covid-19 sia per gli aggiornamenti riguardanti tematiche di natura gestionale.
- In data 4 giugno 2020 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo per accedere ad un piano di formazione finanziata che prevede la partecipazione di 500 lavoratori, operanti presso gli aeroporti di Linate e Malpensa, per un monte formativo di 1360 ore. Tale piano si prefigge l'obiettivo di supportare le persone a gestire la crisi sia dal punto di vista emotivo sia da quello operativo, con particolare focus per chi lavora in smart working.
- Con Verbale di Accordo del 2 novembre 2020 è stata prorogata sino a novembre 2021 la data di fruizione dei crediti welfare maturati nel corso del 2019 e non usufruiti a causa della situazione epidemiologica.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

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

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

- è stata rafforzata l'attività di monitoraggio, integrando le convenzionali Safety walk con quelle finalizzate alla verifica della corretta applicazione delle misure anti-Covid;
- sono stati inoltre somministrati a responsabili, preposti e lavoratori, questionari ad hoc al fine di valutare il livello di conoscenza, da parte del personale, delle disposizioni aziendali predisposte dal SPP, in materia di prevenzione del contagio da Covid-19;
- sono stati infine condotti 2 audit per la verifica, a sorpresa, dell'attuazione di alcune misure di contrasto all'emergenza quali, ad esempio, il corretto utilizzo dei DPI, l'assenza di assembramenti, la presenza di adeguata cartellonistica orizzontale/verticale.

Dalla fine del mese di gennaio, le attività di sicurezza del lavoro sono state in massima parte finalizzate alla gestione dell'emergenza Covid-19. Le prime misure di protezione dal rischio contagio hanno riguardato i lavoratori che potevano trovarsi a stretto contatto con i passeggeri in arrivo su voli provenienti dall'area epicentro dell'emergenza (Cina, Taiwan, Hong Kong).

Subito si è provveduto, in accordo con il Medico Competente, ad un primo aggiornamento del DVR aziendale per la parte relativa al rischio biologico potenziale da Covid-19. Le misure valutate hanno riguardato la fornitura di DPI specifici per figura professionale e l'informativa a tutto il personale, tramite la pubblicazione su SEAnet, delle "Indicazioni per gli operatori dei servizi/esercizi a contatto con il pubblico". Le revisioni successive (5 in totale) hanno costantemente permesso di anticipare e/o allineare la definizione delle misure aziendali a quelle introdotte dalle numerose disposizioni normative locali e/o nazionali, assicurando il costante adeguamento delle misure all'evolversi nei mesi dell'organizzazione aziendale e del livello di rischio. Il Servizio di Prevenzio-

ne e Protezione ha provveduto alla costante sensibilizzazione dei responsabili aziendali al controllo del personale sul corretto utilizzo dei dispositivi di protezione e sul rispetto delle misure di contrasto al contagio.

Per quanto riguarda i luoghi di lavoro, uffici e Terminal aeroportuali:

- in accordo con USMAF è stato definito uno specifico protocollo, coerente con le disposizioni della circolare n. 5443 del 22 febbraio 2020 del Ministero della Salute, per la sanificazione degli ambienti in cui ha operato o ha soggiornato un caso sospetto o accertato di Covid-19.
- È stato istituito un nuovo protocollo per le pulizie ordinarie, prevedendo l'utilizzo di appositi prodotti detergenti ad azione sanificante e una maggiore frequenza degli interventi, e una Procedura Operativa di Sicurezza specifica a regolamentazione delle attività di disinfezione degli automezzi aziendali. Un'attenzione particolare è stata data alla gestione degli impianti di condizionamento presso gli spazi comuni e in uso da parte di personale SEA. È stato inoltre regolamentato l'utilizzo di spogliatoi e docce in base all'evoluzione della curva di contagio nel corso dei mesi. In tutti i reparti aziendali sono state affisse locandine e decaloghi contenenti misure igieniche e comportamentali e posizionati appositi dispenser di liquido igienizzante in numero adeguato.
- Sono state attivate puntuali collaborazioni con società esterne per la verifica dell'efficacia di talune soluzioni a contrasto del Covid-19 (es. test per installazione su corrimano scale, maniglie carrelli portabagagli, mancorrenti dei bus di alcune applicazioni con proprietà antibatteriche e antivirali testate).
- Il Servizio di Prevenzione e Protezione ha effettuato costantemente sopralluoghi e safety walk mirati alla verifica delle condizioni di sicurezza e alla definizione degli interventi di mitigazione dei rischi, anche in relazione alle disposizioni normative e alle linee guida applicabili.

Per quanto riguarda il personale SEA, in linea con i contenuti dell'intesa sottoscritta il 14 marzo 2020 tra le parti sociali il Governo e Confindustria, è stato redatto un apposito Protocollo Aziendale Covid-19. Le informazioni sempre aggiornate riguardanti le misure di prevenzione e la documentazione completa (DPCM, DM, Circolari, Ordinanze, Comunicati Aziendali, ecc.) sono pubblicate su SEAnet. Fra le principali misure adottate, oltre a quelle indicate in precedenza:

- si è provveduto, fin dal mese di marzo, ad estendere la modalità di lavoro Smart Working a tutte le figure

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

professionali amministrative (complessivamente circa 800 persone), consentendo nel tempo una riorganizzazione del rientro in presenza e fruizione degli spazi comuni adeguato all'andamento della curva pandemica, secondo quanto previsto dal Protocollo Aziendale.

- È stato attivato inoltre il controllo giornaliero sulla temperatura corporea di tutti i dipendenti prima dell'inizio del turno di lavoro, inizialmente in modo centralizzato da personale sanitario qualificato, presso i Pronto Soccorso Aeroportuali, in seguito attraverso la dislocazione di Termoscanner e Tablet per l'auto rilievo nei principali punti di ingresso e timbratura.
- Per quanto riguarda riunioni e incontri aziendali, sono state adottate soluzioni tecnologiche quali conference call e video conference che permettono di svolgere le attività da remoto.
- È stata inoltre predisposta una procedura interna dedicata ai responsabili per la gestione degli eventuali casi di positività di un dipendente o di un terzo che abbia frequentato personale SEA e di regolamentazione, in accordo con HR e il Medico Competente aziendale, per le prognosi di malattia con sintomatologia simile al Covid-19, che si è rivelata molto utile in particolare nella prima fase pandemica.

Per quanto riguarda gli appaltatori ex Titolo IV D. Lgs. 81/08 coinvolti nei cantieri presenti sui sedimi, è stato attivato un coordinamento sulle misure da attuare a contrasto del rischio di contagio tra le reciproche maestranze e l'invio di apposita comunicazione, nonché la predisposizione e affissione nei punti d'interfaccia di un documento contenente l'informativa e le disposizioni adottate. In particolare, in collaborazione con le funzioni aziendali competenti, sono state emesse apposite linee guida per l'aggiornamento di POS e PSC.

Sono state altresì predisposte e affisse informative e disposizioni per i visitatori, gli utenti e gli operatori terzi che accedono a vario titolo negli spazi di SEA.

Inoltre, fra le numerose attività e iniziative dedicate alla gestione dell'emergenza pandemica, si ricorda:

- la compilazione e invio del questionario online ricevuto da ATS Milano/regione Lombardia, mirato a rilevare il livello di applicazione delle misure per il contenimento e contrasto al Covid-19 nelle aziende del territorio.
- La partecipazione ai vari gruppi di lavoro per la stesura e successivi aggiornamenti dei Protocolli Operativi Sanitari di Malpensa e Linate, predisposti in

accordo alle linee guida del comitato tecnico scientifico GSD e Università vita-salute San Raffaele e successivamente approvati da ENAC, che raccolgono e definiscono le misure in capo al Gestore aeroportuale legate al tema dell'emergenza Covid-19.

- L'ottenimento dell'Attestazione Hygiene-Synopsis, in conformità al modello sviluppato a livello internazionale da TUV Italia rispetto alle misure definite nei Protocolli Operativi Sanitari e del Protocollo Aziendale, per i servizi di gestione dei passeggeri nei terminal, anche di aviazione generale, e nei piazzali, nonché negli ambienti di lavoro.
- L'ottenimento della certificazione Airport Health Accreditation, che attesta come entrambi gli scali milanesi offrano ai passeggeri e a tutti gli operatori una permanenza sicura in aeroporto, in linea con le raccomandazioni operative e sanitarie di ACI World, Airports Council International e ICAO, International Civil Aviation Organization.

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi e Gestione delle emergenze è stato predisposto su base triennale il programma delle prove di emergenza e di evacuazione, mappando tutti i luoghi in cui risulta presente il personale del Gruppo.

Nel 2020, compatibilmente con la situazione creata a seguito dell'emergenza Covid, sono state effettuate 15 simulazioni presso gli scali gestiti dal Gruppo. Le prove hanno dato esito positivo. Tutte le anomalie/discrepanze emerse durante i sopralluoghi, gli audit e le Prove di evacuazione sono gestite e rendicontate nel Registro Antincendio, dove vengono inoltre inserite le analisi delle cause e l'individuazione di azioni migliorative e/o correttive, ove ritenute necessarie.

Nel corso dell'anno 2020 è stato predisposto il nuovo Piano di Emergenza dell'Edificio 79 "Security Education Center", la revisione del Piano dell'Isola Ecologica del sito di Malpensa, l'aggiornamento delle Procedure Particolari di Gestione delle Emergenze del Personale a Ridotta Mobilità e la bozza di revisione del Piano coordinato delle Emergenze con APCOA, Sheraton, FNM - presso il Terminal 1.

Sono stati inoltre aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi.

Sono proseguite, da parte degli Esperti Qualificati in radioprotezione, le attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, attraverso specifiche dosimetrie ambientali e personali delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi.

È proseguita, come da programma, l'attività di sorve-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

glianza sanitaria sui lavoratori esposti a particolari rischi per la salute con l'effettuazione delle visite periodiche da parte dei medici competenti aziendali.

In seguito al lockdown e alla consistente contrazione delle attività sugli scali, l'andamento infortunistico del 2020 ha evidenziato un decremento significativo del numero degli infortuni che ha portato ad una diminuzione del 61% degli infortuni sul lavoro e del 66% di quelli in itinere rispetto al 2019. Le analisi condotte sugli infortuni non hanno rilevato situazioni particolari e/o di criticità tali da dover comportare specifici interventi mirati. Sono comunque proseguite, come negli anni precedenti, le consuete azioni di sensibilizzazione del personale.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Premessa

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

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

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

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

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

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria di SEA assicura lo scambio di dati e informazioni con

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

ne di SEA non ha nominato un amministratore esecutivo incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 ed in carica alla data del 31 dicembre 2020, è composto dai Consiglieri Patrizia Giangualano, con funzioni di Presidente del Comitato, Rosario Mazza e Pierfrancesco Barletta.

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

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

Responsabile della funzione di Internal Audit

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

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

Società di Revisione legale dei conti

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

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 ed in carica alla data del 31 dicembre 2020 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, Giovanni Maria Garegnani e Lorenzo Enrico Lamperti, un Consigliere non esecutivo e indipendente, Luciana Rovelli, e il Direttore della funzione Auditing, Ahmed Laroussi B.

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

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

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

Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001

SEA ha adottato un Modello di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/2001 in conformità alle disposizioni del Decreto legislativo 231 del 2001 recante la "disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di persona-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

lità giuridica" (il "Decreto"), per prevenire la commissione dei reati ivi previsti. Il Modello è stato adottato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 dicembre 2019. Il Modello è in corso di aggiornamento ai reati introdotti nel Decreto successivamente a tale data. Il Modello si compone di una "Parte Generale", di una "Parte Speciale" e dei singoli "Componenti". Le società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001.

Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

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

La Procedura OPC è pubblicata sul sito internet della Società all'indirizzo www.seamilano.eu.

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

Codice Etico

Il Codice Etico vigente rappresenta il sistema dei valori e la vision etica, detta le norme di condotta cui i suoi destinatari sono tenuti, illustra i principi di comportamento nei confronti degli stakeholder. Il Codice Etico è componente del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001. Il Comitato Etico, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019, è composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, con funzioni di Presidente del Comitato, dal Consigliere non esecutivo di SEA Davide Corritore, e dai responsabili delle direzioni aziendali "Human Resources" Massimiliano Crespi e "Auditing" Ahmed Laroussi B. Il Comitato Etico ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice Etico e la vigilanza sull'osservanza dello stesso.

Referente per l'Anticorruzione

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

Misure anticorruzione

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

Politiche di diversità

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

Lo statuto sociale di SEA, in conformità con le previsioni di legge in materia, disciplina compiutamente la *diversity* relativamente alla composizione di genere sia dell'organo amministrativo che di controllo.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2020 di SEA SpA redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con una perdita di Euro 120.366.865,50.

Il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea degli Azionisti di riportare a nuovo la perdita di esercizio 2020 pari a Euro 120.366.865,50.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michaela Castelli'.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Codice fiscale: 00826040156

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto
in data 28 luglio 2021 dal sito internet
<http://www.seamilano.eu/it/media/int-pressr> ai sensi dell'art.
22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso
Registro delle Imprese.
Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di
Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autoriz-
zata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia
delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

APPENDICE

Deloitte.

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

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

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO
AI SENSI DELL'ART. 3, C. 10, D.LGS. 254/2016 E DELL'ART. 5 REGOLAMENTO CONSOB
ADOTTATO CON DELIBERA N. 20267 DEL GENNAIO 2018**

**Al Consiglio di Amministrazione di
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.**

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 25 marzo 2021 (di seguito "DNF").

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative (di seguito "GRI Standards"), da essi individuati come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

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

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

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.



Deloitte

2

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised ("reasonable assurance engagement")* e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
2. Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
3. Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo.
4. Comprensione dei seguenti aspetti:
 - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

APPENDICE

Deloitte

3

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).

5. Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. e con il personale di SEA Energia S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di capogruppo e società controllate:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le seguenti società, Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A., SEA Energia S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato riunioni da remoto nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai GRI Standards.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Marco Pessina
Socio

Milano, 30 aprile 2021

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Gruppo SEA - Dichiarazione consolidata non finanziaria 2020

Pubblicazione a cura della Funzione Corporate Social Responsibility del Gruppo SEA, realizzato con la collaborazione delle Direzioni e Funzioni aziendali.

Si ringraziano tutti coloro che nelle diverse società del Gruppo SEA si sono dedicati al reperimento dei dati utili alla definizione del piano dei conti.

Copyright 2021 SEA S.p.A.

Per maggiori informazioni:

SEA S.p.A. - 20090 Aeroporto Milano Linate,
Sebastiano Renna - Head of Corporate Social Responsibility
e-mail: sebastiano.renna@seamilano.eu



MilanAirports

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Codice fiscale: 00826040156

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto
in data 28 luglio 2021 dal sito internet
<http://www.seamilano.eu/it/media/int-pressr> ai sensi dell'art.
22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso
Registro delle Imprese.
Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di
Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autoriz-
zata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia
delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte.

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

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

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39 E DELL'ART. 10 DEL REGOLAMENTO (UE) N. 537/2014

**Agli Azionisti della
SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI – SEA S.p.A.**

RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO SEPARATO

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (la “Società”), costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria al 31 dicembre 2020, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto Finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle relative note esplicative che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio separato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio separato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio separato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

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

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

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informazione completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte

2

Covid-19 (Coronavirus)

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dalla diffusione del Covid-19 e dalle relative conseguenze sul contesto socio-economico, con particolare impatto sul settore del trasporto aereo e conseguentemente sui ricavi e sulla marginalità della Società.

A partire da febbraio, la progressiva diffusione del virus e le conseguenti disposizioni dei governi nazionali per il contenimento del contagio hanno comportato una prima evidente contrazione del traffico passeggeri, cui ha fatto seguito, a partire dal mese di luglio, una fase di recupero, che si è mantenuta nei mesi estivi. A seguito della seconda ondata pandemica di ottobre e delle conseguenti misure governative, si è registrata una nuova riduzione del traffico.

La Società ha prontamente attivato un protocollo di risposta alla crisi, e attraverso il comitato di direzione (ridenominato "Comitato Crisi Permanente"), ha avviato un piano di gestione dell'emergenza, per garantire la sicurezza e per mitigare gli effetti economici e finanziari del minor traffico gestito. In tale contesto, al fine di rafforzare la struttura finanziaria e con l'obiettivo di garantire la copertura dei fabbisogni derivanti dal temporaneo rallentamento dell'attività conseguente all'emergenza da Covid-19, la Società ha completato il rifinanziamento delle obbligazioni in scadenza ad aprile 2021 con una nuova emissione obbligazionaria di Euro 300 milioni, nonché ha sottoscritto nuove linee di finanziamento per complessivi Euro 400 milioni, in aggiunta alle linee già disponibili per Euro 390 milioni. Inoltre, la Società ha richiesto e ottenuto dalle banche finanziatrici la temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (c.d. "holiday covenant").

A seguito degli effetti della pandemia e all'esito delle analisi svolte, gli Amministratori in data 19 gennaio 2021 hanno approvato il piano industriale 2021-2025 (il "Piano"), che costituisce un'evoluzione del precedente piano 2020-2024 approvato nel 2020. Il Piano è stato sviluppato su tre distinti scenari di traffico, elaborati mediante il supporto di consulenti esterni.

Inoltre, in presenza di indicatori di potenziali perdite di valore, prevalentemente correlati al contesto Covid-19, gli Amministratori hanno predisposto un test d'impairment, approvato in data 25 marzo 2021, elaborato sulla base del Piano e di proiezioni di medio-lungo termine. In presenza di più scenari, ai fini dell'impairment test gli Amministratori hanno considerato lo scenario con posizionamento intermedio, che prevede un ritorno a volumi ante Covid-19 a partire dal 2024 e che risulta allineato alle più recenti previsioni effettuate dall'International Air Transport Association (IATA). Il test d'impairment non ha evidenziato perdite di valore, neppure nello scenario di traffico peggiorativo, considerato dagli Amministratori nelle proprie analisi di sensitività.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte

3

Gli Amministratori illustrano che in ogni caso le forti incertezze legate al Covid-19 rendono molto complesso effettuare delle previsioni non aleatorie sui risultati dell'esercizio corrente. In tale contesto la Società monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le analisi di sensitività sugli effetti della pandemia. Sulla base delle analisi di scenario sviluppate, gli Amministratori ritengono che la liquidità e le linee di finanziamento disponibili permetteranno alla Società di rimborsare i finanziamenti in scadenza e di gestire i fabbisogni di cassa sino alla graduale ripresa del traffico.

In considerazione della significatività degli effetti del Covid-19 sui risultati della Società e sull'evoluzione prevedibile della gestione, nonché dei possibili impatti in termini di potenziali perdite di valore delle attività iscritte, abbiamo considerato il Covid-19 un aspetto chiave della revisione del bilancio separato della Società.

Il paragrafo "Rischio di liquidità" delle note esplicative illustra la struttura finanziaria della Società e le misure di rafforzamento finanziario attuate dalla Società nel corso dell'esercizio. I paragrafi "Eventi di rilievo dell'esercizio 2020" ed "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione e il paragrafo "Perdite di valore di attività" delle note esplicative al bilancio separato riportano l'informativa in merito agli ulteriori aspetti sopra evidenziati.

Procedure di revisione svolte

Le nostre procedure di revisione, svolte anche avvalendoci del supporto di esperti del network Deloitte, hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione delle misure adottate dalla Società per far fronte alla situazione di emergenza, mediante incontri e discussioni con la Direzione ed esame della relativa documentazione;
- analisi dei provvedimenti emanati dalle Autorità competenti a fronte dell'emergenza Covid-19;
- lettura critica dei verbali delle riunioni del Consiglio di Amministrazione;
- comprensione dei controlli rilevanti sul processo di effettuazione dell'impairment test;
- analisi di ragionevolezza delle principali assunzioni alla base della predisposizione del Piano e per la formulazione delle analisi di scenario;
- valutazione della ragionevolezza del tasso di attualizzazione (WACC), utilizzato nella predisposizione del test di impairment;
- esame delle operazioni di finanziamento poste in essere dalla Società;
- analisi delle previsioni di fabbisogno finanziario nell'orizzonte dei 12 mesi successivi all'approvazione del bilancio e delle relative coperture in termini di linee di credito disponibili;
- analisi degli eventi successivi fino alla data di emissione della relazione di revisione;
- esame dell'informativa fornita dagli Amministratori.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte

4

Fondo di ripristino per le opere in concessione

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio separato al 31 dicembre 2020 include il "Fondo per ripristino e sostituzione", pari ad Euro 175,7 milioni. Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dall'accordo concessorio, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale ottenuta in concessione.

Il processo estimativo del suddetto fondo risulta articolato e complesso e si basa su diverse variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano lo stato di conservazione delle opere, la durata dei cicli di manutenzione e le previsioni di costo per classi omogenee di intervento.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, abbiamo considerato la valutazione di tale fondo un aspetto chiave della revisione del bilancio separato al 31 dicembre 2020.

Le note 2.4 e 6.16 del bilancio separato al 31 dicembre 2020 illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati dalla Società e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.

Procedure di revisione svolte

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione del processo utilizzato dalla Società ai fini della determinazione e dell'adeguamento del fondo in oggetto e analisi di eventuali variazioni dovute al contesto Covid-19 sugli investimenti attesi;
- rilevazione dei principali controlli posti in essere dalla Società a presidio dell'area in esame e verifica dell'operatività degli stessi;
- valutazione tramite incontri semestrali con Direzione Operazioni e Manutenzione e analisi campionaria del database che accoglie gli oneri che compongono il fondo di ripristino e dell'adeguatezza delle stime della Direzione e di eventuali scostamenti rispetto alle stime;
- comprensione degli aggiornamenti normativi che possano avere impatti sulla stima del fondo di ripristino;
- verifica della completezza e accuratezza degli accantonamenti rilevati nel bilancio separato, anche in considerazione degli aggiornamenti del Piano;
- verifica campionaria dei criteri di allocazione delle percentuali di ripristino tramite discussione con gli uffici competenti;
- valutazione delle stime alla base del fondo in oggetto;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa fornita dagli Amministratori nelle note al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte

5

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio separato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio separato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio separato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio separato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio separato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio separato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio separato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte

6

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio separato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio separato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Società ci ha conferito in data 4 maggio 2016 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e consolidato della Società per gli esercizi 2016 – 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio separato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte

7

RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2020, comprese la sua coerenza con il relativo bilancio separato e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2020 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) è coerente con il bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Marco Pessina
Socio

Milano, 30 aprile 2021

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Codice fiscale: 00826040156

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto
in data 28 luglio 2021 dal sito internet
<http://www.seamilano.eu/it/media/int-pressr> ai sensi dell'art.
22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso
Registro delle Imprese.
Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di
Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autoriz-
zata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia
delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DI SEA - SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI S.P.A.

ai sensi dell'art 2429, secondo comma, del Codice Civile

Signori Azionisti,

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente relazione è stato nominato dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti di SEA S.p.A. in data 19 aprile 2019 per il triennio 2019-2020-2021 ed è costituito da:

- Rosalba Cotroneo: (Presidente);
- Sindaci effettivi: Rosalba Casiraghi, Daniele Angelo Contessi¹, Stefano Pozzoli e Valeria Scuteri;
- Sindaco supplente: Antonia Coppola.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza previsti dalla normativa vigente e tenuto conto dei principi di comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Il Collegio Sindacale ha anche svolto il ruolo previsto dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n.39, quale Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, avendo SEA la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP), ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del citato D. Lgs. n.39/2010, in quanto emittente valori mobiliari quale il prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" quotato sul mercato regolamentato e gestito dalla Irish Stock Exchange ed avendo la Società adottato il modello di *governance* tradizionale.

Con la presente Relazione, il Collegio Sindacale riferisce delle attività svolte nel corso dell'esercizio, distintamente per ciascun oggetto di vigilanza previsto dalle normative che regolano l'attività del Collegio e sui risultati dell'esercizio sociale chiuso al 31 dicembre 2020.

Il Collegio Sindacale non si esime dal rilevare che alla data di chiusura della presente Relazione permane l'imponente emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del virus Covid-19 (esplosa già a dicembre 2019 in Cina), in considerazione della quale le Autorità italiane hanno emanato norme che impongono forti limitazioni alla circolazione delle persone e divieti di assembramenti, divulgando al-

trisi stringenti protocolli sanitari per la salvaguardia delle persone, segnatamente sui luoghi di lavoro.

Tale contesto, per quanto qui rileva, oltre ad imporre lo svolgimento in audio conferenza delle adunanze consiliari, ha comportato che anche il Collegio Sindacale ha dovuto operare esclusivamente a mezzo di riunioni "da remoto" per quanto concerne i relativi incombeni.

Il Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 25 marzo 2021, ha approvato il progetto di bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 adottando il presupposto della continuità aziendale richiamata nella "nota esplicativa al bilancio".

Il Consiglio di Amministrazione ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze significative circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio.

Il Consiglio di Amministrazione monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le analisi di sensitività sugli effetti dell'epidemia, e ha individuato le misure contenitive dei possibili effetti negativi di natura economico/finanziaria nell'anno in corso.

Il Gruppo SEA ha completato il processo di rifinanziamento delle obbligazioni in essere, in scadenza ad aprile 2021, mediante una nuova emissione obbligazionaria riservata ad investitori istituzionali, di complessivi 300 milioni di euro, quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

La liquidità e le linee di finanziamento disponibili al 31 dicembre 2020 permetteranno al Gruppo di rimborsare i finanziamenti in scadenza e di gestire i fabbisogni di cassa.

Il Collegio sindacale ha monitorato costantemente, nell'ambito delle verifiche periodiche, la situazione economico-finanziaria e patrimoniale.

¹ Si precisa che a seguito delle dimissioni, in data 24 settembre 2020, del sindaco effettivo Andrea Manzoni, è subentrato all'incarico di sindaco effettivo Daniele Angelo Contessi, già sindaco supplente.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Attività di vigilanza sull'osservanza delle norme di legge, regolamentari e statutarie

Nel corso dell'esercizio 2020 il Collegio Sindacale si è riunito per effettuare le verifiche periodiche nel corso delle quali attività di vigilanza sono stati acquisiti i necessari elementi informativi sia attraverso frequenti incontri con i responsabili delle competenti strutture aziendali, specie quelle di controllo, sia attraverso la partecipazione dei Sindaci alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endo-consiliari, assicurando la presenza di almeno un proprio componente alle riunioni dei Comitati ed ha altresì incontrato l'Organismo di Vigilanza ex D. Lgs 231/2001.

Il Collegio Sindacale ha tenuto, nell'esercizio in esame, n.10 incontri di verifica ed ha partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea e (n.12 riunioni del Consiglio di Amministrazione e n. 1 Assemblea degli Azionisti) nonché alle riunioni del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (n.7 riunioni); in alcuni casi, ha svolto le proprie riunioni nello stesso giorno di quelle del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e dell'Organismo di Vigilanza, prevedendo una sezione di argomenti trattati congiuntamente, al fine di facilitare lo scambio e l'univocità di informazioni tra i soggetti con compiti rilevanti in materia di controlli interni e per meglio disporre delle risorse aziendali interessate.

Il Collegio ha costantemente monitorato le iniziative della Società in risposta alla crisi pandemica sia volte a garantire la salute e sicurezza dei passeggeri, dipendenti, clienti e fornitori sia volte ad assicurare la continuità delle attività operative nel rispetto delle disposizioni emanate dagli enti competenti.

Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto sociale

Sulla base delle informazioni disponibili, il Collegio Sindacale non ha rilevato violazioni della legge o dello Statuto sociale, né operazioni manifestatamente imprudenti o azzardate, in potenziale conflitto di interessi o in contrasto con le delibere assembleari assunte, o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale e la sua continuità.

Il Collegio Sindacale ha acquisito costantemente dagli Amministratori, durante le richiamate riunioni, ampia e dettagliata informativa sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società e/o dalle sue

società controllate, nonché sull'andamento delle attività e dei progetti strategici avviati, sui quali il Collegio non ha osservazioni particolari da riferire.

Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sui rapporti con parti correlate

Nel corso delle verifiche periodiche, il Collegio Sindacale ha incontrato il Chief Financial & Risk Officer e il Direttore Amministrazione della società responsabili della redazione dei documenti contabili societari, la Direzione Internal Audit e i rappresentanti della Società di Revisione, per assumere informazioni sull'attività svolta e sui programmi di controllo. Sul punto, non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati in questa sede. Il Collegio ha inoltre scambiato costantemente e tempestivamente informazioni, rilevanti per l'espletamento dei rispettivi compiti, con il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e l'Organismo di Vigilanza.

Il Collegio sindacale ha verificato le procedure di impairment test eseguite in conformità al principio contabile internazionale IAS 36 sulle Immobilizzazioni materiali e immateriali e sulle partecipazioni che sono state discusse in un'apposita riunione congiunta del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità e del Collegio Sindacale ed hanno formato oggetto di specifica approvazione del Consiglio di Amministrazione.

Inoltre, nelle medesime riunioni, il Collegio Sindacale ha ricevuto ampia informativa sulla valutazione del rischio credito nel bilancio 2020, eseguita conformemente a quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9, conseguente all'emergenza sanitaria Covid-19 e alla situazione straordinaria in cui versano i partner commerciali del settore aereo.

Nel corso del 2020, la Società non ha compiuto operazioni atipiche o inusuali con terzi, infragruppo o con parti correlate o operazioni in grado di incidere in maniera significativa sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società. Relativamente alle operazioni infragruppo o con parti correlate di natura ordinaria intervenute nel periodo, di cui la Società ha fornito specifiche e puntuali informazioni nelle relazioni finanziarie periodiche (e nelle note al bilancio consolidato del Gruppo), il Collegio dà atto che dette operazioni sono state poste in essere nel rispetto della Procedura per Operazioni con Parti Correlate approvate dal Consiglio di Amministrazione (ultimo aggiornamento 22 febbraio 2018) e non hanno evidenziato criticità riguardo alla loro congruità e rispondenza all'interesse della Società. La società non possiede azioni proprie.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Attività di vigilanza sul processo di revisione legale dei conti e sull'indipendenza della società di revisione

Il Collegio Sindacale ha tenuto periodiche riunioni con i responsabili della Società di revisione legale, anche ai sensi dell'art. 19, comma 1 del D. Lgs. 39/2010, nel corso delle quali ha preso visione del piano di lavoro adottato, ha ricevuto informazioni sui principi contabili utilizzati, sulla rappresentazione contabile delle operazioni più salienti effettuate nell'esercizio in esame, nonché sull'esito dell'attività di revisione; dagli incontri non sono emersi fatti o situazioni che meritano di essere evidenziati nella presente Relazione.

In conseguenza dell'aggravarsi dell'emergenza sanitaria Covid-19, il Collegio Sindacale ha vigilato sugli impatti collegati alle modalità di lavoro "a distanza" attuate dal Revisore, supportato dalle strutture aziendali, constatando il completamento delle attività necessarie per il rilascio delle prescritte relazioni nel pieno rispetto dei Principi di Revisione.

La Società di revisione legale, Deloitte & Touche S.p.A., ha rilasciato in data 30 aprile 2021 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, rispettivamente per il bilancio di esercizio e per il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019, redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS - adottati dall'Unione Europea. Da tali relazioni risulta che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato di SEA forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di SEA S.p.A. e del gruppo SEA al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data. Con riferimento al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, la Società di revisione legale ha dichiarato che la Relazione sulla gestione e la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, limitatamente alle informazioni indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, sono coerenti con il bilancio e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Inoltre, la Società di Revisione con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c.2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, circa l'eventuale identificazione di errori significativi nella relazione sulla gestione, sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, ha dato evidenza dei seguenti aspetti chia-

ve della revisione contabile:

- Covid 19;
- Fondo di Ripristino per le opere in concessione.

La Società di revisione legale ha rilasciato in data 30 aprile 2021 la Relazione sulla Dichiarazione Non Finanziaria del Gruppo SEA (DNF) ai sensi dell'art.4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, dalla quale risulta che, sulla base del lavoro svolto, non sono emersi elementi che facciano ritenere che la DNF del Gruppo relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stata redatta in tutti gli aspetti significativi in conformità a quanto richiesto dall'art.3 e 4 del citato decreto legislativo.

La Società di revisione legale ha rilasciato, infine, la Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n.537/2014.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità e la Società di revisione ha verificato l'avvenuta predisposizione della dichiarazione di carattere non finanziario e ha rilasciato una limited assurance circa la conformità delle informazioni fornite rispetto a quanto richiesto dal decreto e agli standard/linee guida di rendicontazione utilizzate per la predisposizione dell'informativa medesima. Il Collegio ha inoltre effettuato il monitoraggio dei Non Audit Services (NAS).

Nelle note al bilancio di esercizio della Società è riportato l'ammontare dei corrispettivi di competenza dell'esercizio riconosciuti alla Società di revisione legale e alle entità appartenenti alla sua rete, inclusi gli altri servizi.

Tenuto conto delle dichiarazioni di indipendenza rilasciate da Deloitte & Touche S.p.A e della relazione di trasparenza prodotta dalla stessa ai sensi dell'art. 18 del D. Lgs. 39/2010, e pubblicata sul proprio sito internet, nonché degli incarichi conferiti alla stessa e alle società appartenenti alla sua rete da SEA S.p.A. e dalle società del Gruppo, e della nota di conferma sul rispetto dei principi in materia di etica e indipendenza previsti dal "Code of Ethics for Professional Accounts" emanato dallo IESBA, il Collegio non ritiene che esistano aspetti critici in materia di indipendenza della Società di revisione legale.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Attività di vigilanza sul sistema di controllo interno e gestione dei rischi e del sistema amministrativo contabile

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 27.01.2010, n. 39, ha vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'idoneità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione. In tale contesto, ha operato chiedendo ed ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta necessaria.

Inoltre, ha mantenuto un costante collegamento con la funzione di *Internal Audit* e ha verificato che essa risponda ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; ha, altresì, constatato che vi sia, tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una funzione di controllo, adeguata collaborazione e scambio di ogni informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti. Vi è stato, inoltre, uno scambio di reciproche informazioni con i Collegi Sindacali delle società controllate e collegate.

In particolare:

- ha effettuato approfondimenti al fine di verificare se il sistema amministrativo-contabile della Società fosse tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti della gestione; ha periodicamente vigilato sul corretto funzionamento del sistema in essere attraverso incontri con i responsabili dell'area Amministrazione, Finanza e Controllo;
- ha esaminato il piano delle verifiche, le relazioni periodiche e la relazione annuale predisposti dalla funzione Direzione *Auditing*. Tali relazioni non evidenziano criticità e confermano che le aree di rischio nell'ambito del controllo interno sono rilevate e monitorate;
- ha esaminato le relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, che non segnalano fatti o situazioni che meritano di essere evidenziati nella presente Relazione;
- ha monitorato le attività progettuali svolte in materia di rischi, in particolare l'avanzamento e il continuo affinamento del progetto di Enterprise Risk Management (ERM) finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, nonché al monitoraggio continuo degli

stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'*assurance* per gli *stakeholder* di riferimento.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza della struttura organizzativa

Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, prendendo visione ed ottenendo informazioni di carattere organizzativo e procedurale, tramite:

- l'acquisizione di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali;
- incontri e scambi di informazioni con i Collegi Sindacali delle controllate ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni;
- incontri con la Società di revisione legale ed esiti di specifiche attività di verifica effettuate dalla stessa.

Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 254/2016 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità e il revisore ha verificato l'avvenuta predisposizione della dichiarazione di carattere non finanziario rilasciando una *limited assurance* circa la sua conformità a quanto richiesto dal decreto ed agli standard/linee guida di rendicontazione utilizzati per la predisposizione dell'informativa medesima.

Il Collegio Sindacale, in particolare, ha ricevuto informativa su:

- il processo di revisione della matrice di materialità, che tiene conto delle mutate condizioni di contesto a causa della pandemia Covid-19, evidenziando le diverse azioni di mitigazione adottate;
- le questioni sociali e attinenti al personale, con particolare attenzione ai profili riguardanti la salute, la sicurezza sul lavoro e il lavoro da remoto, nonché alle politiche adottate in materia verso i propri dipendenti e collaboratori;
- il business model e la creazione di valore, evidenziando le principali tendenze e i fattori che possono influire sul modello di business del Gruppo SEA, il grado di resilienza di tale modello alle conseguenze della pandemia e le conseguenze sulla capacità dell'impresa di continuare a creare valore nel tempo;

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

- i rischi relativi al cambiamento climatico, pur in un contesto complesso e difficile come quello venutosi a determinare a seguito del diffondersi del nuovo virus;
- le interconnessioni esistenti tra informazioni finanziarie e non finanziarie, evidenziando come la situazione finanziaria e la performance dell'impresa siano stati impattati dagli eventi generati dal Covid-19.

Altre informazioni

Il Collegio Sindacale attesta, inoltre, che nel corso dell'esercizio non ha ricevuto richieste per il rilascio di pareri e non ha dovuto rilasciare pareri in forza di specifica normativa.

Nel corso dell'esercizio 2020 non sono pervenute né denunce al Collegio Sindacale ex art. 2408 c.c. né esposti.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiedere menzione nella presente Relazione.

Proposte all'Assemblea in merito al Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020

Il Collegio Sindacale, a seguito dell'attività di vigilanza come sopra illustrata, tenuto conto degli specifici compiti della società di revisione Deloitte & Touche S.p.A in tema di contabilità e di verifica dell'attendibilità del bilancio, esprime, con consenso unanime, parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020.

Milano, 6 maggio 2021

Per il Collegio Sindacale

Rosalba Cotroneo (Presidente)

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Codice fiscale: 00826040156

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto
in data 28 luglio 2021 dal sito internet
<http://www.seamilano.eu/it/media/int-pressr> ai sensi dell'art.
22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso
Registro delle Imprese.
Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di
Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autoriz-
zata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia
delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Codice fiscale: 00826040156



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

SUSTAINABILITY REPORT

SEA MilanAirports

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Indice

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



LETTERA AGLI STAKEHOLDER

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

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

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

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

Charles Darwin

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



LETTERA AGLI STAKEHOLDER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Presidente **Michaela Castelli**

L'Amministratore Delegato **Armando Brunini**

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



NOTA METODOLOGICA

NOTA METODOLOGICA

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

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

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

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

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

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

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

Inoltre, con riferimento alle tematiche dei consumi idrici e

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Codice fiscale: 00826040156



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

AZIENDA

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

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

KEY FACTS

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

HIGHLIGHTS 2020

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

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

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

Mission

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



COMPANY OVERVIEW

Assetto societario

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

Azionisti pubblici

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

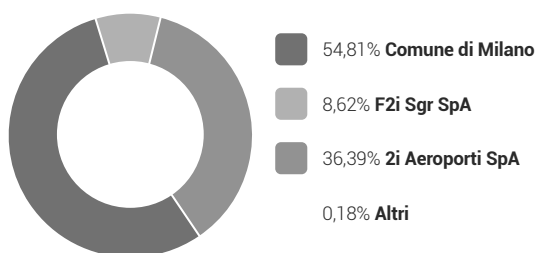
Azionisti privati

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

^(*) Titolare di azioni di categoria A

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

Struttura del Capitale Sociale



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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

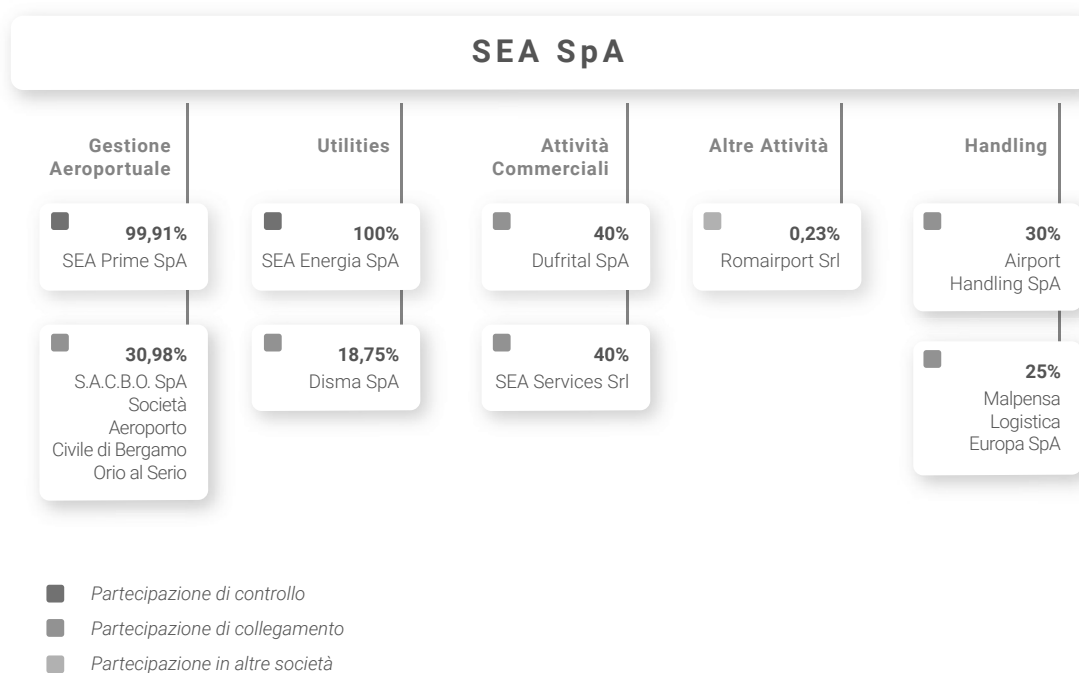
SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



COMPANY OVERVIEW

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette di SEA SpA al 31 dicembre 2020



Modello di creazione del valore

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Codice fiscale: 00826040156



COMPANY OVERVIEW

Modello di creazione del valore sostenibile di SEA



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

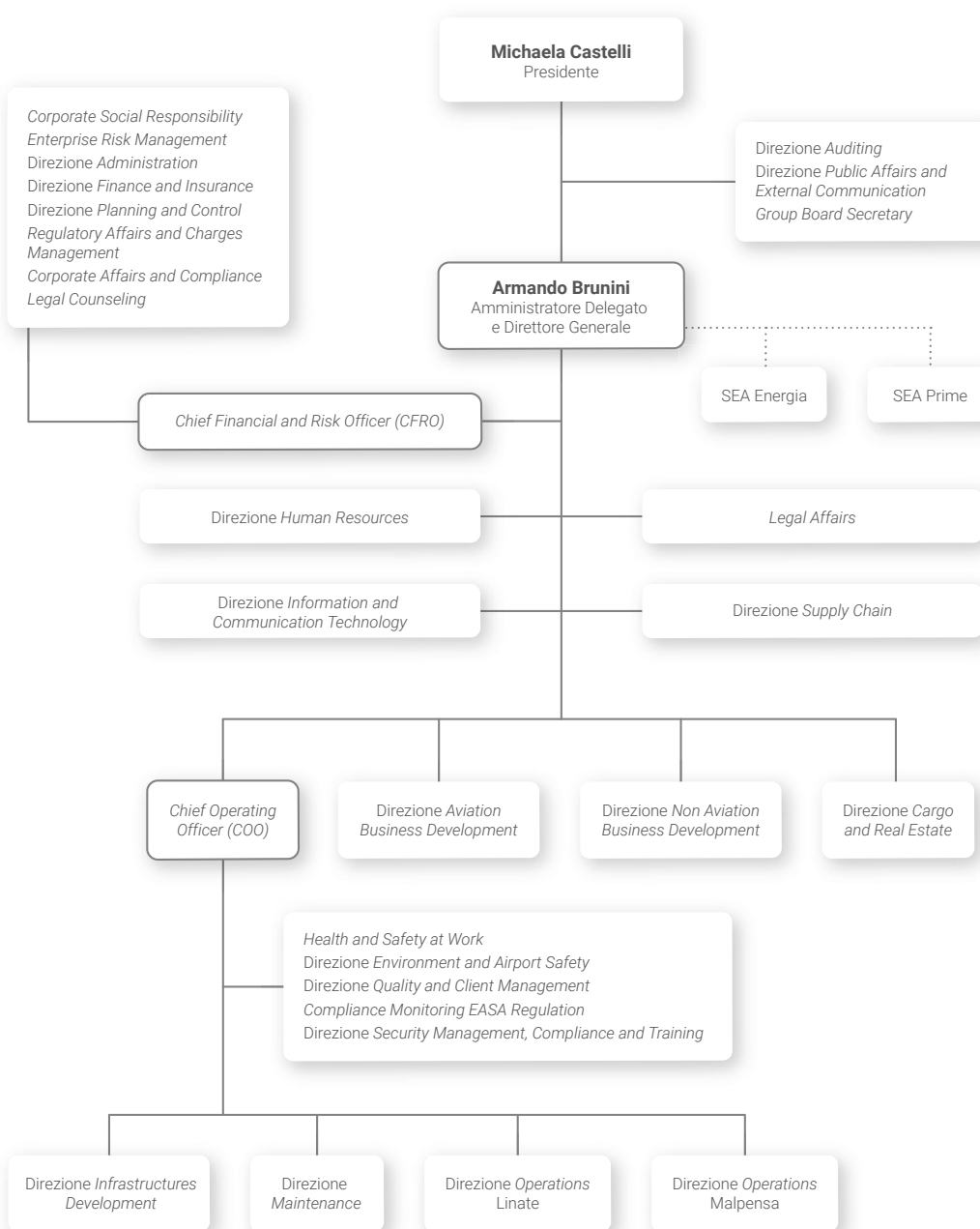


COMPANY OVERVIEW

Struttura organizzativa

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

Organigramma funzionale



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

Approccio organizzativo adottato per fronteggiare la crisi pandemica

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

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

Aeroporti gestiti dal Gruppo SEA

AEROPORTO DI LINATE

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

AEROPORTO DI MALPENSA

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

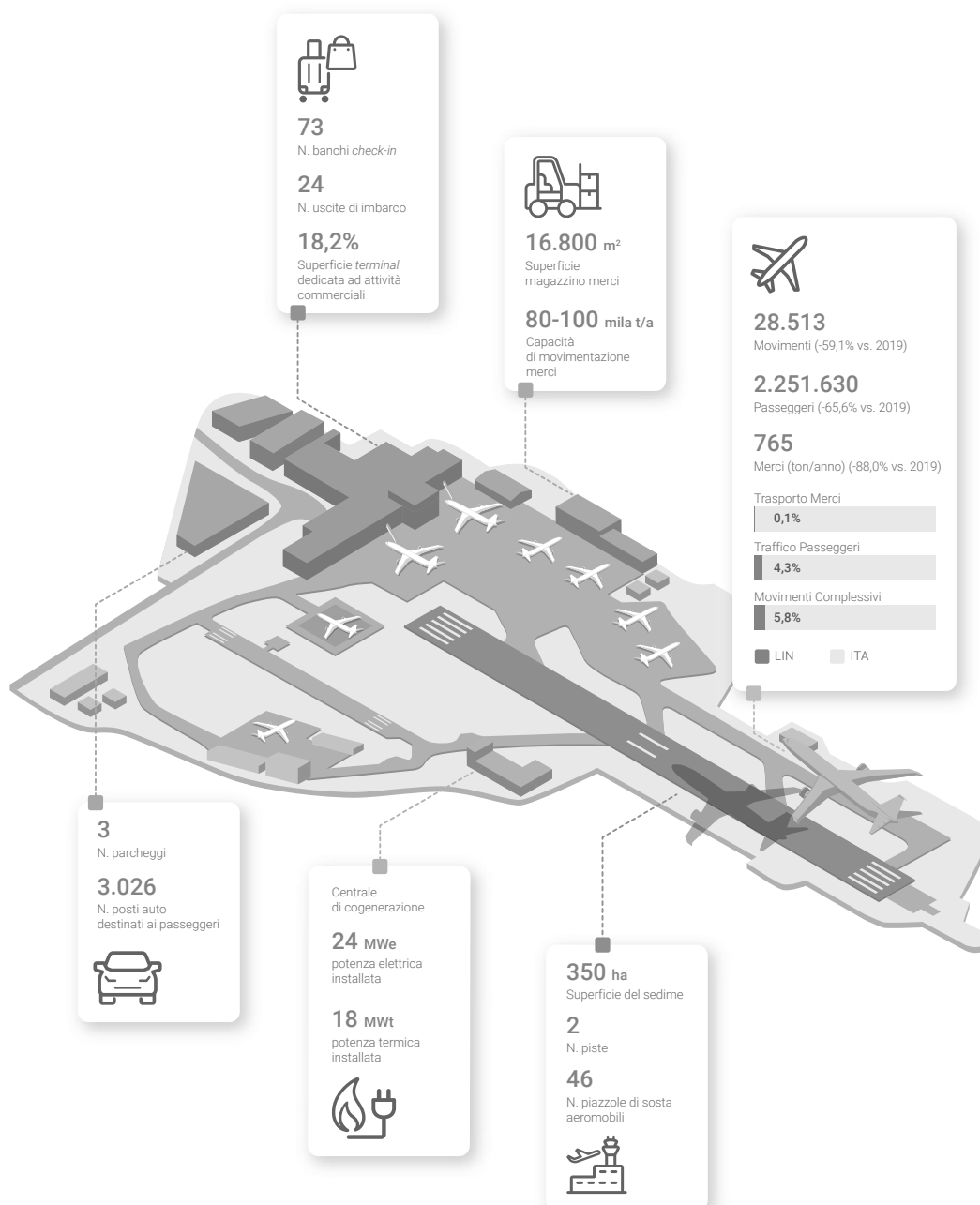
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



COMPANY OVERVIEW

AEROPORTO DI LINATE



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

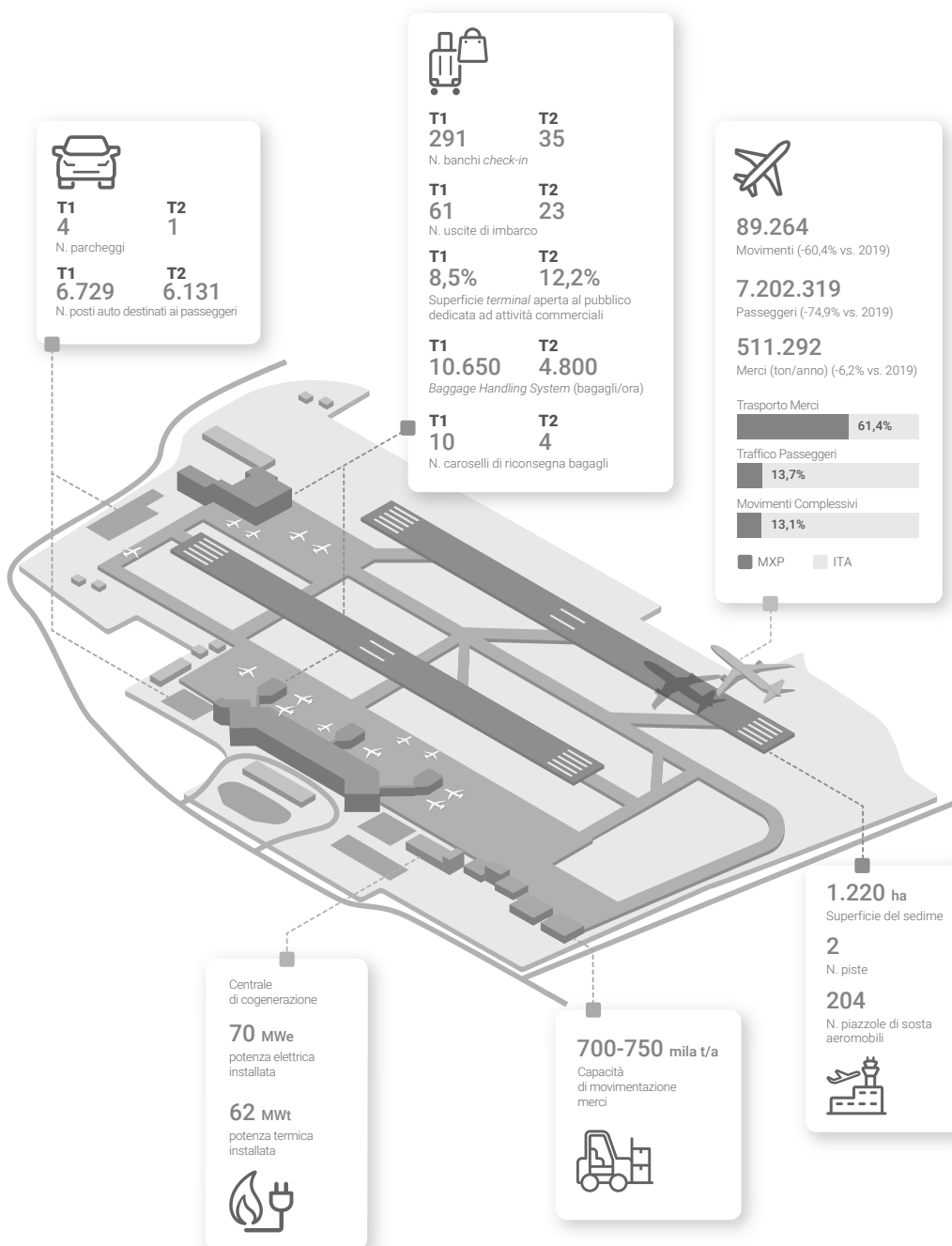
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



COMPANY OVERVIEW

AEROPORTO DI MALPENSA



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



COMPANY OVERVIEW

CORPORATE GOVERNANCE

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

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

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

Consiglio di Amministrazione

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

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

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

Consiglio di Amministrazione				Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità	Comitato Remunerazione e Nomine	Comitato Etico	Indipendente	Fasce di età	
Carica	Componenti	Esecutivo	Non Esecutivo	*	*	*		30-50	>50
Presidente	Castelli Michaela		X			X	X	X	
Vice Presidente	Corritore Davide		X		X	X	X		X
AD/DG	Brunini Armando	X							X
Amministratore	Barletta Pierfrancesco		X	X			X	X	
Amministratore	Giangualano Patrizia		X	X			X		X
Amministratore	Mazza Rosario		X	X	X		X	X	
Amministratore	Rovelli Luciana		X		X		X	X	

* Appartenenza del componente del CdA al Comitato.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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

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

COMITATI INTERNI AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

Riunioni svolte dal Consiglio di Amministrazione e dai Comitati nel 2020

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

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

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

Collegio Sindacale

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

Struttura del Collegio Sindacale SEA al 31 dicembre 2020

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

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

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

Sistema di poteri e deleghe

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

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

Remunerazione del Management

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

Ambiti ESG di valutazione delle prestazioni manageriali

Cluster	Ambiti ESG	N. manager	Peso % (min-max)
Ambiente	■ Risparmio energetico	12	10-40%
	■ Smart&Sustainable Mobility		
	■ Strategia/Pianificazione ambientale		
	■ Emissioni atmosferiche		
Health&Safety	Indice di gravità degli infortuni	27	10-35%
Qualità del servizio	Performance operative di eccellenza del servizio ai passeggeri	22	10-40%
Governance	Efficacia e aggiornamento Modello 231/01	1	35%
Employee	People Engagement	2	20%

Fonte: SEA

Sistema di controllo interno

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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

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

RISK MODEL

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

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

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



COMPANY OVERVIEW

CODICE ETICO E COMITATO ETICO

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

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

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

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

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

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

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

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

POLITICA ANTICORRUZIONE

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



COMPANY OVERVIEW

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

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

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

Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione

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

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

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

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

Referente per l'Anticorruzione

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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

SEGNALAZIONI (WHISTLEBLOWING)

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

CONFORMITÀ A LEGGI E REGOLAMENTI

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

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

POLICY FISCALE

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

anche la gestione della variabile fiscale.

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

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

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Scenario e strategia di sostenibilità

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

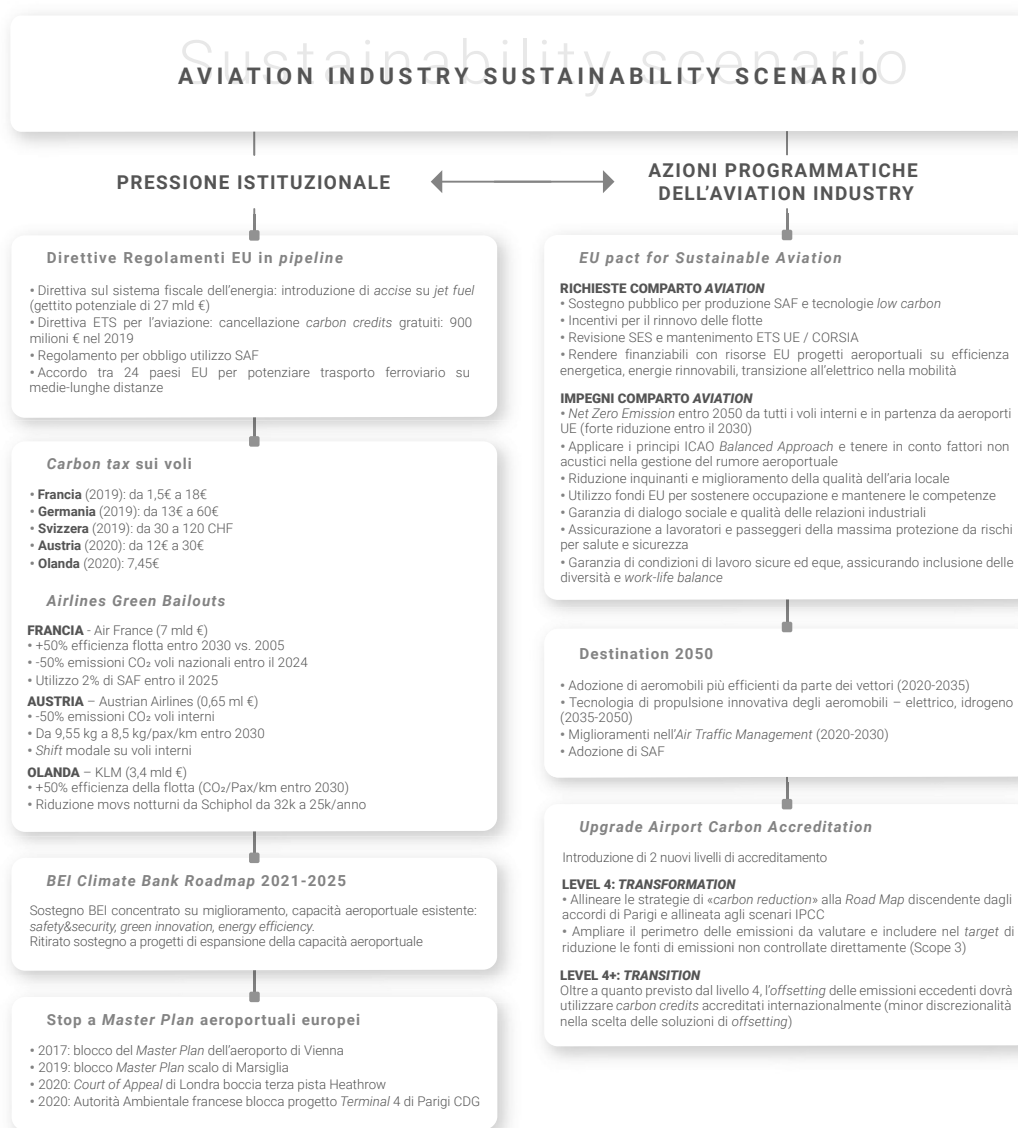
SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

SUSTAINABILITY SCENARIO

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



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Contributo del trasporto aereo alle emissioni di CO₂

Key Facts

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

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

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

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

Iniziative istituzionali

EU GREEN NEW DEAL

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

STRATEGIA PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE E INTELLIGENTE

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

ferrovia, come evidenziato dagli obiettivi annunciati che includono:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Dinamiche del mercato dei trasporti europeo

Previsioni UBS

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

Riduzione traffico domestico a vantaggio del treno in alcuni paesi europei

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

Reviviscenza del servizio ferroviario a lunga percorrenza

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

Strategie competitive dei treni AV nei confronti del trasporto aereo

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

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

Policy e guidelines del comparto aviation

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

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

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

ACI Europe - Framework della strategia di sostenibilità per gli aeroporti



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Upgrading della certificazione Airport Carbon Accreditation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

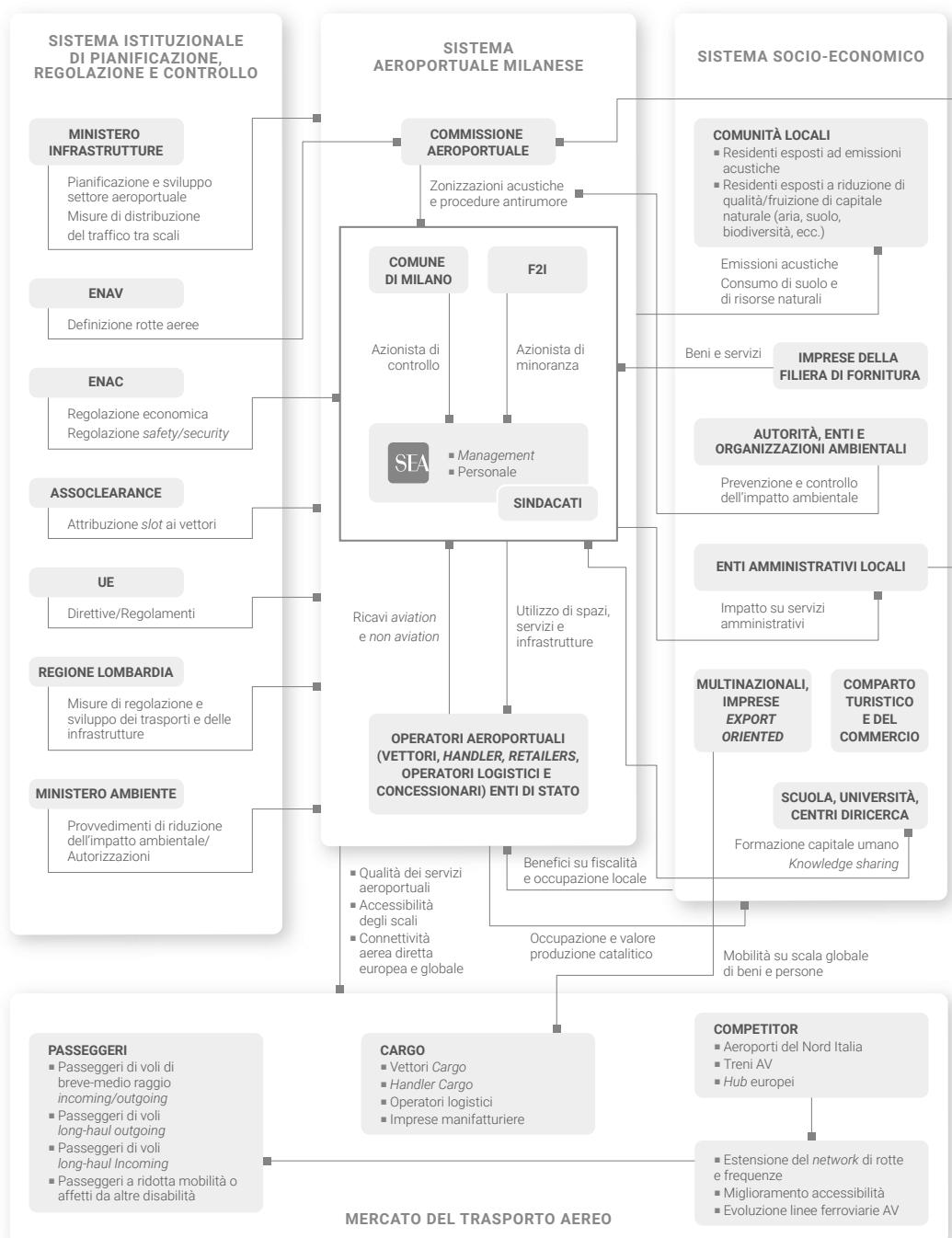
SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

SUSTAINABILITY STRATEGY

Mappa degli stakeholder di 1° livello del Gruppo SEA



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Ecosistema socio-economico di riferimento

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

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

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

Visione di sviluppo sostenibile

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

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

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

Strategia ESG e modello di governance della sostenibilità

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

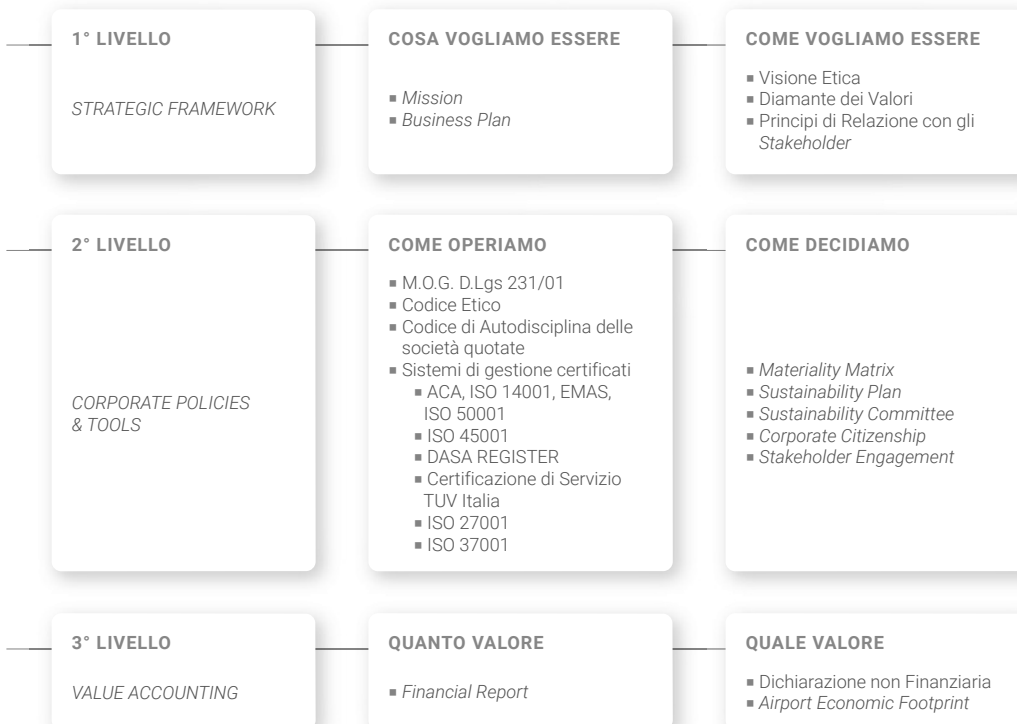
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Modello di governance della sostenibilità



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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

DRIVER DELLA STRATEGIA

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

Decision making integrato

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

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

Ascolto e coinvolgimento degli stakeholder

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

Misurazione degli impatti

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

Cittadinanza sociale

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

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

Codice Etico e Diamante dei Valori

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

STRUTTURA E CONTENUTI DEL NUOVO CODICE ETICO

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

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

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

Il documento si compone di tre sezioni principali:

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

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



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

IL DIAMANTE DEI VALORI

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

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

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

Diamante dei valori



Materiality matrix

COS'È LA MATERIALITÀ

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

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

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

MATERIALITY ASSESSMENT 2020

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

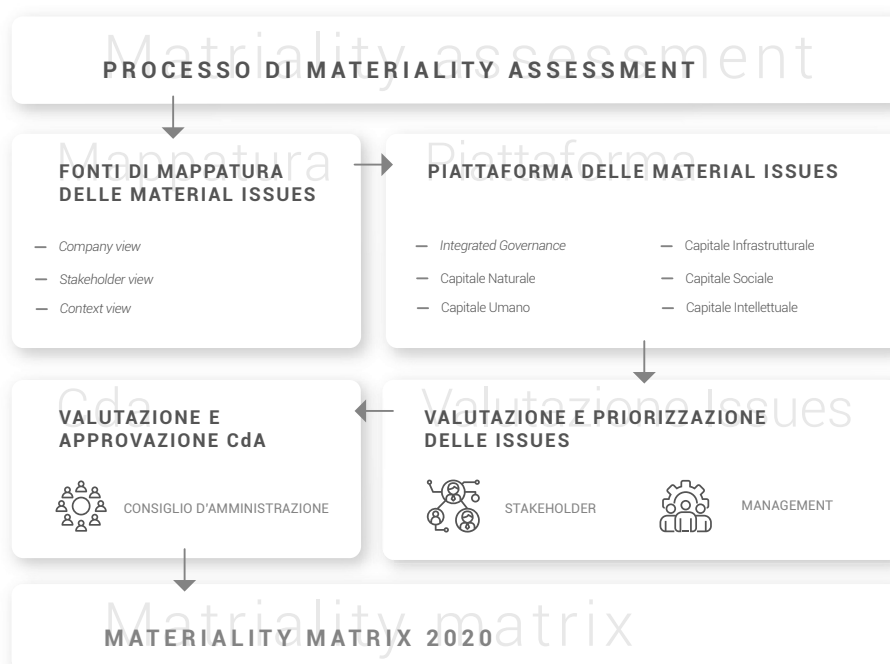
Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ



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

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

Mappatura delle *issues* rilevanti

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

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

Valutazione e prioritizzazione delle *issues*

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

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

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

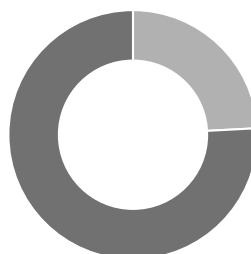
La valutazione media di rilevanza dei 35 *item* è stata pari a 7,7 per il *management* e a 8,1 per gli *stakeholder*.

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

84 Interviste 76%

Stakeholder business

- Azionisti
- Clienti *Aviation*
- Clienti *Non Aviation*
- Banche/finanza
- Enti di Stato
- Fornitori



27 Interviste 24%

Stakeholder sociali

- Istituzioni
- Mondo produttivo e sindacati
- Associazioni e media

Condivisione e Approvazione del CdA

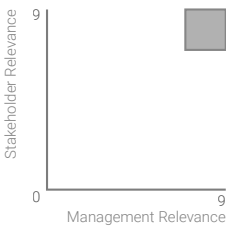
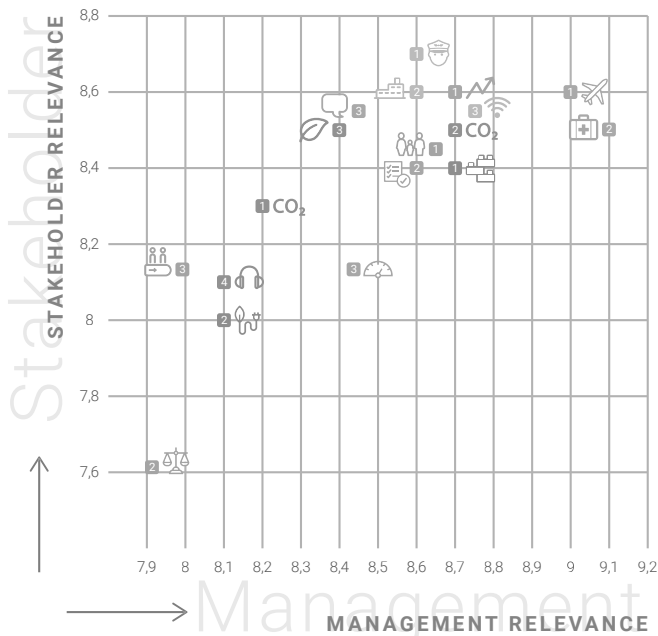
La proposta di *materiality matrix* presentata al CdA di SEA contemplava 15 *issues*. Il CdA ha ritenuto di integrare 3 ulteriori *issues*, ovvero: iniziative finalizzate alla riduzione del *gender gap*, inserimento delle *performance* ESG nel sistema MBO e *talent retention & acquisition*. In tal modo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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ



MATERIALITY
MATRIX 2020

Pillars	Materiality Issues	SDGs
Governance Sostenibile	1 Visione strategica orientata al valore di lungo termine 2 Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di sostenibilità 3 Inserimento di performance ESG nel sistema incentivante del management (MBO)	5 GENDER EQUALITY 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS 17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS
Capitale Infrastrutturale	1 Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate a circular economy 2 Promozione della mobilità sostenibile	7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION 13 CLIMATE ACTION
Capitale Naturale	1 Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e di inquinanti 2 Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂ 3 Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo 4 Azioni di contenimento dell'impatto acustico	7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES 13 CLIMATE ACTION 15 LIFE ON LAND
Capitale Umano	1 Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del downsizing 2 Iniziative per la riduzione del Gender Gap 3 Talent retention & acquisition	5 GENDER EQUALITY 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH
Capitale Sociale e Relazionale	1 Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio 2 Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della customer experience 3 Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli stakeholder	9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES
Capitale Intellettuale	1 Innovazione tecnologica nella gestione di safety e security 2 Ecosistema collaborativo aeroportuale per migliorare qualità, efficienza, sicurezza 3 Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Allineamento tra Pillars, Materiality Issues e Sustainable Development Goals

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

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

Issues della materiality matrix

Governance Sostenibile

Visione strategica orientata al valore di lungo termine

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

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

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

Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità

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

Capitale Infrastrutturale

Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate alla circular economy

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

Promozione della mobilità sostenibile

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

Capitale Naturale

Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo

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

Azioni di contenimento dell'impatto acustico

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

Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e di inquinanti

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

Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Capitale Umano

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

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

Talent retention & acquisition

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

Iniziative per la riduzione del *gender gap*

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

Capitale Sociale e Relazionale

Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio

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

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

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

Modalità strutturate di interlocuzione e coinvolgimento degli *stakeholder*

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

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

Capitale Intellettuale

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

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

Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri

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

Ecosistema collaborativo aeroportuale per migliorare qualità, efficienza, sicurezza

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

Corporate Citizenship

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

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

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

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

Principali rischi non finanziari

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

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Contesto esterno		
Rischi connessi ai rapporti con i principali <i>stakeholder</i> (compagnie aeree, pubbliche amministrazioni locali, associazioni dei consumatori, associazioni ambientaliste) con possibili ripercussioni sul rapporto di collaborazione e/o sull'immagine del Gruppo.	Alcune attività, anche in ottemperanza ad imposizioni degli Enti competenti a tutela della salute dei passeggeri in conseguenza della diffusione del Covid-19, vengono svolte negli aeroporti del Gruppo da parte di soggetti terzi. Qualora l'esecuzione di tali attività generasse disservizi ai passeggeri quali code e lunghi tempi di attesa o i presidi non fossero adeguatamente dimensionati in termini di personale addetto o materiale, SEA ne risentirebbe a livello di immagine perché associata al disservizio.	SEA monitora continuamente il contesto attraverso un presidio costante e continuo delle Istituzioni preposte alla gestione dell'emergenza generata dalla pandemia, la predisposizione degli spazi adeguati allo svolgimento delle attività, la messa a disposizione di propri facilitatori a supporto della gestione dei flussi di passeggeri.
Evoluzione della normativa ESG: normativa di settore e non di settore focalizzata sui temi ambientali, sociali e di governance.	Negli ultimi anni si sta assistendo a una crescente attenzione da parte delle istituzioni nazionali ed europee al rispetto degli impegni assunti a contrasto del <i>Climate Change</i> (Accordo di Parigi), tra cui la riduzione delle emissioni di gas serra. Il trasporto aereo, additato come uno dei settori che maggiormente contribuiscono alla crescita delle emissioni di CO ₂ , sta vivendo una serie di azioni di contrasto a conferma del <i>trend</i> in atto che potrebbe portare all'introduzione di misure che sfavoriscano la competitività del trasporto aereo, tra cui l'introduzione di politiche fiscali ed economiche volte alla compensazione dell'inquinamento prodotto dal settore che avrebbe come conseguenza il rincaro dei biglietti aerei e una possibile riduzione della domanda, la destinazione di risorse pubbliche a sostegno e incentivo diretto a settori del trasporto in concorrenza con il trasporto aereo. Una restrizione della normativa ambientale potrebbe comportare ripercussioni sulle attività dei cantieri legati a interventi ordinari e straordinari (gestione rifiuti, terre e rocce da scavo, emissioni in atmosfera, approvvigionamento e scarichi idrici, autorizzazioni e concessioni).	Oltre 20 associazioni che rappresentano collettivamente l'intero ecosistema aeronautico europeo, hanno annunciato nel corso del 2020 un impegno congiunto rivolto ai <i>leader</i> politici dell'Unione Europea finalizzato al raggiungimento dell'obiettivo dell'azzeramento delle emissioni di CO ₂ entro il 2050. La proposta, denominata " <i>EU Pact for Sustainable Aviation</i> ", descrive in dettaglio le modalità in cui il settore del trasporto aereo potrebbe riprendersi dalla crisi generata dalla pandemia Covid-19 in modo sostenibile e più resiliente anche a futuri <i>shock</i> , sostenendo gli obiettivi del <i>Green Deal</i> europeo. La sistematicità e la quantità dei controlli che vengono effettuati nelle varie matrici ambientali creano una positiva condizione di monitoraggio della normativa che limita considerevolmente il verificarsi di possibili evoluzioni impreviste.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

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

Altre considerazioni

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

CAPITALE INFRASTRUTTURALE

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

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

Sviluppo delle infrastrutture aeroportuali

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

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

interessati dallo sviluppo dell'aeroporto.

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

Evoluzione degli investimenti infrastrutturali

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

Investimenti infrastrutturali (milioni di Euro)

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

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

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI MALPENSA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI LINATE

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

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

Master Plan di Linate

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

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

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

Master Plan "Malpensa 2035"

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

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

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

Fonte: SEA

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

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

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

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

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

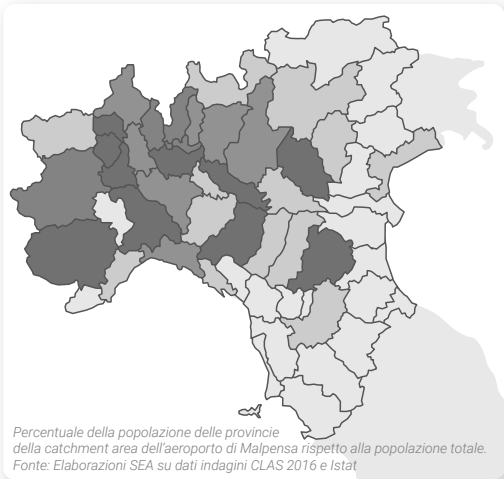
RISORSE

Catchment area del sistema aeroportuale

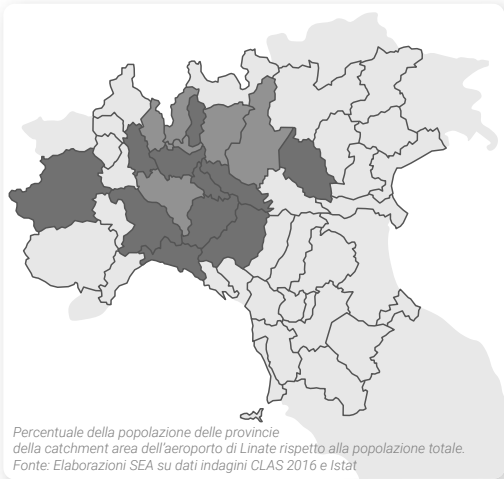
Secondo *standard* internazionali consolidati, la *catchment area* di un aeroporto è l'area geografica che comprende i punti del territorio dai quali è possibile raggiungere lo scalo entro una determinata soglia temporale attraverso qualunque modalità di trasporto presente.

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

Catchment area dell'aeroporto di Malpensa



Catchment area dell'aeroporto di Linate



Caratteristiche socio-economiche della *catchment area* del sistema aeroportuale milanese

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

Fonte: Elaborazioni SEA su dati Istat

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Capacità

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

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

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

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

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

CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI MALPENSA

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

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

diversa, decolli e atterraggi congiuntamente) per ogni ora;

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

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

CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI LINATE

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

Accessibilità agli scali nel quadro programmatico europeo, nazionale e regionale

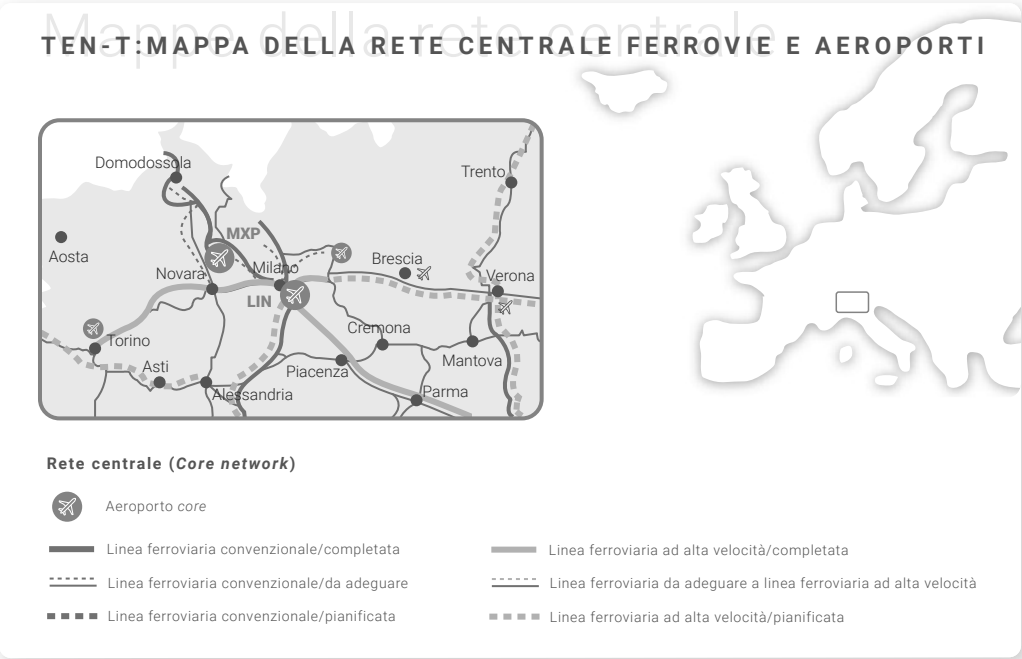
Milano Linate e Milano Malpensa sono dunque gli scali di riferimento non solo dell'area milanese e lombarda ma di una macro-regione più vasta, che si estende dal Centro-Nord Italia fino alla Svizzera. Il potenziamento della connettività di superficie di entrambi gli aeroporti all'interno di questo ampio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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SEA MilanAirports

RISORSE



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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

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

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

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

Sistema delle azioni definite nel PRMT

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

Fonte: Piano Regionale Mobilità e Trasporti Regione Lombardia, 2016

LE MODALITÀ DI ACCESSO DEI PASSEGGERI AGLI SCALI MILANESI

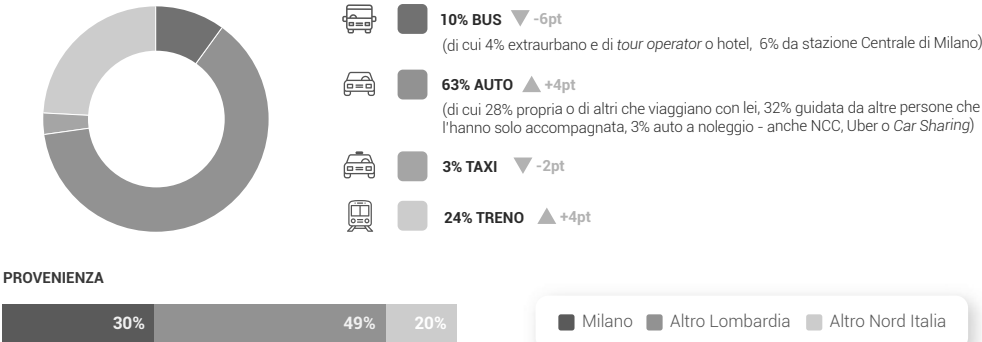
Le modalità di connettività degli aeroporti con la propria *catchment area* sono molteplici: non esiste un unico modello ottimale per tutte le realtà ma piuttosto diversi modelli che si adattano, caso per caso, a seconda delle caratteristiche della rete infrastrutturale, del *network* di servizi esistenti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

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

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

Modalità di accesso dei passeggeri agli aeroporti milanesi

MALPENSA



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

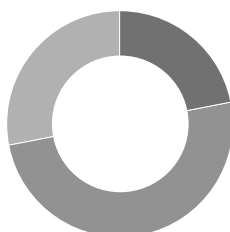
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SEA MilanAirports

RISORSE

LINATE



22% BUS ▼ -3pt

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



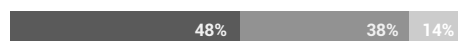
50% AUTO ▲ +9pt

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



28% TAXI ▼ -5pt

PROVENIENZA



■ Milano ■ Altro Lombardia ■ Altro Nord Italia

ACCESSIBILITÀ ATTUALE E FUTURA DELLO SCALO DI LINATE

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

Best practices di accessibilità aeroportuale

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

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

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

Evoluzione prevista dell'accessibilità viaria per Milano Linate

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

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

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Linate

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

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

ACCESSIBILITÀ ATTUALE E FUTURA DELLO SCALO DI MALPENSA

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

Evoluzione prevista dell'accessibilità stradale per Milano Malpensa

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

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

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

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

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

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

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

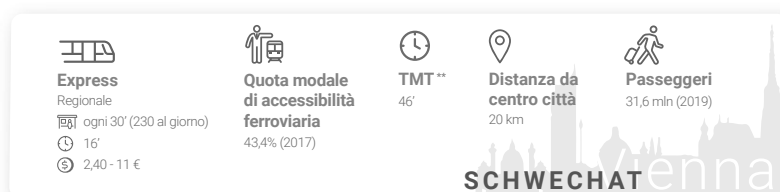
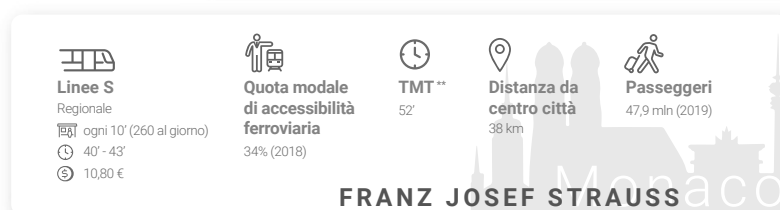
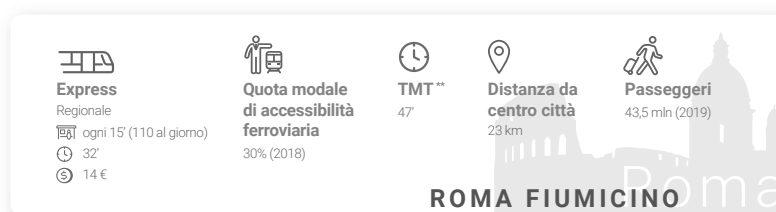
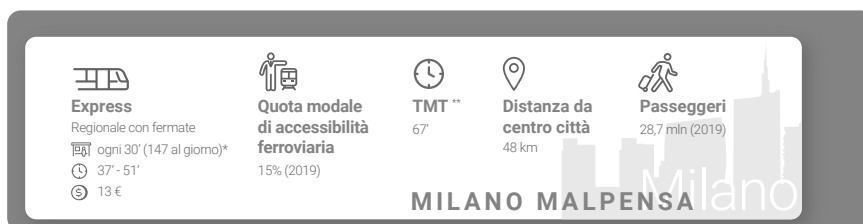
Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SEA MilanAirports | RISORSE

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



* Milano Centrale e Milano Cadorna

** Tempo Massimo di Trasferimento

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



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

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

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

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

Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Malpensa

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

CAPITALE NATURALE

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

Politica ambientale ed energetica

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

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

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

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

Esternalità ambientali

EMISSIONI DI CO₂

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

Airport Carbon Accreditation

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

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

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

NetZero2050

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

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

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

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

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

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

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

Andamento delle emissioni di CO₂

Le emissioni di anidride carbonica sono suddivise come segue:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fonte: SEA



Emissioni di CO₂ del Gruppo SEA (ton)

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

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

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

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

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

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

Fonte: SEA

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

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

Emissioni di CO₂ di SEA SpA (ton)

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

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

Fonte: SEA

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

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

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

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

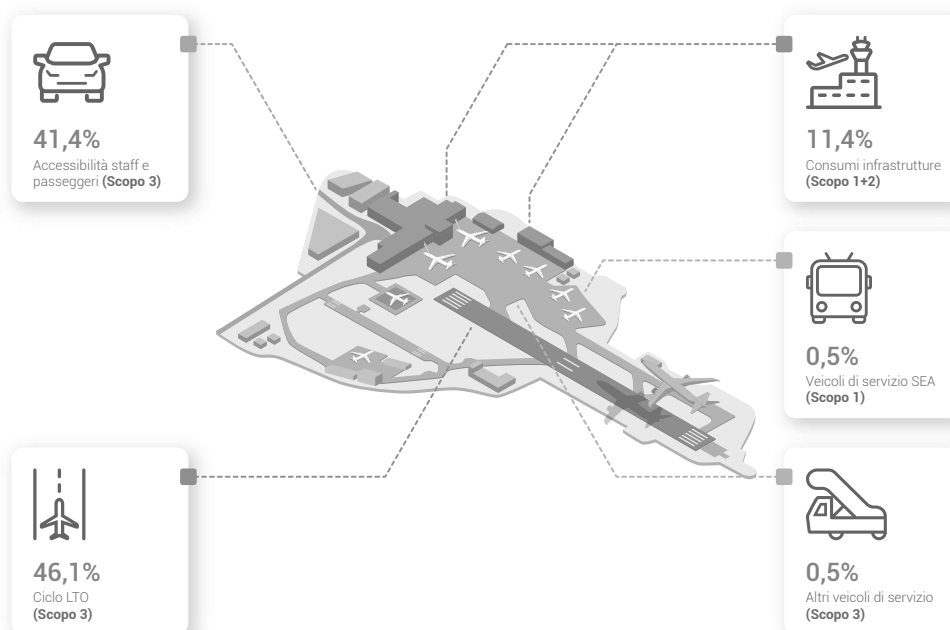
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

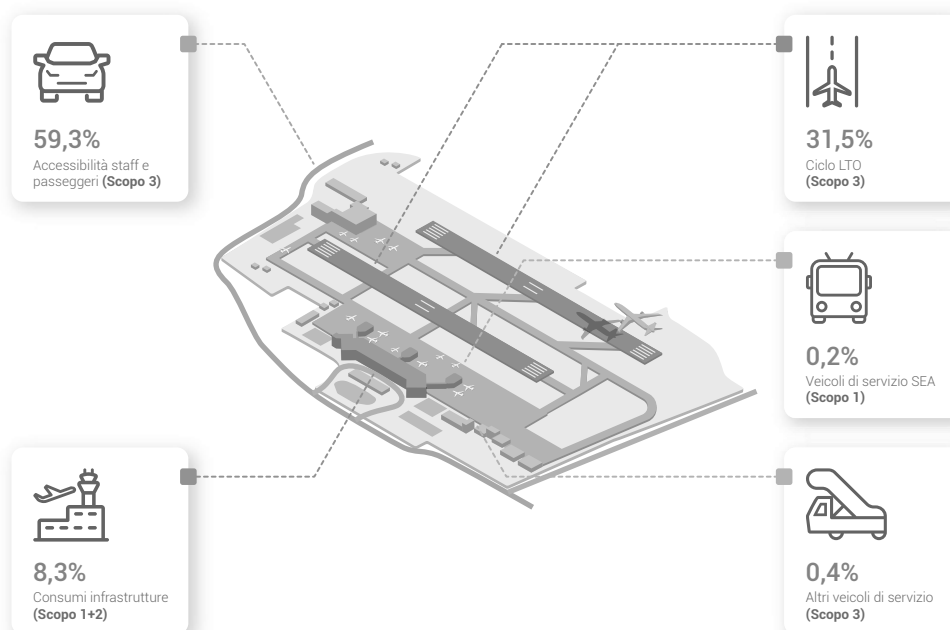
SEA MilanAirports | RISORSE

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

AEROPORTO DI LINATE 2019



AEROPORTO DI MALPENSA 2019



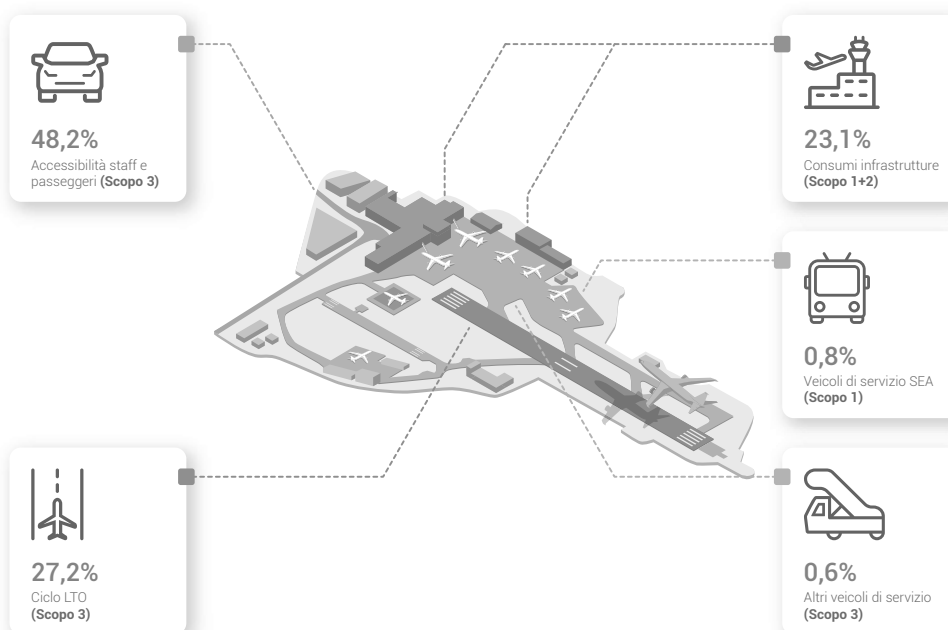
Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

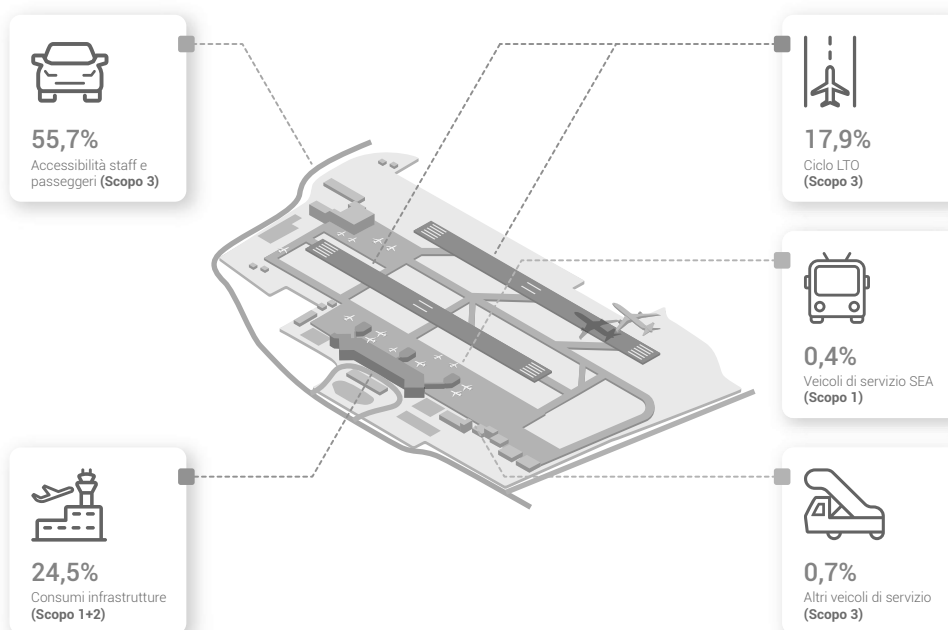
SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SEA MilanAirports | RISORSE

AEROPORTO DI LINATE 2020



AEROPORTO DI MALPENSA 2020



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

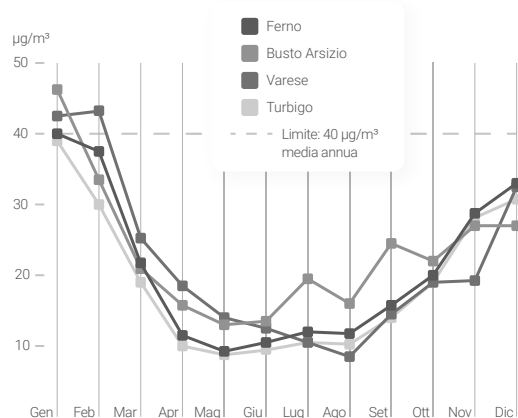
Nel 2020 il maggior peso delle emissioni di CO₂ prodotte dalle attività aeroportuali è dato dallo Scopo 3, relativo principalmente al ciclo LTO degli aeromobili, alla mobilità dei passeggeri e dipendenti e ai mezzi operativi degli *handler*, pari al 74,3% per Malpensa e al 76,0% per Linate, mentre la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

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI MALPENSA

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

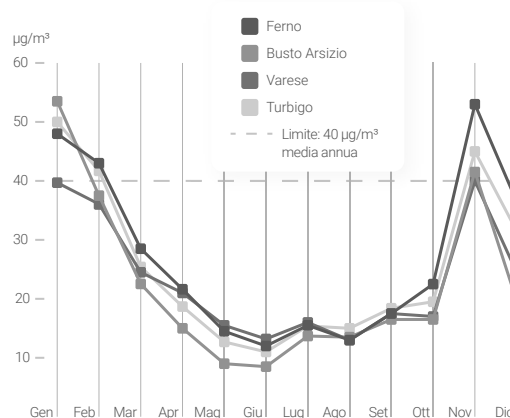
SEA non ha la possibilità di incidere direttamente sui processi che riguardano le compagnie aeree, come il livello di evoluzione tecnologica delle flotte e l'efficienza in termini di emissioni o la possibilità di definire rotte e scenari in volo, né sugli effetti provenienti dal traffico veicolare esterno,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

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



Fonte: Arpa Lombardia, 2020

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



Fonte: Arpa Lombardia, 2020

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

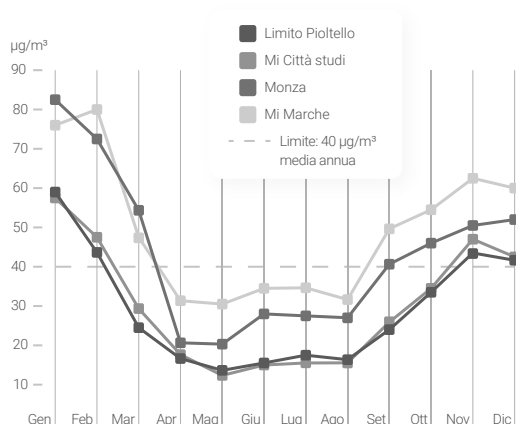


RISORSE

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI LINATE

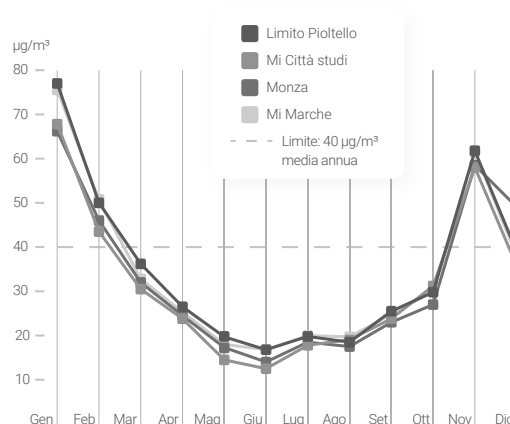
Per l'area di Linate sono considerati i dati delle stazioni di monitoraggio collocate nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Limite-Pioltello) e di altre centraline poste in aree urbanizzate (Milano-Città Studi, Milano-Marche, Monza).

Monitoraggio aree limitrofe a Linate -
valori medi mensili biossido di azoto (NO_2)



Fonte: Arpa Lombardia, 2020

Monitoraggio aree limitrofe a Linate -
valori medi mensili particolato (PM_{10})



Fonte: Arpa Lombardia, 2020

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

EMISSIONI ACUSTICHE

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

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

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Linate

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

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

Linate - Esposizione LDEN e LNIGHT

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

Fonte: SEA

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

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Malpensa

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

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

Malpensa - Esposizione LDEN e LNIGHT

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

Fonte: SEA

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

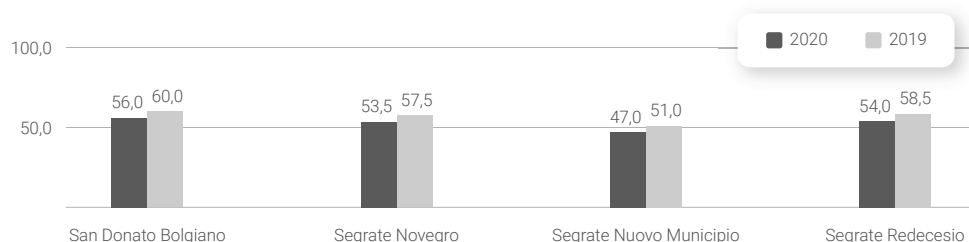
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

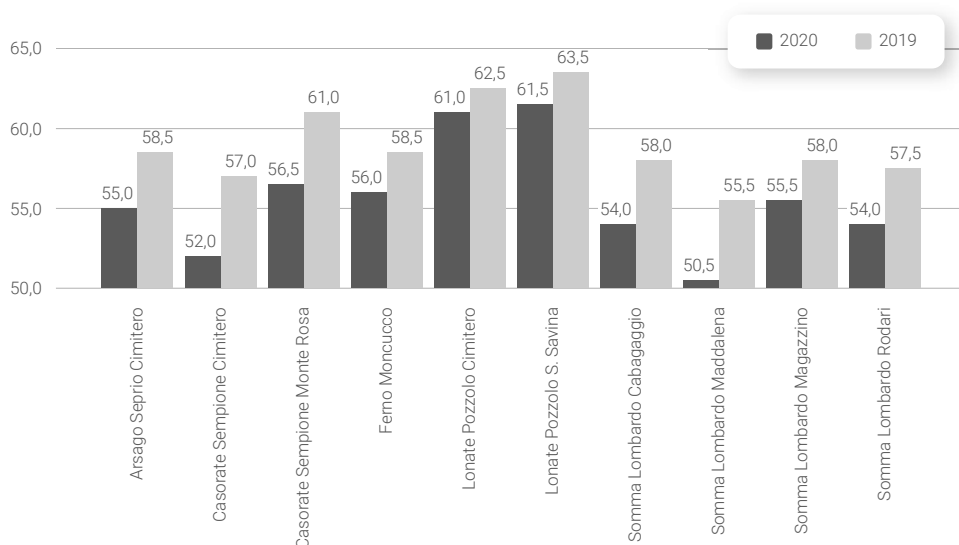
Linate - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)



Fonte: SEA

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

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



Fonte: SEA

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

SCARICHI E SVERSAMENTI

Gestione degli scarichi ⁶

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

Linate - Caratterizzazione dello scarico fognario

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

Fonte: SEA

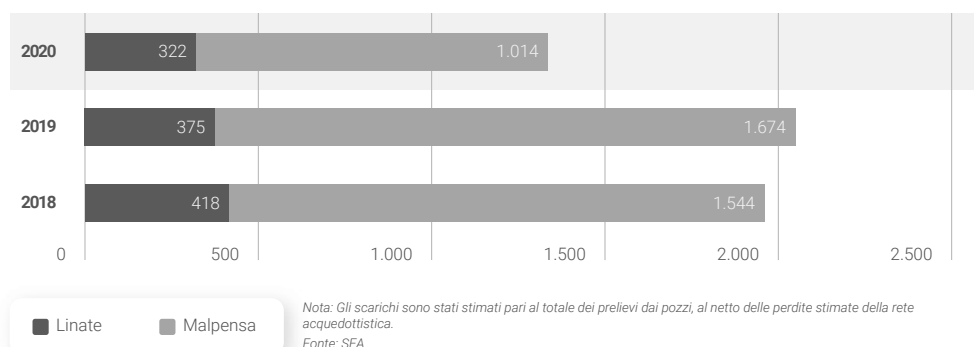
Malpensa - Caratterizzazione dello scarico fognario

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

Fonte: SEA

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

Scarichi idrici in fognatura (MI)



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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

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

Liquido *de-icing* smaltito (ton)

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

Fonte: SEA

Linate - Caratterizzazione degli scarichi in acque superficiali

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

Fonte: SEA

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

Malpensa - Caratterizzazione degli scarichi sul suolo

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

Fonte: SEA

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

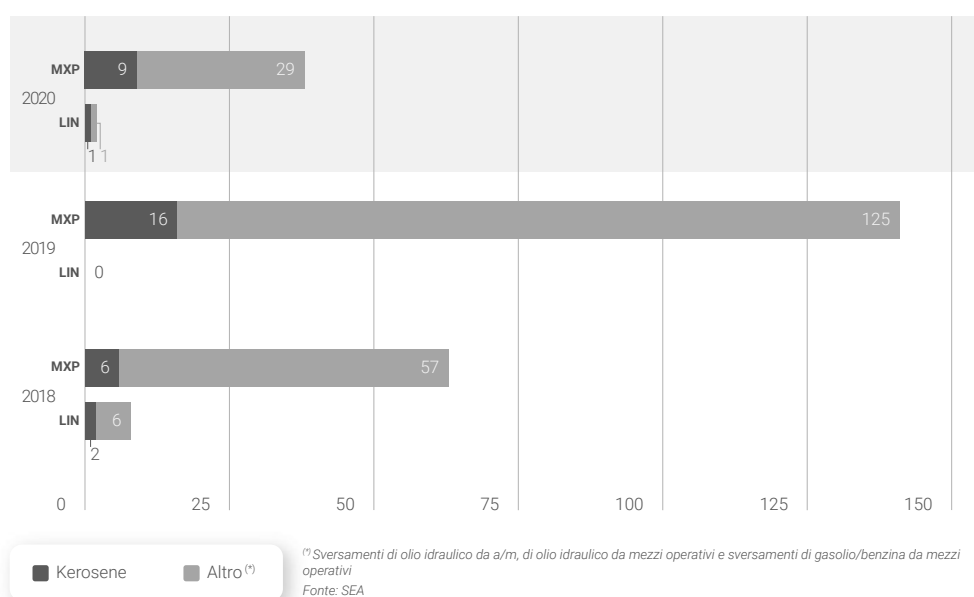


RISORSE

Gestione degli sversamenti

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

Sversamenti rilevanti (n.)



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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

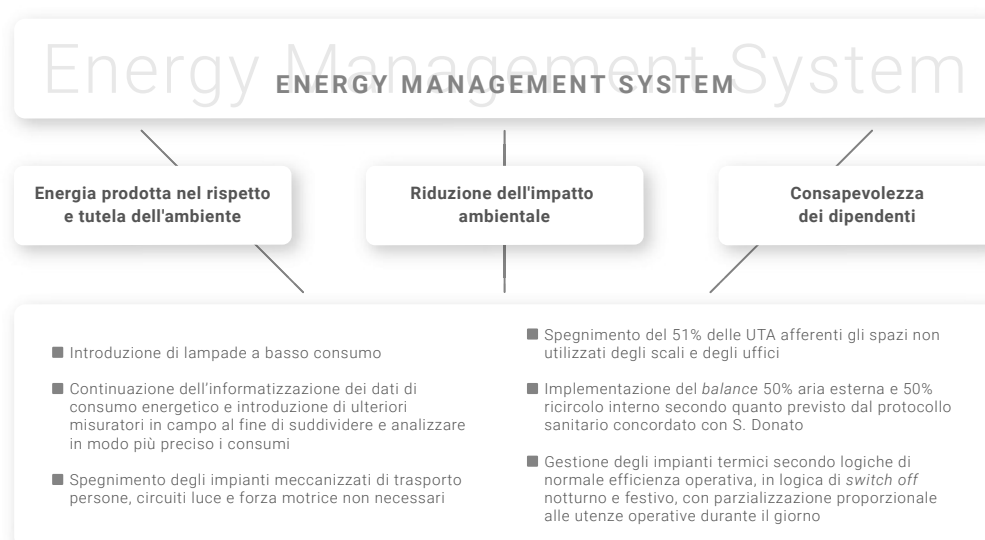


RISORSE

Consumi di risorse naturali

CONSUMI ENERGETICI

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



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

Consumi energetici del Gruppo SEA

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

NOTA: Fonte coefficienti di conversione utilizzati: "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂ nell'inventario nazionale UNFCCC (media dei valori degli anni 2017-2019). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dall'1 gennaio 2020 al 31 dicembre 2020" per il gas naturale e per il gasolio per il riscaldamento e, in linea con gli anni precedenti, i fattori di emissione del "GHG Protocol: Transport Tool, V2.6" per il gasolio per autotrazione e la benzina. Per l'energia elettrica e termica, il coefficiente di conversione utilizzato è pari a 0,0036 GJ/kWh (Fonte: GRI Sustainability Reporting Guidelines, Version 3.1).

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Energy intensity (GJ/unità di traffico)

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

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

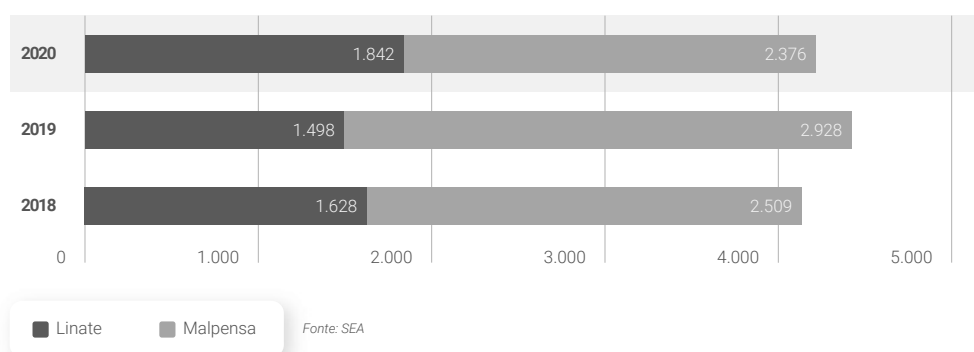
Fonte: SEA

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

CONSUMI IDRICI ⁷

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

Consumi idrici (MI)



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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



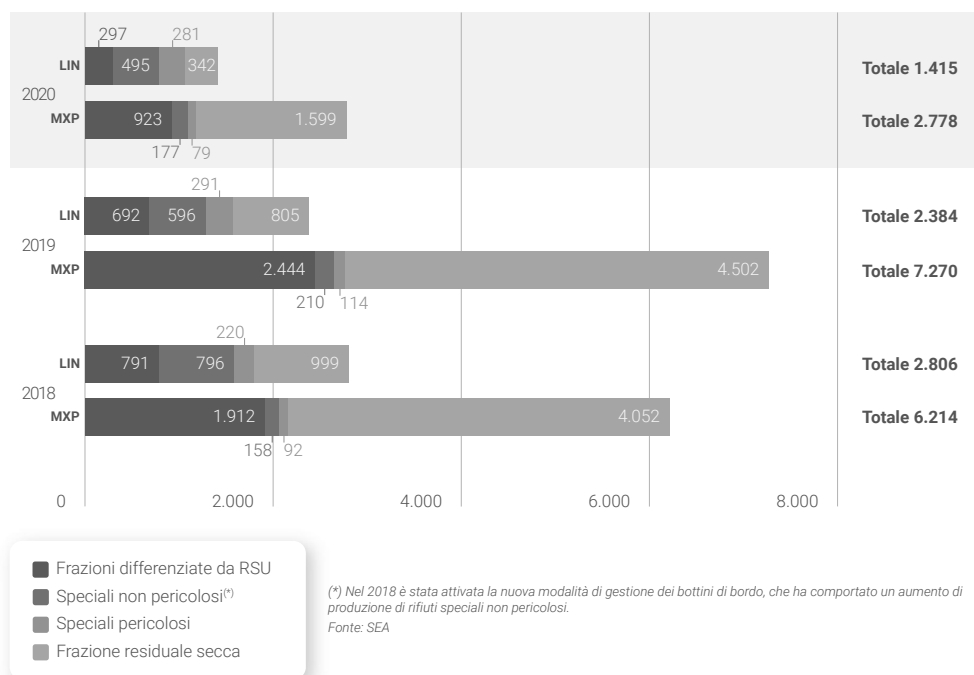
RISORSE

GESTIONE DEI RIFIUTI

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

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

Rifiuti prodotti per tipologia (ton)



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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

% Raccolta differenziata

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

Fonte: SEA

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

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

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

BIODIVERSITÀ E CONSUMO DI SUOLO

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

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

Lista rossa IUCN delle specie minacciate

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

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

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

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

Database mondiale sulle aree protette

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

Database mondiale delle principali aree di biodiversità

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

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

Valutazione di biodiversità delle aree aeroportuali

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

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

Indicatori di biodiversità

	Area di Malpensa	Area di Linate
IUCN Red List (specie che potenzialmente sono presenti entro i 50 km dal sedime aeroportuale)	1.150 di cui: ■ 7 critically endangered ■ 17 endangered ■ 58 vulnerable ■ 76 near threatened ■ 932 least concern ■ 60 data deficient	1.139 di cui: ■ 7 critically endangered ■ 15 endangered ■ 52 vulnerable ■ 79 near threatened ■ 926 least concern ■ 60 data deficient
Aree Protette (WDPA)	34	8
Principali aree di biodiversità (KBA)	3	1

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

CAPITALE UMANO

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

Gestione organizzativa

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

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

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

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

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

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

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

PIANO DI GESTIONE DEL PERSONALE IN CONSEGUENZA DELLA CRISI PANDEMICA

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

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

- ammortizzatori sociali
- pensionamenti accelerati
- uscite volontarie incentivate.

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

Ammortizzatori sociali

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

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

Pensionamenti accelerati

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

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

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

Uscite volontarie incentivate

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

Turnover

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

Welfare

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

Politiche di gestione delle persone

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

Personale del Gruppo

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

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

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

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

Fonte: SEA

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

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

Fonte: SEA

Politiche di empowerment

FORMAZIONE

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

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

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

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

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

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

Fonte: SEA

CRESCITA

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

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

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

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

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

Fonte: SEA

TALENT MANAGEMENT

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SEA MilanAirports

RISORSE

Valutazione LE DIMENSIONI DELLA VALUTAZIONE



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

Processo LE FASI DEL PROCESSO



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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

DIVERSITY

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

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

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

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

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

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

Fonte: SEA

SAFETY LAVORATIVA

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

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

Certificazione UNI ISO 45001

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

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

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

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

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

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

La partecipazione dei dipendenti alla sicurezza

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

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

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Numero di Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS)

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

Fonte: SEA

Attività di safety realizzate

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

Emergenza Covid-19

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

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

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

Valutazione dei Rischi

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

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

Altre attività

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

Formazione in tema di Salute e Sicurezza del Lavoro

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

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

Servizi di medicina del lavoro

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

1. **Accertamenti sanitari preventivi, in occasione dell'assunzione.** Sulla base della tipologia di mansione per la quale è attivato l'iter d'assunzione si verifica la presenza o meno di particolari rischi lavorativi per i quali la normativa prevede la sorveglianza sanitaria e, in caso affermativo, si inviano le persone interessate e la relativa documentazione alla struttura sanitaria presso la quale sono operativi i medici competenti nominati dall'azienda, che effettuano gli accertamenti sanitari preventivi intesi a constatare l'assenza di controindicazioni al lavoro cui tali persone sono destinate. Lo stesso iter è previsto nel caso di trasferimento di un lavoratore ad una nuova mansione.
2. **Accertamenti sanitari periodici.** Annualmente vengono predisposti gli elenchi aggiornati dei lavoratori che, nell'ambito delle mansioni svolte e sulla base delle valutazioni elaborate nel documento di valutazione dei rischi, sono esposti a livelli significativi di particolari rischi specifici per i quali la normativa vigente prevede controlli sanitari periodici. Il servizio aziendale di medicina del lavoro elabora il calendario annuale delle visite ed effettua gli accertamenti sanitari periodici sui lavoratori in elenco, mirati a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni.

3. **Accertamenti sanitari su richiesta.** Su richiesta del lavoratore e qualora questa sia correlabile ai rischi professionali della mansione svolta, vengono effettuati gli accertamenti sanitari intesi a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni cui è adibito il lavoratore.
4. **Sopralluogo annuale del Medico Competente agli ambienti di lavoro.** In un'ottica di miglioramento delle misure di tutela dei lavoratori e della partecipazione dei loro rappresentanti a tali iniziative, è stato stabilito di effettuare due sopralluoghi annuali degli ambienti di lavoro, con la partecipazione oltre che dei Medici Competenti e del RSPP, anche dei RLS.

Prevenzione e mitigazione degli impatti all'interno delle relazioni commerciali

Sono state attuate le seguenti iniziative:

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

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

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

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

Indicatori infortunistici

Indicatori infortunistici del Gruppo per sede

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

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

Gli indicatori infortunistici sono calcolati come segue:

- Tasso infortuni sul lavoro registrabili: $n. \text{ infortuni sul lavoro registrabili} / \text{ore lavorate} \cdot 1.000.000$
- Tasso decessi: $n. \text{ decessi risultanti da infortuni sul lavoro} / \text{ore lavorate} \cdot 1.000.000$
- Tasso infortuni con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi): $n. \text{ infortuni con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)} / \text{ore lavorate} \cdot 1.000.000$
- Tasso malattie professionali: $n. \text{ malattie professionali} / \text{ore lavorate} \cdot 1.000.000$

I dati infortunistici sono relativi a tutti gli eventi che hanno comportato almeno una giornata di assenza dal lavoro oltre al giorno di accadimento.

I dati sulle malattie professionali sono riferiti ai casi denunciati nell'anno di riferimento e non al numero di malattie professionali effettivamente riconosciute dall'INAIL per lo stesso periodo.

Per infortunio sul lavoro con gravi conseguenze si intende l'infortunio che porta a un decesso o a un danno da cui il lavoratore non può riprendersi, non si riprende o non è realistico prevedere che si riprenda completamente tornando allo stato di salute antecedente l'incidente entro 6 mesi.

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

In merito al personale somministrato, si sono registrati nel corso del 2019 due soli infortuni sul lavoro sullo scalo di Malpensa e nessun caso di infortunio grave, decesso e malattia professionale. Il tasso di infortuni registrabili è pertanto pari a 11,61 su un numero totale di ore lavorate pari a 172.193. Nel 2020 non si sono registrati nessun tipo di infortuni sul lavoro, di decessi e di malattie professionali a fronte di un numero totale di ore lavorate pari a 67.695. Il 2020, certamente condizionato dall'emergenza sanitaria e dalla conseguente forte contrazione del traffico, ha evidenziato una netta diminuzione del numero di infortuni sul lavoro. Anche il tasso di infortuni sul lavoro, che proporziona il dato degli infortuni alle effettive ore lavorate, nel 2020 ha avuto un andamento positivo. Tra gli infortuni sul lavoro, quelli direttamente correlati allo svolgimento di specifici compiti lavorativi sono stati il 59% del totale (13 casi), contro un 41% di eventi (9 casi) che poco o nulla hanno avuto a che vedere con le operazioni lavorative svolte dagli addetti, essendo correlati prevalentemente alle dinamiche della deambulazione (inciampi, scivolamenti, distorsioni, urti, ecc.). I 13 infortuni direttamente correlati alle operazioni di lavoro, hanno comunque evidenziato una casistica molto varia e sostanzialmente riconducibile a errori comportamentali, tale da non evidenziare situazioni di rischio irrisolte.

Politiche di engagement

WELFARE

In linea con l'orientamento perseguito con costanza negli anni che pone al centro come fondamentale l'attenzione rivolta alle persone, è proseguito anche nel 2020 l'impegno nello sviluppo e nella progettazione di iniziative e servizi di *welfare* aziendale, pur in una situazione condizionata dall'emergenza pandemica che ha influito nella quotidianità di tutta la comunità aeroportuale. Nella tabella seguente sono riepilogati i dati di accesso ai servizi da parte dei dipendenti (*full-time* e *part-time*) nell'ultimo triennio. Non usufruiscono di tali servizi i lavoratori somministrati (con esclusione del vaccino antinfluenzale).

“SEA per te”: accesso ai servizi

Iniziativa	N. Beneficiari		
	2020	2019	2018
Screening sierologico e salivare	1.672	-	-
Cassa assistenza sanitaria	1.553	1.786	1.830
Orario flessibile	867	888	880
Buono giocattoli	854	892	1.033
Assegni studio	761	648	659
Profilassi antinfluenzale	584	216	134
Cassa assistenza sanitaria (<i>check-up</i>)	166	344	403
Mobilità collettiva casa-lavoro	163	272	190
Permessi per visite mediche	117	270	302
Centri estivi	115	187	199
Servizi sociali	55	122	133
Fragilità (accesso servizi)	42	28	32
<i>Future Lab: Push to Open</i> , Imparo a studiare	33	48	79
Soggiorni climatici	-	107	129
Assicurazione infortuni	9	12	18
<i>Part-time</i> genitore (dato medio annuale)	4	6	10
Incontri con la nutrizionista	-	162	-

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

I contenuti intorno ai quali si sono articolate le iniziative di *welfare* aziendale di SEA sono state caratterizzate da un costante adattamento rispetto all'evoluzione dell'emergenza sanitaria e dalle decisioni di fornire supporto ai colleghi, al fine di contenere il contagio del virus, nelle modalità compatibili con la nuova situazione.

Da un lato si è proceduto a dare continuità alle iniziative che non comportano presenza fisica in azienda e che rappresentano un supporto al reddito delle persone, dall'altro si è reso necessario modificare le modalità di erogazione di altre iniziative o addirittura sospenderne alcune (incontri nutrizionista, camp estivi ecc.), e infine, ultimo ma non meno importante, sono stati progettati e introdotti nuovi servizi, prevalentemente di carattere sanitario, strettamente collegati alle necessità introdotte dalla pandemia. In continuità con il 2019, sono stati proposti i servizi dedicati al percorso di istruzione dei figli dei colleghi e alla loro *employability*, con l'erogazione delle borse di studio al merito, le borse di studio all'estero e i percorsi di orientamento "Push to Open Junior" e "Push to Open". Nell'area "Assistenza e Cura", è stato confermato lo sportello "Ascolto e Aiuto" di Linate e Malpensa, che ha fornito un *counselling* telefonico alle persone. Per quanto riguarda l'area "Mobilità collettiva casa-lavoro", l'offerta di abbonamenti annuali per la linea ATM e per la linea Malpensa Express ed IVOL di Trenord è proseguita, con il supporto aggiuntivo ai colleghi rappresentato dalla gestione delle proroghe e dei rimborsi ottenuti per i periodi di mancato utilizzo degli abbonamenti, e dalla possibilità messa loro a disposizione di sospendere le rate nei mesi di maggiore ricorso alla cassa integrazione e allo *smart working*. Nell'area "Salute e Prevenzione" oltre all'offerta di profilassi antinfluenzale, sono state organizzate due campagne di contenimento del rischio Covid-19 attraverso l'offerta presso i servizi sanitari aziendali di uno *screening* sierologico e una campagna di sperimentazione di tre test disponibili (tampone naso-faringeo, tampone lacrimale e test rapido salivare) per lo *screening* dell'infezione da Covid-19.

Il processo di *rating* delle iniziative di *welfare* attraverso un *feedback* strutturato su tutte le iniziative proposte ai dipendenti consente di ricevere idee migliorative direttamente dalla voce degli utenti che ne hanno usufruito.

Fondo Pensione Complementare

Il Fondo Pensione delle Società Esercizi Aeroportuali - FONSEA, Fondo Pensione complementare a capitalizzazione individuale per i lavoratori dipendenti appartenenti alle società esercizi aeroportuali aderenti, è finalizzato all'erogazione di trattamenti pensionistici complementari del sistema previdenziale obbligatorio, ai sensi del D. Lgs. 5/12/2005, n. 252.

Dati relativi al Fondo Pensione

Fondo pensione	2020*	2019	2018
Numero iscritti	5.104	5.181	4.979
Attivo netto destinato alla previdenza (milioni di Euro)	254	239	219
Rendimento netto fondo	2,49%	2,55%	2,32%

^(*) I dati 2020 relativi al numero di iscritti sono provvisori in attesa di approvazione bilancio FONSEA.

Fonte: SEA

Il Fondo Pensione è un fondo costituito in forma di associazione non riconosciuta, dotato di personalità giuridica e operante in regime di contribuzione definita (l'entità della prestazione pensionistica è determinata in funzione della contribuzione effettuata e dei relativi rendimenti). L'adesione è libera e volontaria. La partecipazione alle forme pensionistiche complementari disciplinate dal D. Lgs. 5/12/2005 n. 252, consente all'iscritto di beneficiare di un trattamento fiscale di favore sui contributi versati, sui rendimenti conseguiti e sulle prestazioni percepite.

Quote di contribuzione (lavoratori occupati dopo il 28/04/1993 e iscritti dal 01/01/2013)

Quota TFR	Contributo	
	Lavoratore neo-assunto	Società
100% del TFR maturando ^(*)	1% su minimo tabellare, più indennità contingenza, più aumenti periodici anzianità per 12 mensilità. Eventuale contribuzione volontaria aggiuntiva calcolata sulla % dell'imponibile fiscale lordo	2,5% su minimo tabellare, più indennità contingenza, più aumenti periodici anzianità per 12 mensilità

^(*) Per personale neo-assunto

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Gestione dei congedi parentali

Il sistema di *welfare* garantisce il diritto per tutte le mamme di poter beneficiare di una prestazione lavorativa a orario ridotto di cinque ore al giorno fino al compimento del 5° anno di età del bambino. La fruizione dei congedi parentali nel 2020 si è ridotta sia per gli uomini che per le donne. I dati evidenziano come il congedo parentale viene regolarmente utilizzato in maniera significativa anche dai padri che sempre più aiutano le madri nella gestione dei figli.

Diritto e fruizione dell'astensione facoltativa (n.)

	2020		2019		2018	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Diritto ⁽¹⁾	169	343	187	368	214	386
Fruizione ⁽²⁾	60	118	87	175	91	180

⁽¹⁾ Il congedo facoltativo può essere richiesto per ogni figlio nei primi 12 anni di vita (fino al giorno del compimento del dodicesimo compleanno). Come aventi diritto sono quindi considerati i dipendenti con un figlio di età minore o uguale a 12 anni nell'anno di riferimento.

⁽²⁾ Come fruitori sono stati considerati tutti gli aventi diritto che hanno usufruito di almeno un giorno di astensione facoltativa nell'anno di riferimento.

Fonte: SEA

WORK-LIFE BALANCE: SMART WORKING

Nel corso del 2020, lo *smart working* ha svolto un ruolo fondamentale nell'abilitare la maggior parte delle funzioni SEA alla continuità del servizio anche nella contingenza delle restrizioni alla mobilità decise dalle Autorità in occasione dei vari *lock-down*. In particolare, il numero degli *smart worker* - 558 colleghi ad inizio anno - è stato incrementato tempestivamente a seguito della decisione del DPCM che ha definito la Lombardia (10 marzo 2020) come zona rossa, fino al 90 % dell'organico (774 colleghi) compatibile con il lavoro agile.

La messa a regime del progetto iniziato nel 2018 non ha avuto particolari criticità creando una continuità nella modalità di erogazione della prestazione dalla postazione di lavoro aziendale a quella da remoto.

Durante l'anno sono stati organizzati *workshop* dedicati ai responsabili per migliorare la gestione dei *team* da remoto e garantire una *leadership* efficace in questo particolare contesto.

CONCILIAZIONE: FAMILY AUDIT

Nel corso del 2016 è stato realizzato il processo di accreditamento finalizzato all'ottenimento della certificazione "*Family Audit*". *Family Audit* è uno strumento manageriale adottato su base volontaria dalle organizzazioni - dalle aziende private agli enti pubblici, fino alle organizzazioni non *profit* - che intendono certificare il proprio costante impegno sul *work-life balance*. Adottando la certificazione *Family Audit* intendiamo innescare un ciclo virtuoso di miglioramento continuo, introducendo soluzioni organizzative innovative relativamente a flessibilità del lavoro, *smart working* e cultura della conciliazione. Nel 2016 l'iter di applicazione del *Family Audit* ha contemplato la fase di progettazione, realizzata attraverso la costituzione di 2 distinti Gruppi di Lavoro interni.

Il Gruppo di Lavoro dell'*Audit*, composto da 17 dipendenti rappresentanti di tutti gli inquadramenti professionali, ha svolto un ruolo di analisi e proposta di azioni migliorative della conciliazione famiglia-lavoro prendendo in considerazione i diversi regimi familiari. Una piattaforma triennale comprendente 28 misure di conciliazione è stata elaborata nel corso di 6 *meeting* svolti dal Gruppo. Il Gruppo di Lavoro della Direzione - formato da 8 *manager* appartenenti a diverse Direzioni e Funzioni - ha svolto invece un ruolo d'indirizzo e di valutazione delle proposte pervenute che ha portato all'ottenimento della Certificazione Base a febbraio 2017.

Nel 2020 a seguito dell'implementazione di tutte le misure definite nel piano è stata conseguita la Certificazione Triennale *Family Audit Executive* e avviata la fase di mantenimento. Di seguito le misure di conciliazione e i risultati raggiunti.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE



WELFARE
AZIENDALE

Misura

Risultati

Ridefinizione dei parametri convenzioni mediche e sanitarie

Confermato servizio check-up con ampliamento sedi e diversa offerta di esami e visite specialistiche. In fase di valutazione uno studio per l'aggiornamento dei servizi e delle prestazioni

Studio di fattibilità per verificare come allargare la definizione di famiglia nell'indicazione dei beneficiari dei contributi, includendo "nuove famiglie"

Individuate problematiche alla tracciabilità e censimento delle famiglie informali

Costruzione sistema di customer satisfaction costante per i servizi

Implementato un servizio di rating per i servizi welfare. Nel 2020 sono state effettuate 3 indagini ai fruitori dei servizi e i risultati sono stati pubblicati su SEAnet

Individuazione di uno spazio per ritiro consegna di pacchi e servizi

Sono in corso valutazioni sulle proposte di operatori del settore

Introduzione di stage interaziendali per i figli dei dipendenti

Per il progetto Push To Open/PTO Junior - orientamento professionale o scolastico, è stato offerto un percorso interattivo e multimediale



NUOVE
TECNOLOGIE

Incremento numero pc portatili

Sostituzione/nuove assegnazioni di 156 devices

Razionalizzazione degli accessi e delle password

Confermata l'accessibilità a SEAnet dai vari device con un'autenticazione unica

Attivazione rete wi-fi gratuita per i dipendenti

Disponibilità di una rete wi-fi gratuita per gli smartphone dei dipendenti



COMUNICAZIONE

Miglioramento della visibilità di SEAnet per il personale operativo

Nel 2020 è stata introdotta la nuova versione "Piano Turni" ottimizzata per la visualizzazione da mobile

Creazione spazio su intranet con FAQ su istituti e opportunità

Arricchimento di nuove funzionalità e interfacce della SEAnet, introdotta l'App SEA "SmartHR"



ORGANIZZAZIONE
DEL LAVORO

ROL fruibili a ore

Nel 2020 si è registrato un minore utilizzo

Part time papà

Nel 2020 non ci sono state richieste

Part time over 60 (esteso a tutto il personale in forza)

Nel 2020 sono state accolte 5 richieste sullo scalo di Malpensa

Definizione policy aziendale per organizzare ferie in ottica Family Friendly per il personale turnista

Nel 2020 erogate, con la modalità "ferie garantite" fruibile dal personale turnista, 688 giornate

2 giorni permesso speciale ai neo papà

Nel 2020, 20 dipendenti hanno utilizzato i due giorni aggiuntivi del permesso speciale neo papà, per un totale di 39 giornate usufruite

Pianificazione meeting annuali nei servizi in cui il personale è turnista

Sviluppo della comunicazione digitale con l'utilizzo dell'App TEAMS di Microsoft per chat, eventi live, video tutorial anche da smartphone

Team meeting periodici per non turnisti

Sviluppo della comunicazione digitale con l'utilizzo dell'App TEAMS di Microsoft per chat, eventi live, condivisione documentale, video tutorial anche da smartphone

Studio per incremento interscambiabilità tra personale amministrativo

Effettuata l'iniziativa sperimentale di Job Rotation, che ha permesso a tre dipendenti selezionati, di mettersi alla prova presso una delle altre funzioni dell'area di appartenenza con una valutazione finale positiva

Attivazione spazi per il remote working/coworking

Nel 2020 attivate 6 giornate di remote working a Linate e 45 giornate a Malpensa

Miglioramento spostamenti parking-office

Introduzione del servizio navetta presso il Terminal 2 di Malpensa per tutti i dipendenti. Il servizio è stato temporaneamente sospeso da marzo 2020 a causa dell'inutilizzo del parcheggio remoto

Incremento comunicazione a distanza tra interni

Utilizzo del canale di formazione on line - piattaforma FormAzione - e della App TEAMS per l'erogazione dei contenuti formativi, degli aggiornamenti e per la condivisione documentale



WELFARE
TERRITORIALE

Sperimentazione smart working

Nel 2020 sono state usufruite 52.285 giornate di smart working dai 774 dipendenti coinvolti

Incremento bagni attrezzati per nursing

Completati i bagni con aree Family Room nello scalo di Linate, in corso di ristrutturazione nello scalo di Malpensa

Massima valorizzazione della certificazione nel Bilancio di Sostenibilità

Pubblicazione annuale della Dichiarazione Non Finanziaria



CULTURA
AZIENDALE,
DIVERSITY
E EQUALITY

Intervento sul middle management per la diffusione di una cultura più orientata al work-life balance

Coinvolgimento nella fase di start-up del progetto Smart Working di tutto lo staff di Responsabili ai vari livelli; sono stati svolti incontri informativi e di condivisione delle tematiche legate alla gestione delle risorse umane in un'ottica di conciliazione vita-lavoro

Individuazione di linee guida per la crescita in azienda

Utilizzo dello strumento "Job Posting" per la gestione della mobilità interna rendendo accessibile a tutti i dipendenti la disponibilità di posizioni vacanti e il successivo iter di selezione/valutazione dei candidati

Miglioramento del sistema di valutazione

Avviata un'analisi per realizzare un sistema di valutazione "Smart"

Mantenimento gruppo di lavoro

Effettuate riunioni periodiche

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

Assenteismo

Il tasso di assenteismo totale relativo ai dipendenti del Gruppo SEA nel 2020 risulta in decremento rispetto al 2019 (-0,7%) grazie ad una riduzione della malattia. Tale riduzione riguarda sia la popolazione femminile (-1,1%, dal 4,4% del 2019 al 3,3% del 2020), sia la popolazione maschile (-0,6%, dal 3,8% del 2019 al 3,2% del 2020). L'impatto è maggiore sullo scalo di Linate, dove si registra un decremento dell'assenteismo pari al -1,2%; riduzione anche sullo scalo di Malpensa, dove si passa da un tasso del 3,8% ad un tasso del 3,4%.

Tasso di assenteismo per genere e sede

	2020	2019	2018
Linate	3,0%	4,1%	4,0%
Donne	2,4%	4,2%	4,4%
Uomini	3,2%	4,1%	3,8%
Malpensa	3,4%	3,8%	3,9%
Donne	3,9%	4,4%	4,7%
Uomini	3,2%	3,6%	3,6%

Nota: Il tasso di assenteismo è calcolato come segue: $n. \text{giornate di assenza} / \text{giornate lavorabili} \times 100$.

È compreso solo il personale dipendente. Le assenze considerate sono relative a quelle non pianificate (ad esempio: malattia, infortuni) mentre sono escluse quelle pianificate (ad esempio: ferie, maternità).

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

CAPITALE SOCIALE E RELAZIONALE

Dotazione di asset immateriali abilitanti in termini di gestione e sviluppo del business.

Riguarda sia le caratteristiche del contesto di riferimento (vitalità economica e grado di internazionalizzazione del territorio servito), che la qualità delle dinamiche relazionali poste in essere da SEA con gli stakeholder a tutti i livelli (corporate reputation, employee engagement, customer satisfaction, policy commerciali verso i clienti, gestione della supply chain).

Vitalità economica e internazionalizzazione del territorio di riferimento

TRATTI SALIENTI DELL'ECONOMIA LOMBARDA⁸

La Lombardia è la principale regione italiana sia dal punto di vista demografico che economico. La sua popolazione, pari a 10,1 milioni di abitanti nel 2019, rappresenta circa il 16,8% di quella italiana e il suo PIL (400,7 miliardi di Euro nel 2019, con una flessione stimata del 9,7% nel 2020)⁹, rappresenta oltre il 22% del PIL nazionale. Il tasso di occupazione (dato dal rapporto tra occupati e popolazione tra i 15 e i 64 anni) nel 3° trimestre 2020 è ripiegato al 66,1% (contro il 68,1% del 2019) restando comunque ben al di sopra della media nazionale (che nel 2019 era pari al 59%) e allineato a quella europea (69,2% nel 2019). La regione registra la presenza della più alta quota di occupati nell'industria (1 milione 408 mila addetti) e nei servizi (poco più di 3 milioni di unità) che rappresentano rispettivamente il 23,3% e il 18,3% del totale nazionale.

Nel 2020 le ore autorizzate di CIGS sono state 716 milioni, +129% in più rispetto al picco di 313 milioni raggiunto nel 2010 e la diminuzione delle iscrizioni al Registro delle imprese è stata sensibile in Lombardia: 48 mila nuove imprese iscritte: -18% rispetto all'anno precedente. Un deterioramento che colpisce soprattutto il terziario (in particolare, -35% i servizi di alloggio e ristorazione), ma anche l'industria (-28%), il commercio (-16%) e le costruzioni (-14%). Nel complesso, lo stock di imprese attive si è ridotto dello 0,4%, attestandosi a 811 mila unità. La regione ha una forte vocazione internazionale. Con 127 miliardi di Euro di esportazioni, nel 2019 valeva il 26,7% delle esportazioni italiane. Inoltre, attrae ogni anno circa il 40% dei nuovi investi-

menti diretti esteri *greenfield* realizzati in Italia e concentra 6.400 imprese multinazionali estere, il 45% delle 14 mila localizzate su tutto il territorio nazionale. Nel complesso dei primi nove mesi del 2020 le esportazioni lombarde hanno inevitabilmente registrato un sensibile calo, pari al -13,4%, con punte del -23,9% per il comparto automotive e del -20,8% nel settore moda. La *performance* sui mercati esteri è stata invece positiva per la farmaceutica (+13,4%) e anche l'alimentare ha mostrato una tenuta (+0,7%).

Il grado di internazionalizzazione dell'economia lombarda e la dislocazione dei principali mercati d'interesse per gli operatori economici del territorio rappresentano indicatori significativi dell'evoluzione della domanda di trasporto aereo originante. Si può notare come la dinamica occorsa nell'ultimo decennio sta spostando l'orizzonte geografico di riferimento delle imprese lombarde verso le aree del mondo a più forte crescita, come testimonia l'incremento fatto segnare - nel periodo 2008-2019 - nei rapporti commerciali con USA (+86,9%) e Cina (+74,8%).

L'economia milanese nel 2020

Il 2020 è stato un anno *shock* per l'economia di Milano. Nel 2020 il PIL del capoluogo lombardo ha registrato una caduta senza precedenti, che ha sfiorato il -11% in termini di valore aggiunto, peggiore del totale italiano e lombardo (stimati rispettivamente al -9% e -10%). Le conseguenze della pandemia hanno pesato maggiormente sull'economia della città per l'elevata incidenza dei contagi e per una struttura economica fortemente orientata ai servizi, che ha patito particolarmente le limitazioni ai contatti. Il rimbalzo 2021 è previsto consistente (+5,3%) ma il recupero dei livelli pre-pandemia si avrà solo nel 2023. Il calo previsto nel numero di occupati è del -2% nel 2020 e il recupero dei livelli pre-pandemia si stima

⁸ Fonte: Assolombarda, Booklet Economia - febbraio 2021

⁹ Fonte: ISTAT (dati.istat.it), Prodotto Interno Lordo ai prezzi di mercato, dati grezzi

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

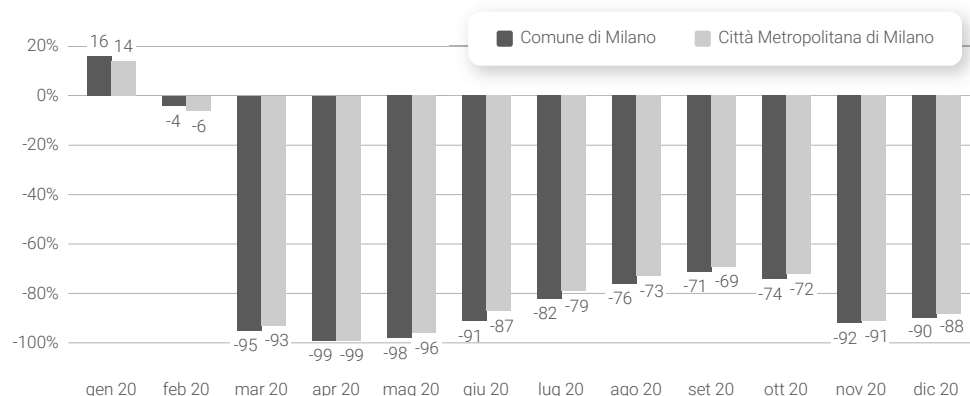
SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

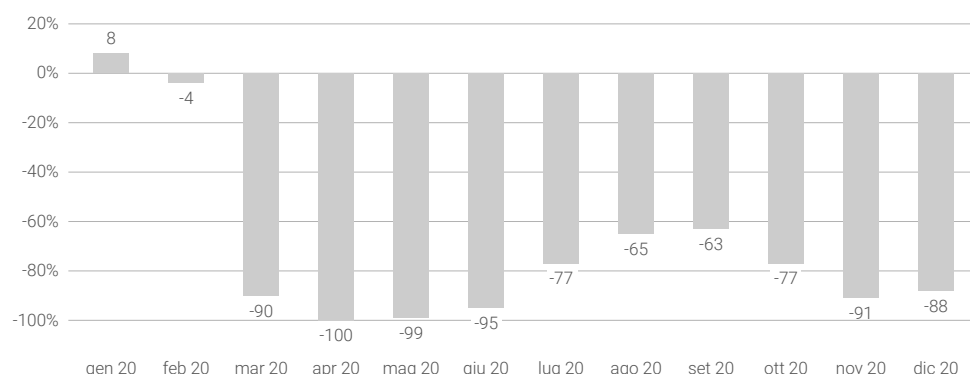
possa avvenire già nel 2022. Ben più rilevante è stata la diminuzione delle ore lavorate, effetto del massiccio ricorso alla cassa integrazione da parte delle imprese. Si stima che le ore lavorate registreranno ancora a fine 2023 un *gap* importante rispetto al 2019, pari a circa il -3%. Il comparto manifatturiero milanese ha perso nel 2020 il 9,5% della produzione, il 7,9% del fatturato e, nelle statistiche riferite a settembre 2020, il 14% dell'*export* (con moda e meccanica tra i settori rilevanti più penalizzati, alimentare e chimica in flessione contenuta, farmaceutica invece in espansione). Una conseguenza immediata di questo forte *stress* economico si è avuta sulla natalità delle iniziative imprenditoriali: -4.069 aziende iscritte al Registro delle imprese nel 2020, (-16% sul 2019). D'interesse il dato relativo alle *startup* innovative, che nell'anno della pandemia sono comunque cresciute di oltre il +10%, passando da 2.100 a febbraio 2020 a 2.319 a gennaio 2021: un elemento di vitalità del sistema economico. Sul fronte del turismo Milano - che nel 2019 era la 3° piazza più importante a livello nazionale dopo Roma e Venezia, con 12,5 milioni di presenze (3% del totale italiano) - a causa del *lockdown* e delle incertezze innescate dalla pandemia ha subito un drammatico ridimensionamento: gli arrivi turistici sia *leisure* che *business* sono stati appena 1,5 milioni (2,2 milioni nella Città metropolitana), in riduzione di oltre il 70% sull'anno precedente. I passeggeri in arrivo o in partenza dagli aeroporti dell'area milanese (Malpensa, Linate e Bergamo) sono stati solo 13,3 milioni (vs. 49,2 milioni nel 2019).

Arrivi turistici (var.% 2020 rispetto al 2019)



Fonte: Assolombarda, Your Next Milano 2021

Passeggeri in arrivo/partenza negli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Orio al Serio (var.% 2020 rispetto al 2019)



Fonte: Assolombarda, Your Next Milano 2021

Anche nel 2020 Milano ha continuato a distinguersi quale *gateway* privilegiato degli investimenti diretti *greenfield* in Italia. In un contesto mondiale di diminuzione degli investimenti - e in controtendenza rispetto all'Italia - Milano ha continuato a rivelarsi attrattiva, con 51 progetti *greenfield* (dato stimato), inferiori al 2019 ma superiori al 2018. La quota di Milano sul totale dei progetti attratti in Italia è salita così al 41% nel 2020, il valore più alto dal 2008.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

Relazioni con i clienti Aviation

Policy commerciale post-pandemia verso i clienti Aviation

SEA ha formulato una politica commerciale particolarmente incisiva, adottata nelle prime fasi successive allo scoppio della pandemia e finalizzata a favorire la ripartenza dell'aeroporto di Malpensa e il rapido recupero della domanda di traffico e della connettività. Tale *policy* pone una particolare attenzione alla sostenibilità delle strategie da perseguire, favorendo l'offerta di trasporto passeggeri compatibilmente con il rispetto di una soglia massima di impatto sull'ambiente, misurata sulla stessa capacità offerta. La *policy* andrà a coprire il periodo commerciale che va da novembre 2020 a ottobre 2022 e andrà a premiare i vettori determinati ad accelerare in maniera significativa l'offerta di voli sullo scalo di Malpensa. Per quanto riguarda il traffico di breve e medio raggio (quello con la quota più elevata) il requisito essenziale per accedere ai meccanismi di incentivazione previsti da SEA è l'utilizzo di una flotta con un basso impatto acustico, che si attesti su valori di rumorosità media ponderata sullo scalo inferiori a 1,6 decibel per posto offerto su base annua.

Gli obiettivi prioritari oggetto della *policy* sono così determinati:

Lungo raggio

- Recupero entro il biennio della capacità operata ai livelli 2019 e incremento di frequenze sulle rotte operate nel 2019.
- Sviluppo di nuovi collegamenti diretti.
- Estensione del periodo di operazioni delle rotte stagionali (oltre una completa stagione IATA).
- Sviluppo strutturale di collegamenti di breve medio raggio che sostengano flussi di traffico in connessione sistematica con voli di lungo raggio, nell'ambito di *partnership* e accordi di rete su Malpensa.

Breve medio raggio

- Posizionamento di flotta di almeno tre aeromobili incrementali *narrow body* in base a Malpensa con utilizzo prevalente sullo scalo.
- Piani pluriennali di sviluppo sullo scalo per almeno 1 milione di posti offerti (bidirezionali/anno), con tassi di crescita pianificati anno su anno.

Con l'obiettivo di favorire lo sviluppo di collegamenti diretti di lungo raggio e di non incentivare lo sviluppo di traffico indiretto su destinazioni di lungo raggio, vengono esclusi dal perimetro dei piani di incentivazione (in termini di capacità offerta e di passeggeri trasportati) tutti i servizi di breve e medio raggio operati con voli di linea su *hub* con volumi superiori ai 20 milioni annui di passeggeri (misurati al 31 dicembre 2019) e/o rotte che ricadano nell'ambito di accordi di *Joint Venture* su settori di lungo raggio. Vengono esclusi da tale limitazione i vettori che, rientrando nei piani di incentivazione di breve e medio raggio, commercializzano e trasportano sulla rotta esclusivamente traffico *point-to-point*.

Servizi *all cargo*

- Creazione di nuove basi operative a Malpensa (almeno 1.000 movimenti/anno con aeromobili *all cargo* basati presso lo scalo) o potenziamento dell'attività di basi già esistenti.
- Per i vettori non basati, incremento delle frequenze operate presso lo scalo con voli di lungo raggio su mercati strategici.
- Nuovi vettori operanti voli di lungo raggio su mercati strategici.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU MALPENSA

Presso l'aeroporto di Malpensa al 31 dicembre 2020 erano presenti 114 compagnie aeree (-3% rispetto al 2019). È stata confermata la presenza di tutte le principali alleanze internazionali di vettori:

- *Star Alliance* al 31 dicembre 2020 rappresentava il 12% del traffico passeggeri (15% nel 2019);
- *Sky Team* e *One World* a fine 2020 rappresentavano rispettivamente il 13% e il 5% (13% e 6% nel 2019) del traffico passeggeri di Malpensa.

Al 31 dicembre 2020 lo scalo di Malpensa risultava collegato con 180 destinazioni nazionali e internazionali, il 16% in meno rispetto al 2019 (214). La lista delle prime 10 compagnie aeree, in termini di incidenza percentuale sul numero complessivo di passeggeri vede ancora la preminenza di easyJet, che rappresenta il 29,4% del traffico passeggeri di Malpensa. La compagnia inglese ha confermato il ruolo di Milano quale importante base per l'Europa continentale.

Malpensa - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2020	2019	2018
easyJet	29,4	27,1	30,8
Ryanair	13,2	9,0	8,5
Gruppo Alitalia	6,2	6,0	1,8
Wizz Air	5,6	2,1	1,7
Lufthansa	4,1	4,8	5,1
Neos	3,3	2,8	2,7
Air Italy	3,0	5,8	3,9
Emirates	2,8	3,3	3,8
Vueling Airlines	2,7	3,6	3,4
Air France	2,0	1,7	1,6
Altri vettori ^(*)	27,7	33,9	36,5

^(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2018 e 2019 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU LINATE

Al 31 dicembre 2020 l'aeroporto di Linate vedeva la presenza di 15 compagnie aeree (16 nel 2019) e risultava collegato con 35 scali, sia nazionali che *intra*-UE. L'attività di Linate è significativamente influenzata dal Gruppo Alitalia, che nel 2020 ha generato il 73% del traffico. La tabella evidenzia le prime 10 compagnie aeree, in termini percentuali sul numero complessivo di passeggeri, che hanno operato su Linate nel corso del 2020.

Linate - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2020	2019	2018
Gruppo Alitalia	73,0	62,7	62,2
British Airways	5,8	8,1	7,5
easyJet	5,5	8,2	7,9
Lufthansa	4,7	4,3	4,3
Iberia	3,8	4,8	4,4
Air France	1,8	2,0	1,9
Brussels Airlines	1,5	2,1	2,0
Air Italy	1,0	2,3	3,9
Air Malta	0,8	1,0	0,9
Scandinavian Airlines System	0,8	0,9	1,0
Altri vettori ^(*)	1,3	3,6	4,0

^(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2018 e 2019 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

PRINCIPALI VETTORI CARGO

Tra i vettori "all cargo" che operano presso l'aeroporto di Malpensa, al 31 dicembre 2020 si contavano 25 compagnie aeree. Complessivamente i movimenti all cargo (freighters+courier), hanno registrato un aumento dei volumi pari a 21,4%.

Malpensa - Volumi movimentati dai principali vettori cargo (ton)

Vettore	2020	2019	2018
Cargolux Group	78.648	82.199	89.993
European Air Transport	62.031	27.317	29.682
Qatar Airways	47.913	40.288	45.027
Federal Express Corporation	38.437	36.287	33.865
ASL	37.722	17.522	4.890
Turkish Airlines	21.488	19.698	20.477
Silk Way Group	20.938	22.134	23.654
Air Bridge Cargo Airlines	20.636	49.005	57.462
Korean Air	17.858	10.398	9.993
Air China	16.478	-	-
Asiana Airlines	16.418	13.859	14.087
Nippon Cargo Airlines	12.734	18.751	11.663
Cathay Pacific Airways	10.888	9.268	11.852
Ethiad Airways	9.207	867	1.964
Altri ⁽¹⁾	41.014	25.187	41.221
Totale attività "all cargo" ^(*)	452.410	372.780	395.830
Totale attività cargo Malpensa	511.292	544.978	558.218

⁽¹⁾ La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2018 e 2019 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

^(*) Il dato è riferito ai volumi movimentati delle sole attività "all cargo"

Fonte: SEA

Malpensa - % di merce movimentata dai primi 10 vettori cargo

Vettore	2020	2019	2018
Cargolux Group	15,4	15,1	16,1
European Air Transport	12,5	5,1	5,3
Qatar Airways	11,9	12,2	11,9
Federal Express	7,5	6,7	6,1
Asl Airlines Ireland	7,4	3,3	0,9
Turkish Airlines	4,5	4,7	4,6
Silk Way West Airlines	4,1	4,1	4,2
Air Bridge Cargo Airlines	4,0	9,0	10,3
Korean Air Ltd	3,6	2,4	2,4
Etihad Airways	3,5	1,6	2,0
Altri vettori ⁽¹⁾	25,6	35,8	35,9

⁽¹⁾ La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2018 e 2019 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

Il business cargo di Malpensa è distribuito tra un ampio numero di vettori: nel 2020 l'80,5% del totale merci trasportato risultava spalmato su 13 compagnie aeree. Tra queste Cargolux - primario operatore internazionale del settore - che mantiene una posizione di preminenza sull'attività dello scalo nonostante il calo subito pari al -4,3% rispetto al 2019. Le crescite più elevate sono state registrate dal vettore European Air Transport con il 127,1% di incremento sul 2019, da Korean Air (+71,7% sul 2019), seguono con un incremento più contenuto Qatar Airways e Asiana Airlines (rispettivamente pari al +18,9% e +18,5% sul 2019).

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Relazioni con i clienti Non Aviation

La relazione con il *retail* è un elemento fondamentale nella strategia commerciale di SEA per la migliore valorizzazione possibile dell'offerta nei confronti del consumatore finale. In particolare, all'interno della Direzione commerciale *Non Aviation* il team "*Retail Operations Management*" offre un supporto continuativo ai *tenants* sia nella relazione con le infrastrutture e manutenzioni di scalo per attività di gestione degli *assets* propri e comuni (attività di cantiere, problematiche di primo intervento su guasti, necessità di manutenzioni, tesserini ecc.), sia da un punto di vista di controllo e potenziamento degli indicatori di *performance*, nel raggiungimento di obiettivi comuni. Ciò si sviluppa attraverso contatti frequenti, nonchè attraverso una serie di attività quali *brand meeting* semestrali e sopralluoghi settimanali nei punti vendita, con confronti sull'andamento - sia nel *day-by-day* che a livello di *Headquarter* - all'interno di *business review* strutturate e focalizzate sui principali indicatori (*performance*, dati di traffico ecc.). Vengono poi proposti approfondimenti d'aula e pratici su varie tematiche di interesse (cultura cinese, *visual merchandising*, ecc.) o approfondimenti valutativi come le indagini di *mystery client*.

Policy commerciale post-pandemia verso i clienti Non Aviation

Per supportare i *partner* commerciali colpiti dall'emergenza sanitaria e mitigare gli effetti economico-finanziari della crisi SEA ha adottato una serie di misure di "sollevio" attuate mediante la sottoscrizione di addendum contrattuali, che ridefiniscono in parte e temporaneamente i termini degli accordi originariamente stipulati. In particolare, sono state definite condizioni di maggior favore nei confronti dei *tenant*, quali la sospensione della condizione di minimo garantito e la revisione dei corrispettivi fissi (es. locazione spazi). Dette rinegoiazioni si sono rese necessarie anche a fronte della chiusura temporanea dei *terminal* in cui i *player* operano.

Profilo dei passeggeri

La verifica del profilo dei passeggeri degli aeroporti SEA viene effettuata attraverso rilevazioni a cadenza mensile, in base a quote di campionamento specifiche per i tre *terminal* (Linate, Malpensa T1, Malpensa T2). Il totale dei passeggeri intervistati nel 2020 è stato pari a 2.898. I soggetti da intervistare vengono selezionati secondo una procedura sistematica (uno ogni 10) ai filtri del controllo sicurezza, quindi in partenza.

Tale procedura consente la casualità e la conseguente rappresentatività del campione intervistato per ciascuno dei tre *terminal*. Il controllo del campione rilevato (e la ponderazione dei dati) prevede la verifica delle destinazioni e della quota di passeggeri in transito, *terminal* per *terminal* e per trimestre.

Passeggeri PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEI PASSEGGERI DEGLI SCALI SEA NEL 2020

Numero totale di passeggeri intervistati
2.898

Sistema	
Genere maschile	64,5%
Età media	41 anni
Cultura universitaria	61,5%
Residenti in Italia	79,8%
Permanenza media in aeroporto	134 minuti
Motivo di viaggio principale	Lavoro/affari/studio 44,1% 

Fonte: Doxa

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

Customer Satisfaction

Nel corso del 2020 a causa dell'operatività fortemente eterogenea svolta nel sistema aeroportuale milanese (che ha visto avvicinarsi nel corso dell'anno aperture e chiusure degli scali o singoli *terminal*) le indagini di *customer satisfaction*, sebbene in parte realizzate, hanno restituito risultati parziali e non confrontabili con le precedenti rilevazioni. Pertanto, vista la scarsa significatività di tali dati, SEA ha ritenuto di non darne pubblicazione.

Customer policy post pandemia

La pandemia Covid-19, oltre agli impatti negativi su volumi di traffico, ha significato una completa riconfigurazione dei *terminal*, che ha messo in discussione i tradizionali canoni della qualità e della "*Customer Experience*". Con i volumi di passeggeri ai minimi storici a seguito del Covid-19, SEA ha dovuto apportare dei significativi aggiustamenti operativi e adeguamenti nei *terminal* in base alle disposizioni normative nazionali in materia di misure anti-covid quali variazioni dei *layout* e dei percorsi in aerostazione, riduzione dei servizi commerciali, rivisitazione delle procedure di fruibilità dei fondamentali servizi di natura aeroportuali: *check-in*/imbarchi, riconsegna bagagli, operazioni di *screening* per la sicurezza ecc.

Inoltre, sempre in conformità alle disposizioni normative, si sono implementate le nuove misure per la sicurezza e la salute dei passeggeri e degli operatori, quali: l'incremento delle attività di pulizie e di sanificazione nelle strutture aeroportuali, il controllo della temperatura in entrata al *terminal*, la predisposizione di specifiche procedure per assicurare il distanziamento sociale (es. adesivi a terra "*Keep your distance*"), la riduzione del numero delle sedute disponibili, l'installazione di barriere protettive in *plexiglass* presso tutti i banchi operativi (*check-in*, biglietterie, *gates*, *lost & found*) e infine, l'installazione di *dispenser* in tutte le zone dell'aerostazione per la distribuzione di gel sanificante.

CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT E GESTIONE RECLAMI

Dal 2010 SEA utilizza un'innovativa piattaforma CRM, specificatamente sviluppata per governare la relazione con il cliente passeggero, che presenta peculiarità uniche rispetto a qualsiasi altra realtà di servizio.

Nel 2020 è stata raggiunta quota 5.307.900 di iscritti al CRM SEA (*trend* di nuovi iscritti in leggera crescita rispetto al 2019). Di questi, 2.560.000 iscritti hanno dato consenso per l'invio di comunicazioni su novità e iniziative aeroportuali, comunicazioni commerciali e questionari di ricerca per conoscere aspettative e valutazioni e per orientare le offerte di servizi aeroportuali.

Per quanto riguarda la segnalazione dei reclami, i canali disponibili sono numerosi:

- sito (www.seamilano.eu - sezione "contatti");
- fax;
- modulo consegnato presso gli *Info desk*;
- lettera.

SEA tratta tutti i reclami e le segnalazioni sui servizi offerti con la massima attenzione e discrezione e si impegna a rispondere nel più breve tempo possibile e comunque entro 28 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione. Analogamente alle rilevazioni di qualità, come gestore aeroportuale analizza tutti i reclami (anche se solo per meno di un terzo sono riferiti a servizi o competenze delle società del Gruppo), con lo scopo di affrontare tutti gli elementi di criticità segnalati nel sistema aeroporto. Il sistema di *Customer Relationship Management* facilitato da una parte i passeggeri nell'invio dei reclami e dall'altra l'azienda nella loro gestione.

Nel 2020 sono stati ricevuti e trattati nel CRM 731 reclami, registrando una diminuzione (-45%) - evidentemente dovuta alla sensibile riduzione di traffico - rispetto al 2019 e un aumento (+15%) rispetto al 2018. Molti reclami sono legati all'emergenza Covid-19, in particolare la limitazione dei viaggi durante il *lockdown* ha implicato problemi nella gestione delle pratiche di rimborso dei parcheggi.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Classificazione dei reclami per aree tematiche nel 2020 (%)

Tipologia	%
Bagagli e <i>lost & found</i>	13
Controlli sicurezza	14
Check-in, imbarco	9
Operativo voli	8
Parcheggi	26
Comfort	7
Informazioni	1
Retail	2
Altro	20

Fonte: SEA

Gestione della supply chain

Iniziative post pandemia

In conseguenza della forte riduzione di attività derivante dal Covid-19 SEA ha svolto con i propri fornitori una intensa attività di negoziazione volta ad adeguare i contratti di fornitura alla nuova consistenza impiantistica e ai nuovi volumi di traffico. Sono stati sottoscritti degli addendum contrattuali che disciplinano la sospensione parziale o totale delle prestazioni contrattuali oltre all'eventuale ridefinizione dei corrispettivi e dell'allungamento dei termini di pagamento.

POLICY DI PURCHASING

SEA considera i fornitori come parte integrante del processo di sostenibilità. Pertanto, nella scelta dei *partner*, attraverso il processo di qualificazione in Albo, oltre a considerare la capacità delle aziende di offrire prodotti o servizi qualitativamente ed economicamente validi, la loro solidità economico-finanziaria e il rispetto degli obblighi normativi nell'esecuzione delle loro attività (tra gli altri il rispetto dei versamenti contributivi ai dipendenti - DURC), vengono valutate anche caratteristiche riferite a parametri di sostenibilità.

In un'ottica di una sempre maggiore qualità del parco fornitori, l'Albo Fornitori, attivo da maggio 2011, nel 2018 è stato completamente rivisto sia in termini di processo sia di sistema informativo di supporto. Il nuovo Albo garantisce un tempestivo aggiornamento delle informazioni sui fornitori e una completa dematerializzazione e informatizzazione del processo. Per poter consentire al Gruppo SEA di avvalersi di una *supply chain* che contribuisca anche al raggiungimento di uno sviluppo sostenibile, nella revisione del processo di qualifica sono stati introdotti nuovi parametri di valutazione, come il possesso di un Bilancio di Sostenibilità e specifici riferimenti al tema dei diritti umani (es. parità retributiva; non discriminazione; libertà di associazione e contrattazione collettiva; lavoro minorile) nel Codice di Condotta o nel Codice Etico aziendale, di cui si chiede di fornire l'allegato. Dal 2018 è stata quindi avviata una campagna di riqualificazione dei fornitori sulla base dei seguenti ambiti di valutazione:

Ambiente

Sono valutate le certificazioni del sistema di gestione ambientale del potenziale fornitore (quali ISO 14001 o la registrazione EMAS o la ISO 50001) e l'uso di materiali a bassa emissività o a basso consumo energetico nonché le modalità di selezione dei propri fornitori secondo caratteristiche ambientali.

Safety

Sono analizzati il grado di attenzione e la modalità di gestione dei profili di sicurezza tramite la valutazione del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (se certificato ai sensi del D. Lgs. 81/2008, conforme alle Linee guida UNI-INAIL o alla norma OHSAS 18001), la presenza o meno all'interno dell'azienda del Servizio di Prevenzione e Protezione, la presen-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

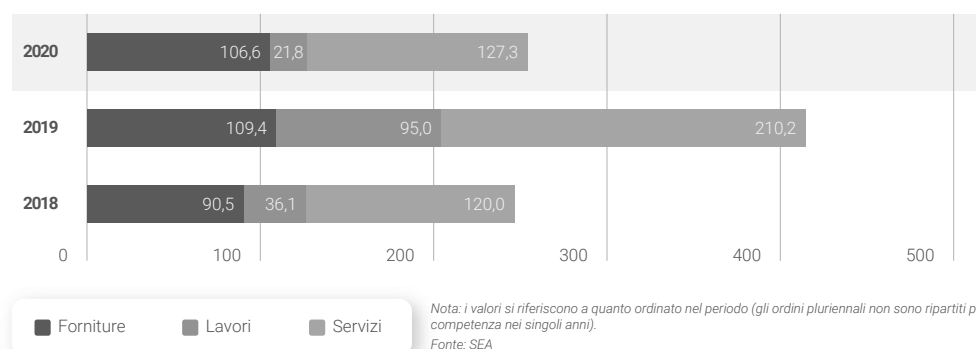


za di un referente della sicurezza del fornitore, che segua i singoli contratti/commesse, la circostanza di aver beneficiato almeno una volta negli ultimi tre anni della riduzione del tasso INAIL e la presenza di casi di infortunio riportati negli ultimi tre anni.

Responsabilità sociale d'impresa

Il fornitore è valutato sulla base della disponibilità di certificazioni (ISO 9001) e di iniziative aziendali volte a sviluppare un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del *business*, descritte tramite un proprio Bilancio di Sostenibilità. Particolare attenzione è rivolta alla presenza di politiche aziendali volte al rispetto dei diritti umani. Inoltre, particolare attenzione è prestata ai profili di qualificazione inerenti il modello organizzativo ex D. Lgs. 231/2001, così come l'adozione di un Codice di Condotta/Codice Etico interno aziendale da parte del fornitore.

Valore ordini per tipologia (milioni di Euro)



I volumi complessivi di ordinato sono in diminuzione per effetto delle politiche di razionalizzazione dei costi conseguenti alla crisi legata alla pandemia Covid-19.

CLASSIFICAZIONE DEI FORNITORI IN BASE A CRITERI DI CSR

A garanzia dell'efficacia e dell'efficienza del processo, ma anche per assicurarne la necessaria trasparenza e parità di trattamento, l'attività di approvvigionamento è significativamente digitalizzata e dematerializzata.

Una parte consistente delle gare è gestita attraverso la piattaforma elettronica di negoziazione del Gruppo, mentre il processo di qualifica di fornitori e iscrizione all'albo è completamente dematerializzato attraverso il portale di qualifica. Grazie a quest'ultimo i potenziali candidati possono gestire *on line* tutte le fasi di qualifica, che vanno dalla sottomissione della propria candidatura sino al completamento dell'istruttoria che sfocia nel giudizio da parte di SEA di iscrizione o meno all'albo. Il portale fornitori raccoglie tutte le informazioni in merito ai possibili candidati all'esecuzione dei contratti. La valutazione del fornitore, prodromica alla sua iscrizione, è basata su elementi economico-tecnici specifici per categoria. A questa si aggiunge - a campione - una valutazione a consuntivo dell'attività svolta nel caso il fornitore sia risultato aggiudicatario. Il portale fornitori ha un utilizzo esteso a tutte le gare del Gruppo, con l'eccezione delle gare sopra le soglie di evidenza europea e che riguardano il *core business* di SEA. Al di sopra di queste soglie il processo è puntualmente regolato dalla normativa comunitaria. Nel 2020 erano presenti nell'albo SEA 1.340 fornitori (+14% rispetto al 2019), suddivisi in base alle attività di CSR implementate nei rispettivi processi aziendali secondo i profili di sostenibilità come riportato nella tabella. Tutti i fornitori sono valutati secondo i criteri ambientali e sociali.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Profili di sostenibilità dei fornitori in albo al 31 dicembre 2020

Profilo	Qualificati	
Adozione Codice Etico	470	35%
Adesioni convenzioni internazionali	27	2%
Beneficio di riduzione tasso INAIL ultimo triennio	296	22%
Bilancio di Sostenibilità	70	5%
Certificazione Bilancio di Sostenibilità	37	3%
Certificazione EMAS	19	1%
Certificazione ISO 9001	876	65%
Certificazione ISO 14001	386	29%
Certificazione ISO 50001	35	3%
Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/2001	308	23%
Nomina Referente Sicurezza per singoli contratti/commesse	401	30%
Riferimenti Diritti Umani nel Codice Etico	324	24%
Sistema Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro	581	43%

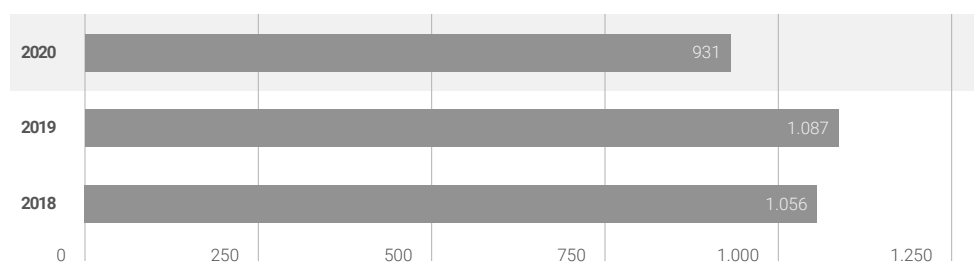
Fonte: SEA

SELEZIONE DEI FORNITORI

Le modalità di selezione dei fornitori affidatari dei contratti variano in funzione dell'appartenenza degli stessi alle seguenti macro categorie:

- contratti d'appalto riferiti alle attività strumentali definite "core" di valore superiore alle soglie UE, che vengono affidati mediante gara a evidenza pubblica europea, previa pubblicazione di un bando di gara o di un avviso sull'esistenza di un sistema di qualificazione;
- contratti d'appalto "core" di valore inferiore alle soglie UE o contratti d'appalto non riferiti alle attività strumentali di SEA definiti "no core" di qualsiasi importo, che sono disciplinati da apposita "Procedura approvvigionamenti" interna a SEA.

Numero totale aggiudicatari



Nota: per aggiudicatari si intendono i fornitori che hanno eseguito almeno una prestazione nel periodo (anche su ordine d'acquisto già esistente). I dati includono gli incentivi concessi ai vettori.

Fonte: SEA

Con riferimento alle gare pubbliche, la selezione dei concorrenti avviene sulla base dei criteri di qualificazione soggettivi, nonché afferenti la capacità economico-finanziaria e tecnico-professionale degli stessi, nell'osservanza dei vincoli posti dal D. Lgs. 50/16, applicabile a SEA nella parte relativa ai settori speciali, nel pieno rispetto dei principi del Trattato UE. Con riferimento agli affidamenti "core sottosoglia", la procedura interna prevede l'invito di almeno cinque fornitori, tra quelli inclusi nell'Albo Fornitori aziendale, nel rispetto del principio di rotazione e tenendo conto dei requisiti posseduti dagli stessi in relazione alle caratteristiche specifiche del contratto da assegnare. Con riferimento agli affidamenti "no core", la procedura prevede l'invito rivolto ad almeno tre-cinque-sette fornitori, tra quelli inclusi nell'Albo Fornitori aziendale, in relazione a fasce di importo del contratto da assegnare (<100.000, >100.000, >1.000.000 Euro), nel rispetto del principio di rotazione e tenendo conto dei requisiti posseduti dagli stessi per le caratteristiche specifiche dell'appalto. Al fornitore affidatario del

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

contratto, tra i molti vincoli contrattuali qualitativo-prestazionali che è tenuto a osservare, viene richiesto, altresì, di rispettare la procedura SEA relativa al "Sistema di gestione ambientale e dell'energia". Sotto il profilo della salvaguardia delle risorse umane impiegate nell'esecuzione della prestazione contrattuale, viene attuata una puntuale verifica dell'osservanza delle norme in tema di sicurezza del lavoro nell'attività d'impresa, con obbligo di segnalazione ove la stessa sia incorsa in gravi infrazioni e dell'applicazione dei contratti di lavoro di categoria, compresi eventuali accordi integrativi aziendali in vigore per il tempo e nella località di svolgimento della prestazione. Viene poi effettuata, in corso di contratto, la verifica del rispetto dei versamenti contributivi già accertati in fase di qualificazione del fornitore, di aggiudicazione e successiva stipula del contratto (cd. DURC regolare).

Stakeholder Evaluation

Le politiche di relazione con gli *stakeholder* che SEA ha consolidato nel tempo contemplano l'effettuazione periodica di iniziative strutturate di ascolto e coinvolgimento dei pubblici rilevanti, attraverso le quali vengono raccolte opinioni, percezioni e valutazioni in merito al profilo reputazionale, alla soddisfazione sui servizi erogati, alla qualità delle relazioni imposte con tali pubblici e all'impatto che SEA genera sul contesto.

Composizione del campione di *stakeholder* intervistato

Stakeholder	N. Interviste	% su totale	
Fornitori	14	13%	Stakeholder business 84 interviste (76%)
Clienti <i>Aviation</i>	28	25%	
Clienti <i>Non Aviation</i>	15	14%	
Autorità di Controllo	11	10%	
Mondo bancario/finanziario	14	12%	Stakeholder sociali 27 interviste (24%)
Società/Territorio (Ambiente, Istituzioni, Mondo Produttivo, <i>Media</i> , Mondo sociale)	27	24%	
Azionisti	2	2%	
Media generale	111		

Fonte: Marketing Problem Solving, Indagine sugli stakeholder del Gruppo SEA 2020

L'indagine sulla valutazione del profilo identitario, della reputazione e della qualità delle relazioni con i principali pubblici di riferimento è stata realizzata con sistema CAWI, nel 2020 da Marketing Problem Solving, primario istituto di indagini demoscopiche. Sono stati intervistati complessivamente 111 *stakeholder* appartenenti alle categorie: Clienti *Aviation*, Clienti *Non Aviation*, Autorità di controllo, Fornitori, Mondo bancario e finanziario, Società/Territorio (a sua volta comprendente istituzioni, attori del mondo produttivo, mondo ambientalista, *media*). Si riportano di seguito i risultati dell'indagine relativi alle valutazioni espresse dal campione intervistato sulle caratteristiche identitarie e sui fattori connotanti il profilo reputazionale di SEA.

L'IDENTITÀ DI SEA PERCEPITA DAGLI STAKEHOLDER

La valutazione complessiva di SEA da parte degli *stakeholder* intervistati (ai quali è stato chiesto di esprimere un giudizio sintetico in scala 1-10) è positiva e la media generale dei giudizi risulta in linea con le rilevazioni precedenti. Le valutazioni più elevate sono state espresse dagli azionisti e dai clienti *Non Aviation*.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Evoluzione della valutazione di SEA nell'opinione degli stakeholder

Stakeholder	2020	2019	2018
Fornitori	7,6	8,0	7,9
Clienti Aviation	7,0	6,5	7,0
Clienti Non Aviation	8,3	8,4	7,8
Autorità di Controllo	7,9	7,7	7,8
Mondo bancario/finanziario	7,9	8,4	7,8
Società/Territorio	7,4	7,3	7,4
Azionisti	8,5	-	8,0
Media generale	7,6	7,5	7,6

Fonte: Marketing Problem Solving, Indagine sugli stakeholder del Gruppo SEA 2020

Valutazione complessiva del rapporto con SEA

	2020	2019	2018
Costruttivo/utile	86,5%	78%	86%
Inutile	1%	2%	3%
Dispersivo	2%	9%	4%

Fonte: Marketing Problem Solving, Indagine sugli stakeholder del Gruppo SEA 2020

La valutazione del rapporto con SEA resta molto positiva (l'86,5% del campione lo giudica costruttivo/utile).

Il livello di fiducia espresso dagli stakeholder nei confronti di SEA è elevato e la somma di coloro che nutrono molta/abbastanza fiducia (88%) risulta in linea con le rilevazioni precedenti. A manifestare livelli di fiducia più elevati rispetto alla media sono il mondo bancario e finanziario, i fornitori e i clienti Non Aviation.

Livello di fiducia degli stakeholder in SEA

	2020	2019	2018
Molta fiducia	47%	35%	50%
Abbastanza fiducia	41%	51%	40%
Poca fiducia	5%	11%	4%
Nessuna fiducia	0%	1%	1%

Fonte: Marketing Problem Solving, Indagine sugli stakeholder del Gruppo SEA 2020

QUALITÀ DEL MANAGEMENT

La qualità manageriale di SEA viene riconosciuta dai principali stakeholder aziendali, che attribuiscono valutazioni mediamente più che positive alle caratteristiche di competenza, affidabilità, correttezza e disponibilità emerse nelle loro interazioni con il gruppo dirigente aziendale.

Giudizio degli stakeholder sul management di SEA (scala 1-5)

	Dato medio	Aviation	Non Aviation	Autorità controllo	Fornitori	Mondo bancario	Società/Territorio
Competenza	4,5	4,2	4,7	4,6	4,3	4,6	4,5
Affidabilità	4,4	4,0	4,7	4,6	4,4	4,7	4,3
Correttezza	4,4	4,0	4,8	4,4	4,6	4,7	4,4
Disponibilità	4,3	3,8	4,5	4,6	4,2	4,5	4,4

Fonte: Marketing Problem Solving, Indagine sugli stakeholder del Gruppo SEA 2020

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

CAPITALE INTELLETTUALE

Risorsa immateriale attraverso cui l'azienda genera competenze e soluzioni innovative funzionali allo sviluppo del proprio business. Abbraccia il livello di dotazione tecnologica che caratterizza i processi organizzativi e operativi e le modalità attraverso cui le competenze interne ed esterne vengono attivate per generare innovazione.

Eccellenza nei processi

Coltivare l'eccellenza significa porsi ogni giorno il problema del ben fatto, frutto di un atteggiamento consapevole verso i propri compiti e ben direzionato verso il conseguimento dei propri e dei comuni obiettivi. SEA punta a collocare i propri processi nell'alveo dell'eccellenza attraverso:

- la coniugazione tra generazione di valore economico e pubblica utilità, mediante la gestione e lo sviluppo di infrastrutture aeroportuali efficienti, funzionali, accessibili e inclusive;
- la subordinazione delle proprie scelte a una attenta valutazione dell'impatto ambientale e l'impegno, anche attraverso programmi di ricerca e *partnership* internazionali, a individuare e progettare soluzioni innovative relativamente alla riduzione del consumo di risorse naturali e alla limitazione delle emissioni;
- l'orientamento all'innovazione, quale modalità elettiva di risposta alla crescente complessità che caratterizza la gestione del *business*, elevando il rischio d'impresa;
- la ricerca di efficienza, intesa come attenzione alla migliore utilizzazione delle risorse aziendali e all'individuazione delle migliori condizioni per l'impiego delle stesse.

Progetti di innovazione

Negli ultimi anni SEA ha avviato una serie di progetti centrati sulla tecnologia digitale quale fattore abilitante dell'incremento di efficacia ed efficienza dei processi operativi e della qualità dei servizi erogati a clienti e passeggeri. Una panoramica dei principali progetti è contenuta nella matrice qui raffigurata.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

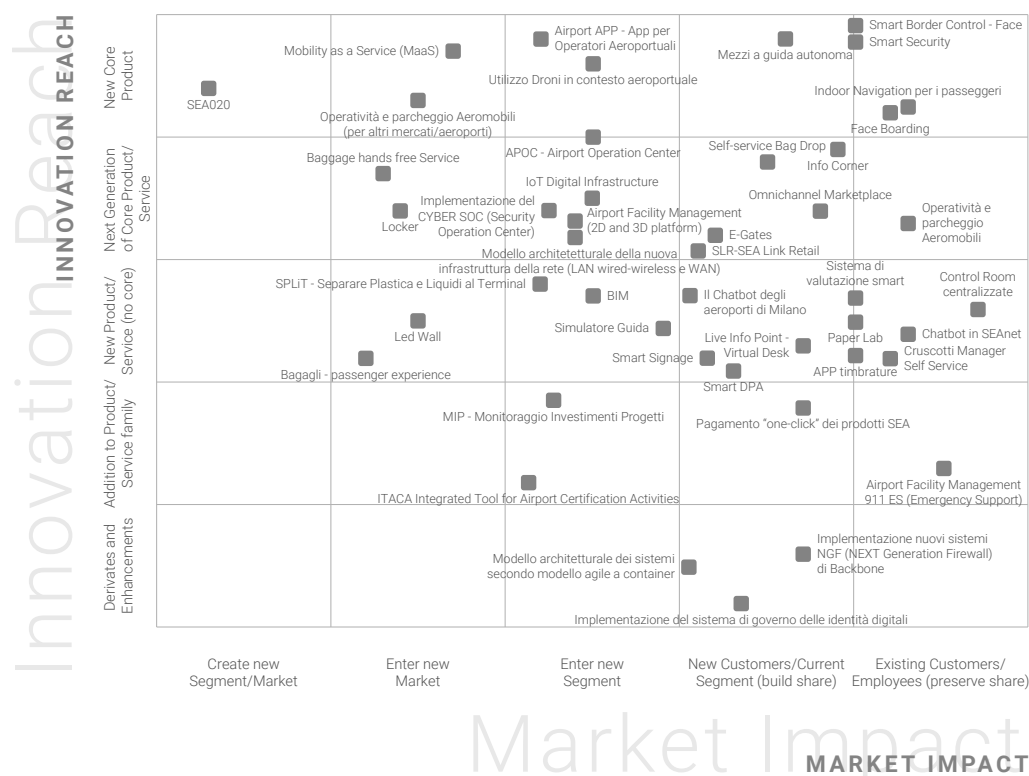
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Mappa dei progetti di innovazione in SEA



Fonte: SEA

La collocazione dei progetti all'interno della matrice deriva dall'incrocio tra due variabili caratterizzanti tali progetti: l'*Innovation Reach* - ovvero la portata dell'innovazione - e l'impatto di quest'ultima sul mercato.

Il primo asse classifica i progetti secondo una progressione che va dai "miglioramenti incrementali" di processi esistenti alla creazione di nuovi prodotti/servizi riferibile al *core business* di SEA, passando per l'ampliamento delle famiglie di prodotti/servizi esistenti, la creazione di nuovi prodotti/servizi *non core* e la realizzazione di prodotti/servizi di prossima generazione.

L'asse dell'impatto sul mercato dispone le iniziative di innovazione, in ordine di rilevanza, partendo da quelle che consentono di preservare la quota di mercato fino a quelle che consentono la creazione di un nuovo segmento o mercato per SEA. Di seguito vengono descritti i principali progetti d'innovazione realizzati o in fase di realizzazione.

INNOVAZIONI PER SAFETY E QUALITÀ DEI SERVIZI AI PASSEGGERI

Particolare attenzione e sviluppo hanno avuto nel 2020 le soluzioni tecnologiche adottate con l'obiettivo di rendere ancora più sicuro e sereno il viaggio del passeggero all'interno dell'aeroporto, garantendogli un'esperienza piacevole, *touchless* - evitando il contatto con superfici - e *seamless*, più fluida con la riduzione degli assembramenti e dei tempi di attesa. Innovazioni che si sono aggiunte e integrate nell'ecosistema digitale, customizzato sulle diverse tipologie di passeggeri. I forti investimenti sul canale digitale hanno portato SEA a proporre oggi una pluralità di servizi ad alto valore aggiunto per i propri clienti. L'isotopia portante dei vari interventi è racchiusa nell'idea di semplicità. Una semplicità che diventa rapidità, comodità, piacere di utilizzo. Una semplicità a valore aggiunto che vive nei diversi canali di contatto tra SEA e il passeggero,

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

come nel caso dei *ChatBot* o negli sviluppi relativi agli acquisti *one-click* in ambiente *e-commerce* o all'integrazione del sistema di *way finding* in *app*. L'ecosistema SEA, denominato MADE - *Milan Airport Digital Ecosystem*, rappresenta una piattaforma in continuo sviluppo che permette di progettare e realizzare nuove funzioni o applicazioni. A questo scenario evolutivo, si abbina il ricorso sempre più concreto nell'utilizzo di tecnologie d'avanguardia quali il riconoscimento biometrico.

Smart Gates

A Linate nel 2020 sono stati introdotti *scanner* basati sulla tecnologia TAC per migliorare l'efficacia e l'efficienza delle operazioni di *security* e ridurre i tempi di attesa ai varchi di sicurezza. Le nuove macchine EDS CB (*Explosive Detection System Cabin Baggage*) per il controllo dei bagagli a mano consentono al passeggero di evitare di aprire il bagaglio per estrarre liquidi, creme e apparati elettronici.

I varchi di sicurezza sono stati dotati anche della tecnologia SAMD (*Shoes Analyzer Metal Detector*) che evitano, tra l'altro, ai passeggeri il disagio di dover togliere le scarpe. La nuova tecnologia è in grado di offrire un aumento dell'efficacia dei controlli di sicurezza, grazie al riconoscimento automatico degli esplosivi attraverso delle immagini in 3D, riducendo pertanto i tempi necessari al controllo. A fronte di una maggiore efficacia dal punto di vista della *security*, diminuiscono i tempi di attesa e le possibilità che si creino assembramenti.

Inoltre, le vaschette utilizzate per depositare i bagagli a mano vengono poi sanificate, dopo ogni utilizzo, con l'impiego di lampade UVC installate nella linea di ritorno.

Linate è il primo aeroporto italiano ad adottare questi controlli su tutti i passeggeri in partenza.

Rivestimenti anti Covid-19 in rame

Là dove non si può rendere l'aeroporto *touchless* sono state utilizzate soluzioni innovative per contrastare il rischio del contagio. SEA sta infatti realizzando un progetto pilota, in collaborazione con la società Kme Italy, per utilizzare i prodotti saCup, una linea certificata di rivestimenti antivirali in rame e ottone, metalli noti per le loro proprietà antivirali e antibatteriche. Tutte le superfici a maggior contatto dei passeggeri negli aeroporti milanesi - corridoi, maniglie dei carrelli porta bagagli e sostegni nei Cobus - sono state rivestite in rame. L'Istituto di Virologia dell'Università di Pisa ha certificato che in 60 minuti la carica virale del virus viene neutralizzata al 100% e in soli 10 minuti viene già abbattuta del 90%.

Smart toilet

"No need to knock" è il sistema automatizzato, implementato a Malpensa e in fase di introduzione a Linate, che consente la gestione del flusso di accesso dei passeggeri ai servizi igienici. È composto da sensori che rilevano il numero di transiti e l'occupazione in tempo reale, resi visibili attraverso dei *monitor* posizionati all'ingresso di ogni gruppo di bagni. I *monitor* indicano se è possibile entrare o se viceversa è necessario attendere il proprio turno. Questo sistema di *Smart Toilet* consente anche di ottimizzare la gestione delle pulizie e della manutenzione delle *toilette*.

E-Gates

Il sistema *e-Gates* si basa sulla lettura dei dati biometrici estratti dal passaporto elettronico. Per ottimizzare i controlli di frontiera nelle aree partenze e arrivi di Linate e Malpensa sono stati affiancati, ai controlli di Polizia manuali, dei varchi automatici che, interrogando in tempo reale le banche dati delle autorità, verificano identità e fattori di rischio dei cittadini europei. A completamento dei controlli su documento e persona, ai passeggeri viene concesso l'attraversamento della frontiera solo quando il punteggio del "*face match*" tra la fotografia archiviata nel *chip* del passaporto e l'immagine "*live*" del soggetto ripreso nel varco raggiunge la soglia minima impostata. Il sistema *e-Gates* è conforme alle direttive condivise dalla Direzione Centrale Immigrazione e della Polizia di Frontiera (Ministero degli Interni) e in armonia con le linee guida dell'Agenzia Europea FRONTEX.

Face Boarding

Face Boarding è un progetto sperimentale che consente ai passeggeri di Linate di effettuare i passaggi di sicurezza e d'imbarco attraverso un innovativo sistema di riconoscimento facciale. La nuova tecnologia permetterà di smaltire le code e velocizzare i tempi e le modalità di imbarco. Non è più necessario, infatti, esibire il passaporto e la carta di imbarco ai diversi *check point* presenti all'interno dell'aeroporto, ma si può procedere in modo più fluido ed efficiente semplicemente mostrando il proprio viso. I viaggiatori possono in ogni caso sempre scegliere liberamente se utilizzare o meno il nuovo sistema e avere la possibilità di effettuare i controlli in modo tradizionale. *Face Boarding* è stato attivo, in fase sperimentale, fino al 31 dicembre 2020, per passeggeri aventi specifiche caratteristiche che si imbarcano su voli Alitalia della tratta Milano Linate-Roma Fiumicino. I nuovi *scanner* biometrici operano nel pieno rispetto della *privacy* e i dati acquisiti vengono archiviati per un

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

anno e non vengono utilizzati per fini commerciali. Non viene memorizzata alcuna foto dei viaggiatori. Il sistema rileva temporaneamente solo i contorni biometrici del volto che sono utilizzati per il riconoscimento del passeggero. In fase di rilascio anche una *app* per dispositivi Android e iOS - che si integrerà con il sistema *Face Boarding* - dove poter caricare le proprie carte d'imbarco snellendo ulteriormente le procedure. Questa innovazione tecnologica si integra nel processo di *restyling* dell'aeroporto che punta a realizzare un *city airport* totalmente rinnovato e in grado di accogliere con le migliori tecnologie i milioni di viaggiatori che ogni anno transitano dal capoluogo lombardo.

ChatBot

La vocazione a innovare costantemente gli strumenti di comunicazione verso i passeggeri ha portato SEA a lanciare un proprio *ChatBot*. Il *ChatBot* è un assistente virtuale in grado di conversare simulando l'interazione umana 24 ore al giorno, 7 giorni su 7 tramite diverse piattaforme. Utilizzando il *ChatBot* è possibile, conversando in linguaggio naturale, scoprire l'offerta di ristoranti e negozi, controllare lo status del volo e riceverne continui aggiornamenti, consultare le FAQ relative per esempio al poter viaggiare con animali, alla tipologia del bagaglio a mano, al trasporto di liquidi o alle necessità dei Passeggeri a Ridotta Mobilità e tanto altro. Si può inoltre consultare il saldo punti, lo storico acquisti o richiedere un premio del programma *Loyalty ViaMilano Program*.

Nel 2020 il *ChatBot* di Milan Airports continua a performare bene, nonostante il calo drastico dei voli.

Il *rate* di gradimento si mantiene alto (4.03/5 su 12.174 *ratings*), così come l'utilizzo per *topic* di primaria importanza per i viaggiatori come le info volo (11.953 utenti unici) e Covid-19 (8.203 utenti unici).

I temi più richiesti rimangono relativi ai voli (34%), al Covid-19 (24%), FAQ (11%), e richiesta supporto operatore (19%). La lingua più utilizzata rimane l'italiano (78%) e l'inglese al 20%. I dati cambiano solo in *Google Assistant*, con percentuali invertite. Per quel che riguarda le piattaforme, l'accesso da *browser* (*mobile/desktop*) rimane maggioritario (73% degli utenti unici). *Facebook Messenger* è il *social* più utilizzato (11%), seguito da *Google Assistant* (9%) e *Apple Business Chat* (7%).

Nel 2020 sono stati registrati i seguenti dati per tipologia di canale:

FACEBOOK	GOOGLE VOCAL ASSISTANT	WIDGET BROWSER	APPLE BUSINESS CHAT
305.375 messaggi	214.711 messaggi	557.485 messaggi	143.048 messaggi
16.466 utenti unici	12.740 utenti unici	104.048 utenti unici	9.407 utenti unici

Strategia IoT e Indoor navigation

Uno dei progetti più rilevanti e qualificanti della strategia *digital* dei prossimi anni è la digitalizzazione dello spazio fisico delle infrastrutture aeroportuali SEA grazie all'adozione di nuove tecnologie, proprie dell'ambito IoT, capaci di massimizzare l'interazione con i passeggeri/operatori degli aeroporti.

È stata implementata una piattaforma capace di gestire in maniera centralizzata la sensoristica installata negli aeroporti (es. *wi-fi*, telecamere e *beacon*) e di mettere a disposizione dell'azienda le informazioni raccolte per lo sviluppo di applicazioni verticali ad alto valore aggiunto. I *Big Data* così raccolti potranno essere utilizzati per sviluppare applicazioni in ambito B2C, B2B e *Operations* come ad esempio: *advertising* mirato in base alla posizione dell'utente (*Marketing* di prossimità), creazione di modelli predittivi in ambito *security* e *operations*, *indoor navigation*, mappe di calore delle presenze in aeroporto *real time*, ecc.

Nel 2019 SEA ha installato circa 2.000 *beacon* nel *Terminal 1* di Malpensa.

Lo strumento di *indoor navigation*, integrato in *app*, avrà l'obiettivo di:

- localizzare l'utente negli spazi al chiuso con un livello di precisione fino a un metro;
- offrire all'utente un'esperienza di navigazione *indoor in Augmented Reality*;
- accompagnare l'utente nel raggiungimento di *Pol* (*Point of Interest*) precedentemente da esso selezionati;
- mostrare all'utente informazioni, *coupon* e proposte commerciali basate sulla propria posizione, sotto forma di notifiche di prossimità.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

Virtual Desk

Sistema in grado di effettuare assistenza ai passeggeri tramite la telepresenza degli operatori aeroportuali addetti ai banchi informazioni. L'obiettivo è presidiare in modo più continuativo e distribuito i banchi informazioni presenti negli aeroporti di Linate e Malpensa, aumentando la possibilità di contatto ai passeggeri e ai clienti SEA, riducendo il rapporto n. addetti/n. posizioni presidiate ovvero n. ore lavorate addetti/n. ore di disponibilità del servizio.

Pagamento One-Click

In linea con i nuovi trend di innovazione tecnologica, sono stati introdotti nuovi strumenti di pagamento *one-click*. Le nuove modalità di pagamento impatteranno sia gli acquisti del sito *e-commerce* sia gli acquisti negli spazi fisici dell'aeroporto.

Mobility as a Service (MaaS)

MaaS è un acronimo che definisce un nuovo modo di intendere la mobilità e la personalizzazione del viaggio che diviene intermodale, multimodale, integrato, *real time* e su misura del singolo utente.

Il sistema si compone di un algoritmo (non proprietario SEA) di calcolo del percorso tramite mezzi pubblici e privati (su strada e rotaia), ottimizzato e personalizzato per SEA. La base dati su cui si appoggia l'algoritmo è composta da più di 20 compagnie di trasporto che operano nell'intorno degli aeroporti milanesi. I dati sono costantemente aggiornati tramite interfacce dirette verso le aziende di trasporto o, laddove impossibile, manualmente. L'algoritmo viene interrogato dal sistema di visualizzazione percorsi, di cui SEA è proprietaria, installato su tutti i portali SEA. Il sistema prevede l'inserimento di una destinazione o partenza e la scelta di un aeroporto dal quale partire o presso il quale arrivare, rappresentando su mappa i percorsi disponibili, filtrabili in base alle necessità dell'utente.

Self-service Bag Drop

Soluzione *self-service* che permette al passeggero in piena autonomia di spedire il bagaglio da stiva mediante chioschi collegati al sistema di smistamento bagagli. Rappresenta una delle tecnologie aeroportuali più innovative, integrando funzionalità di riconoscimento biometrico e tutte le tecnologie *touchless*. Il sistema, integrato con l'impianto di smistamento bagagli, permette un'esperienza più veloce per i passeggeri, favorendo anche gli aspetti di *social distancing*.

App

L'app *Milan Airports* è disponibile per tutti i dispositivi *Apple* e *Android* in tre lingue: italiano, inglese e cinese. Numerose sono le funzionalità esclusive:

- *Tracking* del volo in tempo reale
- *Link* diretto al nostro canale *ChatBot* in *Facebook Messenger*
- Esperienza di acquisto dedicata e *ticket paperless*
- Elenco completo ristoranti e negozi
- Informazioni utili di diversa tipologia
- Servizi dedicati ai PRM.

Nel 2021 l'app *Milan Airports* vivrà in una nuova veste. SEA ha iniziato un processo di completo *restyling* grafico e concettuale in vista di un posizionamento naturale tra le migliori app aeroportuali. *E-commerce* integrato *one-click* ed esperienza unica di navigazione saranno i punti forti di questa nuova app.

WI-FI

Nel corso del 2019 SEA ha migliorato il servizio di connessione *wi-fi* presente negli scali di Linate e Malpensa. Con la nuova connessione *wireless* i passeggeri possono navigare gratuitamente, senza limiti di tempo e ad alta velocità accedendo alla piattaforma con un semplice *click*. L'accesso immediato e multilingua, privo di *login*, consente ai passeggeri di poter comunicare velocemente con i propri cari e ricercare informazioni sui mezzi di trasporti, sulla città di Milano e molto altro ancora.

Led Wall

Installazione a effetto scenografico di pannelli a diodi *led* di grandi dimensioni in grado di creare un'esperienza immersiva, attraverso la pubblicazione di contenuti studiati ad hoc per l'intrattenimento del passeggero.

Website

Il *network* di siti SEA annovera 17 siti, che si possono raggruppare in 4 grandi macro-aree:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Aeroporti

MilanoMalpensa-airport
MilanoLinate-airport
MilanoMalpensaCargo
MilanoLinate-Prime

Brand e servizi

FlyViamilano
ViamilanoParking
ViamilanoProgram
Boutique.Milanairports
Area10Minuti
FamilyFriendlyAirport

E-commerce

ViaMilanoEshop
ParkWing
SeaParking
ClubSEA
White label (ie EasyJet)

Corporate

SeaMilano
Sea-energia

Tutti i siti del network SEA sono stati sviluppati con tecnologia *responsive* per perseguire una strategia *mobile first*. Grazie a questo sviluppo SEA può contare sui seguenti utenti unici e pagine viste:

Sito Malpensa:

3.915.510 sessioni (-39% vs. 2019)

11.781.230 pagine viste (-49% vs. 2019)

70% sessioni organiche

Sito Linate:

958.749 sessioni (-24% vs. 2019)

2.637.748 pagine viste (-36% vs. 2019)

72% sessioni organiche

L'emergenza Covid-19 e l'impossibilità di spostarsi fra regioni e stati ha influenzato drasticamente il mondo del turismo riducendo il numero di passeggeri e, proporzionalmente, anche il numero di utenti che hanno effettuato l'accesso ai canali digitali SEA. La specificità della situazione sanitaria ha reso indispensabile la creazione di una sezione dedicata agli aggiornamenti a tema Covid-19 con l'obiettivo di supportare gli utenti/passeggeri in cerca di informazioni sulle partenze e arrivi negli aeroporti di Milano. In questo periodo, le pagine dedicate al tema Covid-19 hanno costituito il 13% del totale delle pagine viste dei siti degli aeroporti: 921k complessive, ripartite tra 167k per Linate e 754k per Malpensa. Dal 27 ottobre SEA ha inoltre intrapreso un progetto di comunicazione volto a rassicurare i viaggiatori proponendo un servizio di tamponi convenzionati in collaborazione con il Gruppo San Donato (e dal 14 dicembre anche Humanitas). Il servizio, promosso tramite una *newsletter* molto performante e attraverso banneristica anche sulle *homepage* dei siti di scalo ha ottenuto ottimi risultati di traffico (65k pagine viste e 47k sessioni in due mesi) e conversioni di traffico (ben 11k sessioni di traffico convertito).

INNOVAZIONE PER L'ECOSISTEMA AEROPORTUALE

Airport Community app

Applicazione per dispositivi mobili dedicata al personale aeroportuale. Gli operatori di alcune funzioni SEA (in particolare *Operations* e *Customer Care* vengono connessi con i dipendenti di tutte le società operanti negli aeroporti (*handler*, *retailer* e vettori) per una più rapida ed efficace consultazione dei dati dei rispettivi sistemi. L'applicazione offre agli utenti abilitati aggiornamenti in tempo reale sull'operatività dello scalo e sulle relative criticità, permettendo a chiunque sia impiegato nelle attività operative di prendere decisioni ed effettuare interventi. Permette agli *handler* di consultare e gestire le informazioni di pertinenza del sistema A-CDM e di inserire informazioni utili a monitorare l'avanzamento delle operazioni di loro competenza, consentendo al Coordinamento di Scalo di intervenire proattivamente in caso di inefficienze.

Digital Signage

Digital Signage è una forma di comunicazione di prossimità sul punto vendita, in spazi pubblici aperti o all'interno di edifici - come segnaletica o cartellonistica digitale, *videoposter*, filmati multimediali - i cui contenuti vengono mostrati ai desti-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

natori attraverso schermi elettronici (*ledwall-videowall* o videoproiettori). L'infrastruttura di rete SEA permette la distribuzione di segnali multimediali in versione "filmati video" (come avviene presso la "Porta di Milano" al Terminal 1 di Malpensa), oppure "contenuti televisivi" (come avviene su tutti i monitor delle sale VIP aeroportuali).

Airport Facility Management (2D and 3D platform)

Piattaforma per la gestione dell'infrastruttura di cablaggio strutturato, del patrimonio immobiliare e dell'*asset management*, geolocalizzata con rappresentazione 2D and 3D, fruibile su *Intranet/Web/Cloud* in modalità *multi-device* (PC/Tablet/Smartphone). La piattaforma permette di avere una rappresentazione digitale dei *building* aeroportuale con viste tematiche rispetto agli oggetti e agli impianti georeferenziati. Questo permette minori tempi di intervento progettuale e riduce al minimo la necessità di effettuare sopralluoghi fisici.

Airport Facility Management (Emergency and Maintenance Support)

Applicazione Integrata AFM per la gestione degli eventi correlati alla *Safety Aeroportuale* e scaturiti da allarmi dei sistemi di monitoraggio degli impianti e/o segnalazioni ricevute dalle *Control Room* della *Security*. Il sistema permette di geolocalizzare il luogo dell'evento, informare i vari referenti con comunicazione diretta, supportare chi interviene attraverso l'uso di *device* mobili nella fase di raggiungimento del luogo con l'utilizzo di mappa e informazioni (numeri telefonici, indicazione locali tecnici, posizione dispositivi antincendio) presenti nelle aree adiacenti. È prevista la tracciatura delle azioni intraprese e la stesura automatica del rapporto in fase di chiusura dell'evento stesso.

SLR-SEA Link Retail

Sistema per la comunicazione e il *reporting* dei dati di vendita dei concessionari presenti negli aeroporti SEA. L'analisi dei dati dei negozi avviene tramite:

- applicazione pubblica per l'inserimento e la consultazione dei dati relativi agli scontrini (venduto) dei negozi;

- applicazione (*webapp*) per la consultazione dei dati e reportistica da parte del personale SEA;
- ricezione automatica del venduto da Grandi Negozi attraverso file via FTP;
- interfaccia con il Sistema di *Business Intelligence* aziendale per il confronto con i dati di traffico e l'analisi dati del venduto.

CAM - Controllo Attività Manutentive

Sistema di *ticketing* per il controllo delle attività manutentive. Richieste inviate su apparati mobili all'operatore che traccia e consuntiva il processo. Permette inoltre la verifica dei *Service Level Agreements*.

ITACA - Integrated Tool for Aerodrome Certification Activities

Strumento di gestione e verifica a supporto delle attività di certificazione aeroportuale. Il sistema rende un modello digitale (un vero e proprio *digital twin*) dell'*apron* e delle piste.

MIP - Monitoraggio Investimenti e Progetti

Sistema documentale integrato per il monitoraggio investimenti e progetti dedicato alla Direzione Infrastrutture di SEA. Permette la definizione economica e il monitoraggio del cronoprogramma, nonché la possibilità di verificare scenari alternativi.

BIM - Building Information Modeling

SEA ha avviato un percorso di sviluppo *software* e funzionale che punta ad adottare le logiche *BIM-Building Information Modeling*, per tutte le fasi di progettazione infrastrutturale e, a tendere, anche per le attività di manutenzione conseguente delle infrastrutture stesse.

SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

L'implementazione di prassi gestionali orientate al miglioramento continuo in SEA passa anche per l'adozione di un ampio set di sistemi di gestione certificati, che abbracciano gli ambiti della qualità, della sicurezza, dell'ambiente e del sociale.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISORSE

Sistemi di gestione certificati

	Environment	Safety	Social	Quality	Governance
SEA	Airport Carbon Accreditation - Neutrality Level ¹ ISO 14001 ² ISO 50001 ³	ISO 45001 ⁴	Dasa Register ⁵ UNI CEI Certificazione di Servizio TUV Italia ⁶	ISO 9001:2015 ⁷ ISO 27001:2013 ¹⁰	ISO 37001:2016 Anti-bribery Management System ⁹
SEA Energia	Registrazione EMAS ⁸ ISO 14001 ISO 50001	ISO 45001 ⁴			

¹ Certificazione promossa da ACI Europe (Airport Council International), per incentivare un concreto contributo da parte degli aeroporti alla lotta contro i cambiamenti climatici. Prevede l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂. In conseguenza della pandemia Covid-19 la certificazione è stata automaticamente estesa al 2021.

² Riguarda la messa a punto di un Sistema di Gestione Ambientale finalizzato a individuare, controllare e monitorare le performance dell'organizzazione.

³ Standard internazionale per la gestione dell'energia, che focalizza l'attenzione sul rendimento energetico dell'organizzazione e richiede che la promozione dell'efficienza energetica sia considerata lungo tutta la catena di distribuzione dell'organizzazione, come requisito da richiedere ai fornitori.

⁴ Sistema di gestione che permette di garantire un adeguato controllo riguardo alla Sicurezza e la Salute dei Lavoratori.

⁵ Riguarda l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali di Linate e Malpensa per consentire la fruizione da parte di persone con difficoltà motorie, nel rispetto delle pari opportunità.

⁶ Riguarda il servizio di assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta in ambito aeroportuale.

⁷ Sistema di Gestione per la Qualità dei servizi erogati.

⁸ Al sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS) possono aderire volontariamente le imprese e le organizzazioni che desiderano impegnarsi nel valutare e migliorare la propria efficienza ambientale. EMAS è principalmente destinato a fornire agli stakeholder uno strumento attraverso cui è possibile avere informazioni sulle prestazioni ambientali dell'organizzazione.

⁹ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

¹⁰ Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.

Progetti di green innovation in ambito europeo

SEA è presente da tempo e attivamente all'interno dell'*Environmental Strategy Committee* e del *Technical and Operational Safety Committee* di ACI Europe, l'associazione europea degli aeroporti, prendendo parte anche a specifici gruppi di lavoro su temi ambientali di particolare impatto (rumore aeronautico). In questi anni abbiamo rafforzato la nostra presenza in campo europeo, promuovendo *partnership* progettuali con primari soggetti aeroportuali, territoriali e scientifici incentrati sulla gestione energetica, la gestione delle acque e l'evoluzione delle filosofie e delle procedure di manutenzione nonché dei sistemi di controllo dell'infrastruttura aeroportuale. Ciò contribuisce ad alimentare la necessaria dimensione internazionale di scambio e confronto delle *best practices* sulla gestione delle problematiche ambientali.

Nell'ambito del programma Horizon 2020 e CEF (*Connecting Europe Facilities*), sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

- **SATIE: Security of Air Transport Infrastructure Europe.** Il progetto, di durata biennale, ha l'obiettivo di costruire un *security toolkit* che rafforzi la resilienza agli attacchi cyber e fisici negli aeroporti europei, garantendo al contempo la protezione di sistemi critici, infrastrutture, dati sensibili e passeggeri, aprendo la strada a una nuova generazione di *Security Operation Center* (SOC) che potranno essere inclusi in una politica di sicurezza aeroportuale completa;
- **ClimOp: Climate assessment of innovative mitigation strategies towards Operational improvements in Aviation.** Il progetto ha una durata di 42 mesi con l'obiettivo di valutare, definire e supportare l'implementazione di strategie di mitigazione necessarie a promuovere e attuare gli *"operational improvements"* individuati, al fine di minimizzare gli effetti negativi del trasporto aereo sui cambiamenti climatici;
- **FENIX: European FEderated Network of Information eXchange in Logistics.** Il progetto, di durata triennale, ha l'obiettivo di costruire una federazione di piattaforme, e strumenti avanzati di gestione intelligente della catena di approvvigionamento e di gestione multimodale del Corridoio TEN-T che possono essere utilizzati dai vari attori dello stesso Corridoio per ottimizzare le loro operazioni. Il 25-26 marzo 2020 si è svolta la 1a *General Assembly* con la partecipazione dei 43 beneficiari e 23 *implementing body* coinvolti nel progetto;

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISORSE

- ITAIR ISAC: il progetto coordinato da ASSAEROPORTI e in *partnership* con Aeroporti di Bergamo, Torino, Bologna, ENAV e IDS AirNav prevede il miglioramento delle capacità informatiche degli operatori aeroportuali italiani attraverso la creazione di un Centro di Analisi per la condivisione delle informazioni;
- PASS4CORE, progetto che programma lo sviluppo e il miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale italiana. È stato firmato il *Grant Agreement* tra l'Agenzia INEA (*Innovation and Networks Executive Agency*) e i diversi *partner* (5 interporti, 1 aeroporto - Malpensa - 2 concessionarie autostradali e 3 operatori privati);
- MXP-NLINE, in *partnership* con FERROVIENORD, prevede il collegamento di Malpensa *Terminal 2* con la linea ferroviaria RFI del Sempione. È stato firmato il *Grant Agreement* ed è prevista l'inaugurazione del cantiere entro fine anno, con chiusura dei lavori a giugno 2024;
- MILAN EAST HUB GATE, in *partnership* con Comune di Milano/Comune di Segrate/RFI, relativo al progetto di Fattibilità Tecnica Economica (FTE) della nuova stazione di Alta Velocità sulla linea RFI a Segrate e del prolungamento della linea metropolitana M4 per collegare l'aeroporto di Linate alla nuova stazione. È stato firmato il *Grant Agreement* ed è prevista la conclusione il 30/06/2022.

Inoltre, nel 2020, SEA ha partecipato a nuove iniziative europee, sui temi ambientali, trasporti sostenibili e sulla *safety/security*, in ottica di innovazione ed ottimizzazione di risorse e processi. Attualmente SEA ha ricevuto valutazione positiva il progetto ORCHESTRA: *Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement* che ha l'obiettivo di fornire un ecosistema di gestione del traffico multimodale (MTME - *multimodal traffic management ecosystem*) che, oltre a potenziare la collaborazione e la sincronizzazione delle operazioni all'interno e tra le modalità di trasporto, contribuisca a migliorare la sicurezza, aumentando l'accessibilità e riducendo le emissioni.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

OUTPUT

L'output della gestione è rappresentato dall'insieme delle attività caratteristiche svolte e dalle modalità con cui esse sono state poste in essere. Corrisponde quindi allo sforzo organizzativo, operativo, competitivo realizzato nell'anno di riferimento per far funzionare gli aeroporti nel miglior interesse del territorio servito e in sintonia con le aspettative di quest'ultimo. Comprende quindi non solo il volume e la qualità delle performance operative erogate, ma anche progetti e iniziative che sono andate in direzione di un consolidamento della cittadinanza sociale.

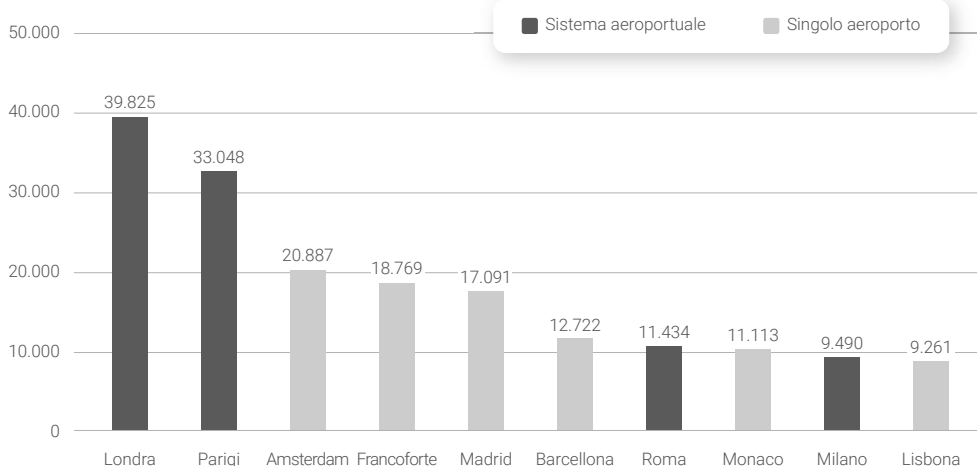
Performance competitive del Business Aviation

TRAFFICO PASSEGGERI

Gli aeroporti di Milano si collocano tra i principali sistemi aeroportuali europei, con 9,5 milioni di passeggeri trasportati nel 2020.

In particolare, il sistema milanese ha occupato il 2° posto in Italia e il 9° in Europa per volumi di traffico passeggeri. Nel corso del 2020 i due aeroporti, a causa della pandemia Covid-19 hanno visto una diminuzione di 25.789.351 passeggeri (-73,2%) e di 177.505 movimenti (-60,1%) rispetto al 2019.

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di traffico passeggeri - 2020 (.000 pax)*



*Compresi transiti
Fonte: SEA, ACI Europe

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISULTATI

Indicatori di performance del Business Aviation del sistema aeroportuale SEA

	Movimenti (n.)			Passeggeri (n.)			Merci (ton.)		
	2020	2019	Δ %	2020	2019	Δ %	2020	2019	Δ %
Malpensa	89.264	225.506	-60,4	7.202.319	28.706.379	-74,9	511.292	544.978	-6,2
Linate ^(*)	28.513	69.776	-59,1	2.251.630	6.536.921	-65,6	765	6.380	-88,0
Sistema aeroportuale	117.777	295.282	-60,1	9.453.949	35.243.300	-73,2	512.057	551.358	-7,1

^(*) Lo scalo di Linate è stato chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre 2019.

Fonte: SEA

Nella classifica degli aeroporti maggiormente serviti dal sistema nel 2020 spiccano Catania, Londra (con 5 aeroporti) e Parigi (con Charles de Gaulle e Orly). A seguire, Palermo, Roma e Cagliari.

In conseguenza dei diversi provvedimenti anti-pandemia assunti dal Governo italiano, il sistema aeroportuale milanese nel corso del 2020 ha operato con i seguenti assetti:

- chiusura dello scalo Linate dal 16 marzo;
- chiusura del *Terminal 1* di Malpensa dal 16 marzo al 14 giugno e gestione esclusiva del traffico nel *Terminal 2*;
- riapertura del *Terminal 1* dal 15 giugno e chiusura dalla stessa data del *Terminal 2*;
- riapertura di Linate dal 13 luglio;
- chiusura dei satelliti nord e sud del *Terminal 1* di Malpensa dall'11 novembre, con operatività concentrata nel satellite centrale.

Malpensa

Nel 2020 Malpensa ha registrato 7,2 milioni di passeggeri (-74,9% sul 2019). La maggior riduzione dei volumi (-21,5 milioni di passeggeri) è stata accusata dai vettori *legacy* (-12,2 milioni di passeggeri; -79,4%) mentre le compagnie *low cost* e *leisure* hanno mostrato una maggior elasticità in occasione dell'allentamento delle restrizioni, perdendo rispettivamente il 69,4% e il 73,1% dei volumi dell'anno precedente.

Nella prima parte dell'anno, in particolare nei mesi di *lockdown*, SEA ha scelto di concentrare sul *Terminal 2* il traffico residuo, caratterizzato quasi esclusivamente da voli *rescue* operati da Alitalia e Neos.

Tra le principali destinazioni continentali operate: Catania e Palermo con easyJet, Ryanair, Alitalia e Wizz Air; Parigi Charles de Gaulle con easyJet; Lamezia Terme attraverso Ryanair; Amsterdam con easyJet e Vueling.

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Arrivo Diurni	31.959	96.853	6.869	4.558	1.506	4.036	3	8	40.337	105.455
Partenza Diurni	34.203	103.790	6.863	4.389	1.546	4.098	3	7	42.615	112.284
Arrivo Notturni	2.956	9.759	2.922	1.582	61	235	-	-	5.939	11.576
Partenza Notturni	577	2.819	2.915	1.756	49	169	-	-	3.541	4.744
Totale	69.695	213.221	19.569	12.285	3.162	8.538	6	15	92.432	234.059

*Per movimenti notturni si intendono quelli effettuati dalle 23 alle 6.

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Passeggeri in arrivo	1.076.976	2.955.062	2.561.822	11.468.005	3.638.798	14.423.067
Passeggeri in partenza	1.111.424	2.829.481	2.452.097	11.453.831	3.563.521	14.283.312
Totale passeggeri	2.188.400	5.784.543	5.013.919	22.921.836	7.202.319	28.706.379

Fonte: SEA

Numero di passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Nazionali	2.188.400	5.784.543	1.592	7.660	2.189.992	5.792.203
Internazionali	3.590.175	15.910.340	10.467	27.277	3.600.642	15.937.617
Intercontinentali	1.423.744	7.011.496	22.519	86.488	1.446.263	7.097.984
Totale	7.202.319	28.706.379	34.578	121.425	7.236.897	28.827.804

Fonte: SEA

Destinazioni del traffico passeggeri dal Terminal 1 - 2020

Area geografica	%
Europa	78,0
Medio Oriente	9,5
Africa	5,1
Estremo Oriente	3,2
Nord America	2,6
Centro/Sud America	1,6

Fonte: SEA

Le destinazioni intercontinentali hanno generato un volume di traffico di circa 1,5 milioni di passeggeri serviti, con una diminuzione di circa il 78% rispetto al 2019. Le principali destinazioni servite sono state: Il Cairo, Istanbul, Doha, Dubai e Nanchino.

Lo scalo oggi ha una connettività diretta con 82 paesi del mondo serviti da voli di linea non stop.

Iniziative di sviluppo del traffico e della connettività di Malpensa

La politica commerciale adottata da SEA prevede un costante contatto con le compagnie aeree, la ricerca di nuove opportunità di sviluppo con specifici accordi di incentivazione e strumenti di *marketing* ("welcome package", iniziative di comunicazione, partecipazione a eventi internazionali) oltre alla partecipazione ai negoziati per la revisione degli Accordi Bilaterali con l'intento di perseguire una più ampia liberalizzazione in materia di diritti di traffico, ivi compresi i diritti di quinta libertà.

Azioni di espansione del traffico a Malpensa (n.)

	2020	2019	2018	TOTALE
Nuovi vettori	2	2	5	9
Nuovi servizi*	41	43	36	120
Incremento frequenze da parte di vettori già presenti su rotte già da essi operate	0	16	25	41
Aumento complessivo di frequenze settimanali (nuovi servizi + incremento frequenze)	177	207	284	668

*Per nuovi servizi si intende l'introduzione di nuove destinazioni servite da vettori già operanti, oppure nuovi vettori che operano su rotte già servite, o ancora nuovi vettori che servono nuove destinazioni.

Fonte: SEA

Nel corso del 2020 l'obiettivo di aumentare la connettività a servizio del territorio - attraverso l'acquisizione di nuovi vettori e lo sviluppo delle attività di quelli già presenti sullo scalo - si è sostanziato nell'attivazione di 41 nuovi servizi per 177 nuovi voli settimanali con 2 nuove compagnie aeree.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISULTATI

Il nuovo vettore *low cost* ungherese Wizzair ha confermato gli ambiziosi piani di crescita con più di 100 aeromobili in ingresso entro i prossimi 5 anni e l'apertura di nuove basi in Europa Occidentale dopo quelle di Londra Luton e Vienna, grazie alla comprovata solidità finanziaria che gli permette di affrontare, meglio degli altri vettori, la crisi.

Nel maggio 2020 è stata annunciata la creazione della nuova base Wizzair a Malpensa, con la definizione di un nuovo accordo commerciale che prevede il posizionamento di 4 aeromobili a partire da luglio 2020 fino ad un massimo di 12 in cinque anni. Il *network* iniziale prevedeva circa 30 destinazioni in 18 Paesi (15 europei più Marocco, Georgia e Israele), ma l'evoluzione della pandemia, con le restrizioni in atto, ha costretto il vettore a rivedere temporaneamente il proprio piano di sviluppo, concentrando l'offerta principalmente sulle rotte domestiche del sud Italia. Wizzair vanta la flotta più giovane in Europa (110 aeromobili con età media inferiore a cinque anni) e il nuovo ordinativo flotta prevede un importante ingresso di A321 neo dal ridotto impatto ambientale in termini di emissioni e rumore (-50%).

Linate

Nel 2020 Linate ha registrato 2,3 milioni di passeggeri (-65,6% rispetto al 2019). Dalla riapertura del *terminal* in luglio - e fino a dicembre - Linate ha operato con delle limitazioni al numero di frequenze orarie (ulteriori rispetto a quanto previsto per legge), riducendo sensibilmente la capacità complessiva (le limitazioni si protrarranno fino alla fine della stagione invernale 2021). Lo scalo è stato pienamente operativo nel mese di gennaio (+0,4%), mentre nel mese di febbraio, nonostante i 29 giorni dell'anno bisestile, si è rilevato un progressivo calo giornaliero con una contrazione a fine mese del -12,3%.

A partire dal 13 luglio, con la riapertura dell'operatività dello scalo, alcuni vettori hanno riattivato parte dei collegamenti. Tra i principali, per numero di passeggeri annui trasportati, si segnalano Alitalia (1,6 milioni di passeggeri, -59,9%), British Airways (130 mila di passeggeri, -75,5%), easyJet (123 mila, -77,0%) e Lufthansa (104 mila di passeggeri, -62,2%).

Nella classifica delle destinazioni maggiormente servite si trovano Roma Fiumicino, Cagliari e Catania; primo scalo internazionale è risultato essere Londra Heathrow.

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Passeggeri in arrivo	732.265	1.636.588	419.324	1.607.722	1.151.589	3.244.310
Passeggeri in partenza	666.797	1.695.756	433.244	1.596.855	1.100.041	3.292.611
Totale passeggeri	1.399.062	3.332.344	852.568	3.204.577	2.251.630	6.536.921

Fonte: SEA

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Arrivo Diurni	14.062	33.692	3	53	6.042	7.767	10	4	20.117	41.516
Partenza Diurni	14.247	34.686	-	7	6.083	7.783	11	3	20.341	42.479
Arrivo Notturni	195	1.053	-	89	133	205	1	-	329	1.347
Partenza Notturni	6	61	-	135	207	191	-	1	213	388
Totale	28.510	69.492	3	284	12.465	15.946	22	8	41.000	85.730

*Per movimenti notturni si intendono quelli effettuati dalle 23 alle 6. - Fonte: SEA

Passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Nazionali	1.399.062	3.332.344	632	603	1.399.694	3.332.947
Internazionali	852.568	3.204.577	489	1.596	853.057	3.206.173
Totale	2.251.630	6.536.921	1.121	2.199	2.252.751	6.539.120

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



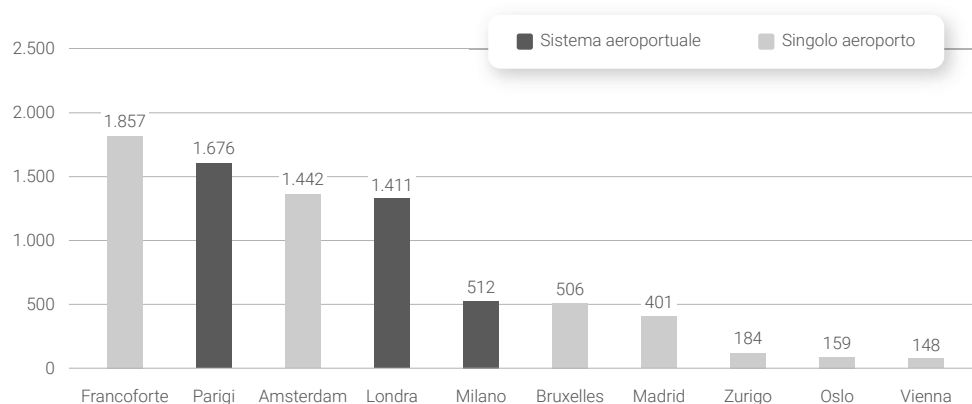
RISULTATI

TRAFFICO MERCI

Il sistema aeroportuale milanese occupa il 1° posto in Italia e il 5° in Europa per volumi di traffico merci.

Nel 2020 il traffico merci gestito dagli aeroporti di Malpensa e Linate si è attestato su un volume pari a oltre 512.000 tonnellate, registrando un decremento di oltre 39.000 tonnellate (-7,1% a livello di sistema e -6,2% a Malpensa).

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di merci - 2020 (.000 ton)

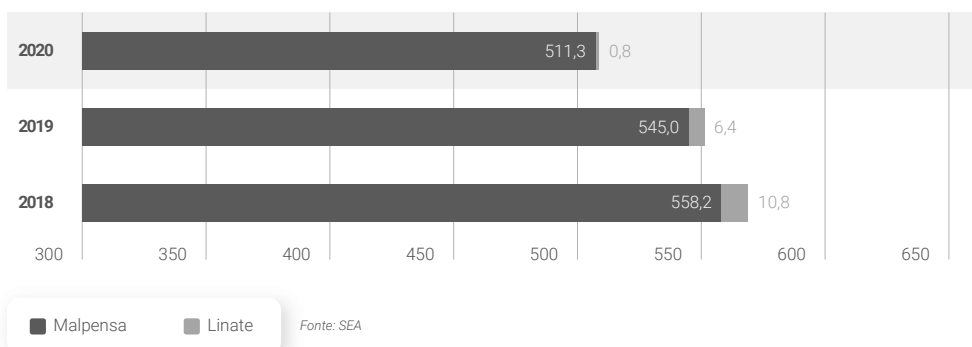


* Compresi transiti.

Fonte: SEA, ACI Europe

L'assenza quasi totale di restrizioni per il trasporto delle merci ha consentito di mantenere sempre attivo il comparto *car-go*, che ha dovuto però misurarsi con una serie di difficoltà legate alla riduzione di capacità offerta (-65,7%) da parte delle compagnie aeree, a causa del venir meno degli spazi di stiva dei voli passeggeri intercontinentali (cd. *belly*). Nel 2019 questi spazi avevano assorbito il 30% del traffico *cargo* di Malpensa. Questa riduzione è stata compensata riadattando i modelli operativi alle nuove condizioni di traffico. Degno di nota è il fenomeno dei vettori passeggeri che hanno riconvertito la loro attività (e una parte della loro flotta) al trasporto merci, sfruttando a tal fine lo spazio in cabina oltre a quello di stiva. I vettori *all cargo*, invece, dopo aver risentito della recessione pandemica fino ad aprile, hanno registrato nei mesi successivi risultati positivi, attestandosi a fine anno al +19,8% di merce processata grazie alla crescita dei movimenti e delle merci trasportate.

Traffico merci gestito dal sistema aeroportuale milanese (.000 ton)



■ Malpensa ■ Linate

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

Lo sviluppo dell'e-commerce, particolarmente intenso a partire dal mese di maggio, ha contribuito in modo significativo al conseguimento di questo risultato, alimentando i voli degli *express courier* e dei grandi operatori del settore, che ormai dispongono di propri *network* aerei basati anche sull'aeroporto di Malpensa.

La situazione di mercato ha portato dunque a un sensibile incremento del complesso dei voli *cargo* (operati dai vettori tradizionali, dai corrieri espresso e da operatori di e-commerce) che hanno registrato una crescita del 60% rispetto al 2019.

Malpensa - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (*cargo* e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Arrivo	197.330	140.100	29.953	84.506	227.283	224.606
Partenza	255.080	232.650	28.929	87.722	284.008	320.372
Totale merci	452.410	372.750	58.882	172.228	511.291	544.978

Fonte: SEA

Linate - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (*cargo* e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Arrivo	-	2.607	281.098	502	281.098	3.109
Partenza	-	2.227	483.649	1.042	483.649	3.269
Totale merci	-	4.834	764.747	1.544	764.747	6.379

Fonte: SEA

Gli operatori European Air Transport (DHL) e Fedex hanno contribuito maggiormente alla *performance* del segmento *all cargo*, incrementando nel corso dell'anno la propria attività fino a superare i livelli pre-crisi, anche per effetto della crescita delle vendite *on line*. Si segnala anche il positivo andamento di Air China, non presente nel 2019, e Qatar Airways. Nel secondo trimestre dell'anno lo scalo di Malpensa è stato utilizzato come *hub* di riferimento per la consegna e distribuzione dei dispositivi anti-Covid-19. La quota di mercato di Malpensa nel settore *air cargo* italiano nel 2020 è cresciuta sensibilmente, passando dal 53,5% al 66,0%.¹⁰

All'inizio del 2021 DHL Express Italy ha inaugurato, presso la *Cargo City* dell'aeroporto di Malpensa, il nuovo *hub* logistico: un impianto tecnologicamente avanzato capace di gestire 37 voli al giorno e oltre 38 mila pezzi l'ora. Rappresenta il quarto *hub* DHL a livello europeo ed è stato realizzato nel pieno rispetto delle linee guida in tema di sostenibilità, sicurezza ed efficienza.

Malpensa - Distribuzione del traffico merci per area geografica di destinazione
(% su volume complessivo merci)

Area geografica	2020	2019	2018
Europa	35,7	27,8	26,7
Medio Oriente	26,8	28,8	32,0
Estremo Oriente	24,7	25,9	24,8
Nord America	10,9	15,2	14,0
Africa	1,5	1,4	1,6
Centro-Sud America	0,4	0,9	0,9

Fonte: SEA

La distribuzione del traffico *cargo* per area geografica evidenzia contrazioni generalizzate su tutte le aree ad esclusione dell'Europa (+11% del trasportato) e del domestico. Le aree del Medio ed Estremo Oriente sono invece in contrazione rispettivamente del -12,6% e del -10,4%; il Nord America, particolarmente penalizzato dalla diffusione del virus, ha registrato un calo del -32,9%.

Presso l'aeroporto di Malpensa è stata introdotta già da diversi anni una Carta dei Servizi Merci, al fine di:

- definire livelli di *performance* e di qualità che possano soddisfare le attese degli operatori che usufruiscono dei servizi di assistenza merci;
- assicurare a SEA la disponibilità di un sistema di governo e controllo delle prestazioni dei servizi *cargo* erogati nello scalo, al fine di garantire la qualità del risultato finale.

¹⁰ Dato al 30 novembre 2020.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



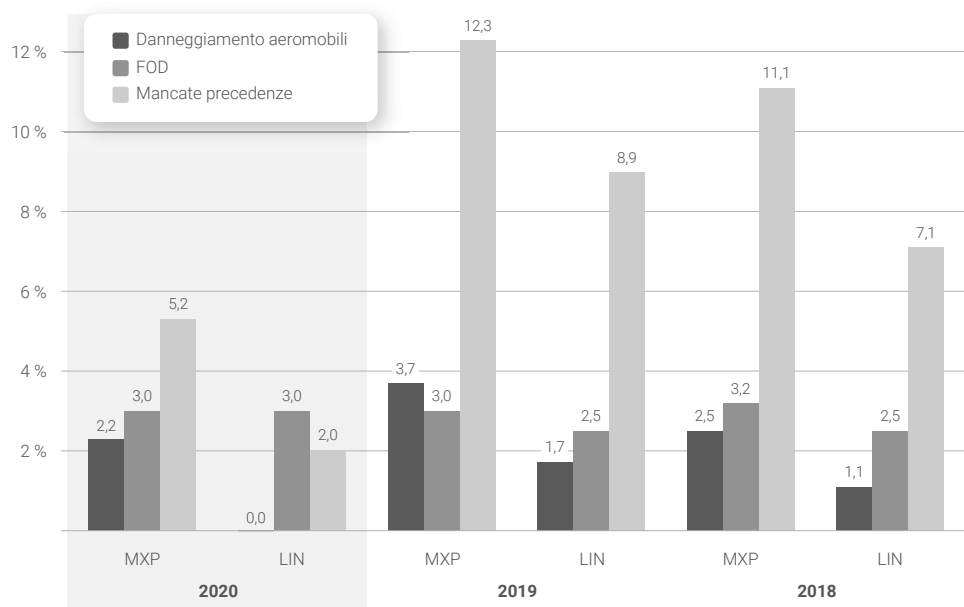
RISULTATI

Safety Aeronautica

Negli aeroporti di Milano è attivo un efficace *Safety Management System* (SMS), validato e controllato anche da ENAC, per garantire in termini di *safety* aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio attraverso il mantenimento delle infrastrutture di volo e degli impianti, dei processi e procedure operative e della formazione del personale coinvolto. Il confronto e l'approfondimento delle tematiche che costituiscono i capisaldi della struttura del *Safety Management System* sono trattati mensilmente nei *Safety Board* e nei *Safety Committee* di Linate e di Malpensa, garantendo una completa e diffusa trattazione dei temi di sicurezza delle operazioni. La partecipazione attiva di tutti gli operatori aeroportuali, compagnie aeree, enti istituzionali e soggetti attori delle differenti attività presenti nei due aeroporti, permette un ampio confronto e un costruttivo dibattito sulle principali tematiche trattate. Per monitorare l'efficacia del *Safety Management System* aeroportuale utilizziamo alcuni elementi quantitativi riferiti sia a Linate sia a Malpensa. Gli indicatori dei principali eventi riscontrati negli scali di SEA non hanno evidenziato particolari problematiche dal punto di vista del mantenimento di adeguati livelli di *safety* aeronautica. Di seguito l'incidenza percentuale di tre indicatori significativi rispetto ai GSR (*Ground Safety Report*) ricevuti. I GSR ricevuti nel 2020 sono stati rispettivamente 538 per Malpensa (1.155 nel 2019) e 197 per Linate (403 nel 2019).

Gli indicatori presentano un andamento quasi costante nonostante il confronto avvenga su due anni che presentano delle gestioni operative straordinarie. Infatti, a Malpensa nel 2019 si è registrato un incremento dei voli di quasi il 40% dovuto al progetto "Bridge" vs il 2020 che ha risentito dell'emergenza pandemica da Covid-19. Il numero dei GSR ricevuti da SMS rispecchia chiaramente questo *trend*. Il medesimo discorso è possibile riportarlo su Linate dove, sebbene la chiusura estiva del 2019 abbia ridotto i voli, il 2020 è stato contrassegnato da un ulteriore riduzione che ha pesato sui GSR ricevuti e quindi sulla comparabilità dei dati.

Indicatori della Safety Aeroportuale



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

WILDLIFE STRIKE: PREVENZIONE E MONITORAGGIO

Le attività di prevenzione e di monitoraggio del fenomeno *wildlife strike* sono disciplinate dal "Piano di riduzione del rischio da impatto con uccelli e animali selvatici" e dalla relativa Procedura Operativa, entrambi inseriti nei manuali di aeroporto (distinti per Linate e Malpensa) e redatti da SEA in conformità alla circolare ENAC APT 16/2004 e certificati dall'ente stesso. Sono inoltre periodicamente soggetti a *audit* sia da parte dell'autorità che del personale interno. Gli aspetti relativi al tema specifico del *bird strike* sono trattati nella Circolare ENAC APT-01B "Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti", in linea con le disposizioni ICAO Annex 14. Sia il Piano sia la Procedura Operativa si attengono alle linee guida della circolare, garantendo una costante attività di monitoraggio e di allontanamento di uccelli e di fauna dal sedime. Particolare attenzione è riservata all'area di manovra con l'utilizzo di moderne attrezzature messe a disposizione dal mercato internazionale. A supporto di questa attività SEA si avvale della società BCI (*Bird Control Italy*, leader del settore di prevenzione del *bird strike*, che svolge la propria attività nella maggior parte degli aeroporti nazionali). Tutti gli interventi effettuati sono documentati con i *bird strike monitoring form* e con i *bird strike reporting form* alimentando un database gestito attraverso un programma software chiamato "*Bird Strike Management System*". Rispetto al 2019 le segnalazioni di *bird strike* sono in sensibile aumento su Malpensa dovuto al numero inferiore di movimenti sullo scalo tuttavia, non si sono registrati incrementi di severità del fenomeno, come dimostrato dal coefficiente del BRI2 che risulta, per entrambi gli scali, ampiamente al di sotto del limite normativo (0,5). SEA continua nell'attività di controllo e gestione del fenomeno attuando con sistematicità azioni di prevenzione e mitigazione, quali aumento di strumenti dissuasivi, utilizzo di prodotti utilizzati dopo lo sfalcio dell'erba per il controllo delle popolazioni di invertebrati. Inoltre, in occasione della chiusura di Linate è stata effettuata una cattura non cruenta delle lepri.

Indicatori di rischio di *wildlife striking*

	Linate			Malpensa		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Wildlife Strike ⁽¹⁾	3,7	3,6	1,3	9,1	3,7	1,08
Wildlife Strike ⁽²⁾	0,08	0,11	0,10	0,22	0,19	0,08

⁽¹⁾ Rateo annuale per 10.000 movimenti.

⁽²⁾ Indicatore di rischio BRI2 calcolato secondo la nuova Circolare APT-01B ENAC.

Fonte: SEA

Qualità dei servizi aviation e non aviation erogati ai passeggeri

La Carta dei Servizi è lo strumento creato per definire il livello qualitativo dei servizi erogati dal gestore aeroportuale e garantiti ai passeggeri. Attraverso questo documento SEA comunica ai passeggeri, insieme alle compagnie aeree e alle società che per le stesse forniscono servizi, gli obiettivi di qualità verso i quali ci assumiamo precisi impegni circa il livello dei servizi offerti. Nel 2020 la pandemia Covid-19, oltre agli impatti negativi su volumi di traffico, ha significato una completa riconfigurazione dell'operatività dei *terminal*, che ha messo in discussione i tradizionali canoni della qualità e della "*Customer Experience*".

In questo nuovo e complesso scenario e in linea con le indicazioni di ENAC, l'attività di monitoraggio della qualità dei servizi aeroportuali è stata nella prima fase della pandemia sospesa, successivamente ripresa in modo discontinuo in base all'operatività dello scalo. I dati complessivi raccolti nel 2020 hanno consentito di costruire solo un quadro parziale, in forte discontinuità con gli anni precedenti. Pertanto, ENAC a gennaio 2021 ha formalizzato a tutti i Gestori Aeroportuali, l'opportunità di non pubblicare la sezione dell'allegato contenente gli indicatori valorizzati di qualità.

INIZIATIVE PROMOSSE A FRONTE DELL'EMERGENZA COVID-19

SEA ha indirizzato la sua azione di contrasto alla pandemia riferendosi a norme, linee di indirizzo e *best practices* che regolano e caratterizzano ogni particolare ambito d'intervento.

Sono così stati elaborati diversi Protocolli:

- Protocollo Aziendale: le misure in capo al Datore di lavoro, a tutela dei dipendenti e dei soggetti terzi che, rientrano nelle tutele previste dal D. Lgs. 81/08;
- 2 Protocolli Operativi Sanitari (Linate e Malpensa), che raccolgono tutte le misure in capo al Gestore aeroportuale:

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

- a tutela dei Passeggeri e degli Utenti aeroportuali;
- di indirizzo e coordinamento di tutti i soggetti aeroportuali per regolamentare le aree di lavoro comuni.

I Protocolli sono stati predisposti da un gruppo di lavoro composto dalle principali funzioni operative di SEA con la collaborazione di EY Advisory e del Gruppo San Donato, anche alla luce delle Linee Guida redatte dal Comitato Scientifico GSD e Università Vita-Salute San Raffaele con i seguenti obiettivi prioritari:

- salvaguardare la salute di passeggeri e operatori minimizzando i rischi di trasmissione del contagio;
- garantire sempre e comunque il mantenimento dei normali livelli di *safety* e *security* delle operazioni;
- favorire la ripresa del traffico passeggeri dopo il periodo di *lockdown* imposto dall'emergenza sanitaria.

I Protocolli sono stati applicati a passeggeri, operatori aeroportuali ed eventuali visitatori - per attività svolte sia nelle aree interne che esterne agli edifici gestiti da SEA aperte a soggetti terzi - e includono una serie di misure di carattere generale (definite "misure di sistema") e alcune indicazioni specifiche riguardanti il sistema del trasporto aereo.

CERTIFICAZIONI CONSEGUITE

Grazie ai protocolli seguiti e alle modalità di implementazione delle disposizioni anti-Covid19, gli aeroporti di Linate e Malpensa hanno ottenuto:

- certificazione ACI World - *Airport Health Accreditation*, che attesta come entrambi gli scali milanesi offrano ai passeggeri e a tutti gli operatori una permanenza sicura in aeroporto, in linea con le raccomandazioni operative e sanitarie di:
 - ACI World, *Airports Council International*;
 - ICAO, *International Civil Aviation Organization*;
 - EASA, *European Union Aviation Safety Agency*;
 - ECDC, *European Centre for Disease Prevention and Control*;
- attestazione *Hygiene Synopsis* rilasciata dal TÜV SUD Italia che promuove, a livello internazionale, l'eccellenza delle pratiche adottate e delle professionalità messe in campo per garantire la sicurezza ai passeggeri e agli operatori nella lotta contro il Covid-19.

IMPLEMENTAZIONE DELLE MISURE

Le misure preventive comunicate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dall'Istituto Superiore di Sanità e dal

Ministero della Salute sono state comunicate agli operatori e passeggeri tramite il sito *internet* dell'aeroporto e nelle aree del *terminal* tramite cartellonistica, infografiche e annunci sonori. Al fine di impedire l'accesso alla aerostazione a chi presentasse temperatura maggiore di 37.5 °C, sia a Linate che a Malpensa, sono stati individuati specifici punti di accesso e di uscita all'edificio che hanno consentito di garantire la separazione dei flussi e la misurazione della temperatura di ogni persona in ingresso. È stato reso obbligatorio per tutte le persone presenti all'interno dell'aerostazione l'utilizzo di una mascherina protettiva. A tutti i dipendenti sono state fornite mascherine certificate.

Alle figure professionali che svolgevano operazioni a diretto contatto con passeggeri per le quali non era possibile garantire il distanziamento interpersonale (es. Guardie Giurate ai filtri di sicurezza, addetti assistenza Passeggeri a Ridotta Mobilità, ecc.) sono state fornite mascherine FFP2 senza valvola. Ai lavoratori sono state fornite le corrette indicazioni per l'utilizzo e la gestione di tutti i dispositivi di protezione individuale in dotazione (mascherine, guanti, occhiali protettivi, tute in carta, ecc.).

All'interno del *terminal* sono state attuate specifiche procedure al fine di garantire una distanza interpersonale di almeno 1 metro, a meno che non si trattasse di componenti del medesimo nucleo familiare. In particolare, sono state attivate le seguenti azioni:

- presenza di adesivi a terra in tutte le aree di attesa e accodamento sia all'interno del *terminal* che nelle aree immediatamente esterne, opportunamente distanziati tra loro e riportanti l'indicazione: "*keep your distance*";
- nelle aree in cui erano possibili maggiori assembramenti hanno operato dei "facilitatori" che invitavano a rispettare le corrette distanze di sicurezza;
- riduzione del numero delle sedute disponibili per inibire la possibilità di utilizzo dei due posti centrali in tutti i blocchi di sedute da quattro posti presenti nel *terminal*;
- installazione di barriere protettive in *plexiglass* presso tutti i banchi *check-in*, biglietterie, *gates*, *lost & found*, informazioni e ogni altra postazione operativa che prevedesse interazione con i passeggeri.

La separazione interpersonale è stata garantita anche a bordo dei bus che effettuano il trasporto dei passeggeri tra il *terminal* e l'aeromobile, dove il numero massimo di passeggeri consentiti a bordo è stato ridotto del 50% rispetto alla capienza massima (con indicazione a terra, mediante adesivi, dei punti dove sostare e inibizione dell'utilizzo di sedili adiacenti).

È stata assicurata la pulizia e l'igienizzazione di ambienti e attrezzature attraverso la disinfezione con prodotti ade-

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

guati e certificati, con particolare attenzione alle aree più affollate. *Dispenser* di gel disinfettante sono stati resi disponibili in modo capillare nelle diverse aree del *terminal*.

Presso i punti di ristoro e servizi commerciali, il titolare degli spazi assegnati in sub-concessione (ad es. bar, ristorante, negozio, *rent-a-car*, banca, ufficio postale, ecc.) doveva garantire il mantenimento almeno della distanza interpersonale di sicurezza e il rispetto delle misure di volta in volta emanate dal Governo (DPCM, Decreto-legge, Linee guida, ecc.) o dalla Regione Lombardia.

Sui siti degli aeroporti è stata creata un'apposita sezione Covid-19 per informare i passeggeri sui comportamenti da seguire e contenente le domande più frequenti utili per la predisposizione del viaggio in tutta sicurezza. Una campagna informativa è stata dedicata anche ai passeggeri a ridotta mobilità e a tutti coloro che richiedono assistenza con l'obiettivo di offrire informazioni utili e precise e dare evidenza della cura particolare e dei servizi offerti anche durante il periodo di pandemia.

RICONOSCIMENTO "VOICE OF THE CUSTOMER" DI ACI WORLD

Airports Council International (ACI) World ha assegnato un riconoscimento agli aeroporti che hanno continuato a dare la priorità all'ascolto e al coinvolgimento dei clienti durante la pandemia Covid-19.

Lo scalo di Milano Malpensa è stato inserito tra i 140 aéro-

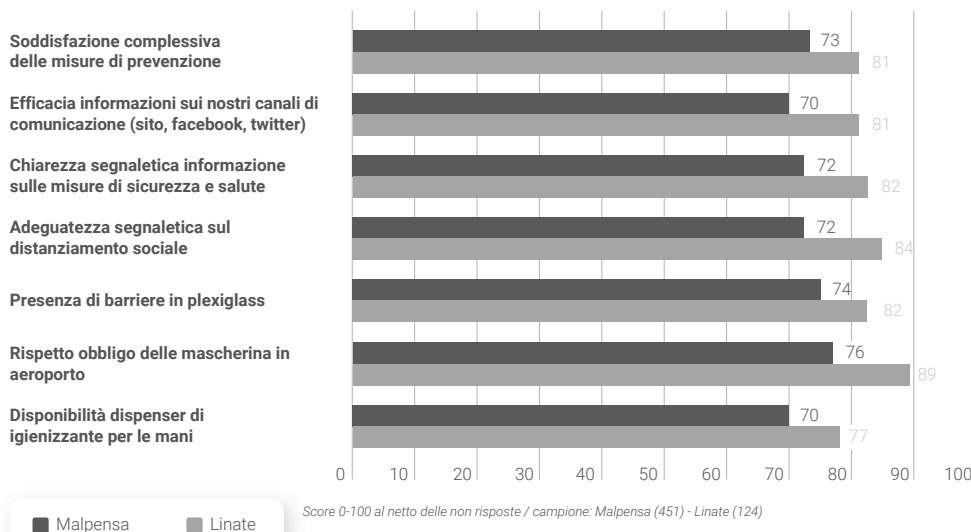
porti di tutto il mondo (33 in Europa) a vedersi assegnato talericonoscimento. Il riconoscimento "*The Voice of the Customer*" è rivolto agli aeroporti che hanno dimostrato sforzi significativi nella raccolta del *feedback* dei passeggeri attraverso il programma *Airport Service Quality (ASQ)* per aiutarli a comprendere meglio i propri clienti durante la pandemia. Per qualificarsi, un membro dell'aeroporto doveva aver raccolto tre o più trimestri di dati. Malpensa rientra dunque nel ristretto *panel* di aeroporti internazionali che hanno cercato incessantemente di raccogliere il *feedback* dei passeggeri durante la pandemia. Durante quel periodo, nonostante i continui cambi di assetto operativo che costringevano a scalare rapidamente la capacità di movimentazione dei passeggeri verso l'alto o verso il basso, i passeggeri dello scalo di Malpensa sono stati assistiti in diverse parti dell'aeroporto riadattate alle esigenze di volta in volta emergenti, garantendo loro le massime condizioni di protezione sanitaria.

LIVELLO DI SODDISFAZIONE DEI PASSEGGERI SULLE MISURE ADOTTATE

Sono stati implementati dei KPI di monitoraggio dell'efficacia e dell'efficienza delle misure adottate per il contrasto alla diffusione del Covid-19 ed avviati sondaggi specifici per comprendere l'evoluzione delle esigenze e delle aspettative del passeggero, con particolare attenzione verso l'impatto sull'esperienza di viaggio.

Il KPI generale di "soddisfazione complessiva di tutte le misure adottate" evidenzia un indice di soddisfazione medio del 75% a livello di sistema aeroportuale.

Livello di soddisfazione dei passeggeri sulle misure di contrasto al Covid-19 adottate negli aeroporti di Milano



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

Offerta di servizi commerciali

Le attività *Non Aviation* includono:

- attività *retail* (vendita al pubblico, in regime *duty free* e *duty paid*, ristorazione, autonoleggi, gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie);
- gestione dei parcheggi;
- gestione degli spazi *cargo*;
- gestione degli spazi pubblicitari;
- altre attività, raggruppate sotto la voce "servizi ed altri ricavi" (quali manutenzione mezzi, *real estate*, incluse locazioni e concessioni di porzioni del sedime aeroportuale e servizi tecnologici e di progettazione, nonché servizi di sicurezza non regolamentati).

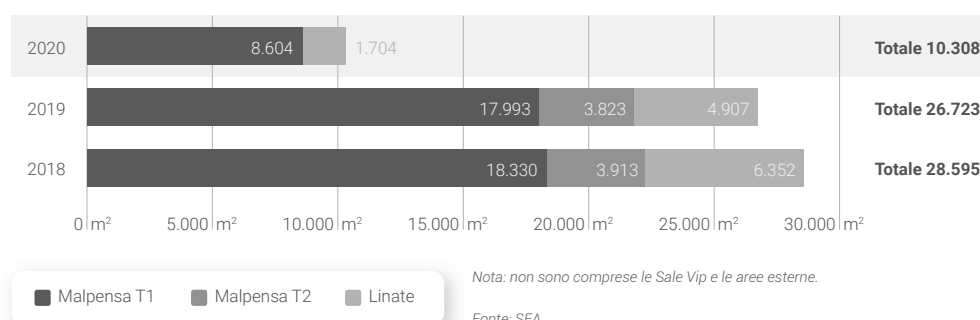
Retail

I punti vendita siti all'interno delle aerostazioni passeggeri offrono prodotti sia in regime di *duty free* (ovvero in esenzione dal pagamento dell'IVA e delle *accise*), sia in regime di *duty paid* (ossia in regime ordinario di acquisto senza poter beneficiare della predetta esenzione). L'attività di vendita al dettaglio esercitata negli scali offre al pubblico e ai passeggeri un'ampia gamma di prodotti e marchi volti a soddisfare differenti tipologie di utenti e prevede una significativa caratterizzazione dell'offerta commerciale di ogni *terminal*:

- Malpensa *Terminal* 1 dedicato allo *shopping* di lusso e del *duty free*;
- Malpensa *Terminal* 2 dedicato al *low cost*;
- Linate scalo delle proposte commerciali di alta fascia specializzato nella clientela *business*.

Nel 2020 negli scali SEA - in ragione della diminuzione delle attività dovute alla pandemia - si sono avuti 44 punti vendita operativi, corrispondenti a 7.285 m² di spazi commerciali (-7.139 m² rispetto al 2019), di cui 6.558 m² a Malpensa *Terminal* 1 e 727 m² a Linate.

Aree commerciali degli aeroporti di Milano - *shops + food & beverage* (m²)



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

Aree *retail* operative degli aeroporti di Milano
per milione di passeggeri (m²/passeggeri)

	2020	2019	2018
Malpensa T1	1.411	859	1.079
Malpensa T2	0	492	516
Linate	757	751	691

Fonte: SEA

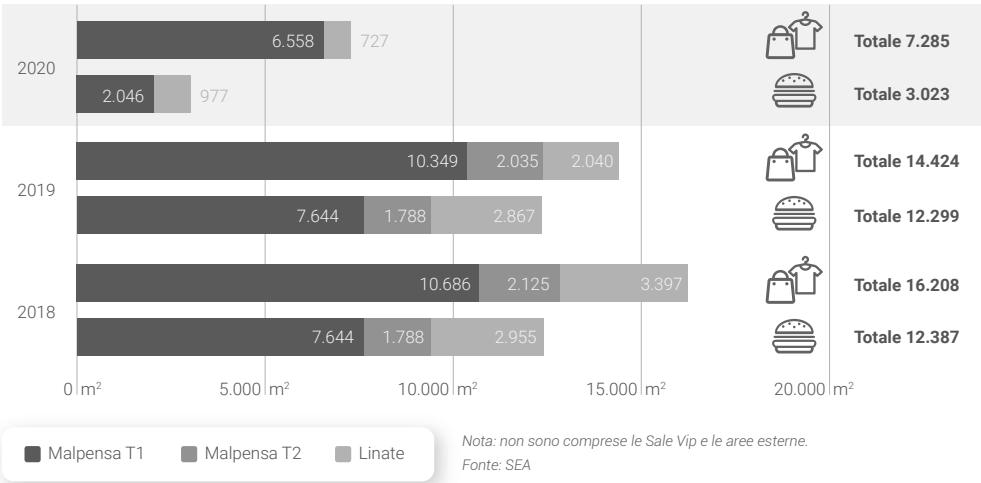
Nonostante gli effetti della pandemia, al *Terminal 1* di Malpensa nella Piazza del Lusso sono proseguite una serie di operazioni di *asset management* volte a creare maggior valore nel periodo post pandemico con l'inaugurazione a luglio della nuova *boutique* Loro Piana in una *location* molto più ampia rispetto alla precedente e presso la quale si trasferirà Ermenegildo Zegna, l'avvio dei lavori a dicembre per la nuova *boutique* "Rolex - Damiani" e l'allestimento nel mese di ottobre di Gucci di un *temporary store* negli spazi rilasciati da Montblanc, Damiani e Hour Passion, mantenendo il presidio sullo scalo e riconfermando la volontà di investire sul *Terminal 1*. Anche Montblanc, in attesa della nuova definitiva *location*, ha allestito un *temporary shop* dando continuità al proprio *business* sullo scalo. Agli imbarchi, tra agosto e settembre si segnalano le nuove aperture di Hugo Boss e Furla.

Nel 2020 nei *terminal* gestiti da SEA - in conseguenza della ridotta attività dovuta alla pandemia - hanno operato 17 bar e ristoranti, per una superficie occupata di circa 3.023 m² (-9.276 m² rispetto al 2019), di cui 2.046 a Malpensa *Terminal 1* e 977 m² a Linate.

Nell'ambito del *food & beverage* al *Terminal 1*, nel mese di febbraio Autogrill ha iniziato i lavori per il *restyling* di Motta al Satellite Nord, poi interrotti con l'insorgenza dell'emergenza sanitaria. Con la concentrazione dell'operatività al Satellite centrale anche tutti gli esercizi di *food & beverage* ubicati in area Schengen sono stati chiusi, ad eccezione di Cioccolati Italiani che è rimasto operativo seppur con orario ridotto.

Sullo scalo di Linate con la ripartenza del cantiere del nuovo corpo F dal mese di maggio e le intervenute misure e protocolli a supporto della sicurezza delle maestranze coinvolte, si è deciso di ampliare le aree di intervento includendo quella del Bar Motta, approfittando della chiusura del *terminal*. Nel mese di giugno pertanto, Autogrill ha riconsegnato anticipatamente la specifica *location*. Dal mese di luglio anche l'area con servizio al tavolo del Puro Gusto, in area arrivi, ha subito una forte penalizzazione in funzione dei lavori di realizzazione delle nuove scale mobili e dell'ascensore utili al potenziamento dei collegamenti verticali tra l'aerostazione e la M4.

Aree commerciali degli aeroporti di Milano - *shops + food & beverage* (m²)



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

PARCHEGGI

SEA gestisce direttamente i parcheggi dei propri scali e, dal 2014 anche di Orio al Serio. Il sistema *ViaMilano Parking* offre 10 tipologie di parcheggio per un totale di oltre 15.000 posti auto.

La tenuta rispetto all'evidente calo del traffico è il risultato di una politica commerciale coerente con le abitudini di consumo in divenire, con attenzione alla continuità della relazione con la base clienti.

In particolare, le attività di comunicazione hanno fatto leva sulla forza dell'infrastruttura all'interno del sedime aeroportuale, valorizzando la propensione all'utilizzo del mezzo privato: un'operazione di consolidamento verso i *competitors off-airport* di cui sono attesi i benefici, in termini di conquista di quote di mercato, anche al termine della emergenza sanitaria.

Tra le iniziative di *caring* verso il cliente finale citiamo:

- rimborso degli acquisti *on line* annullati per il *lockdown*;
- rielaborazione delle tariffe B2C con riduzione fino al 40%;
- posticipo a 90 giorni dell'addebito *Telepass* per clienti *business* e privati.

Numero di parcheggi (posti auto)

	2020	2019	2018
Malpensa T1	6.729	6.729	7.158
Malpensa T2	6.131	4.531	2.531
Linate	3.026	3.171	3.867
Totale	15.886	14.431	13.556

Nota: i dati si riferiscono solo al n. posti auto disponibili.

La crescita dei posti auto del Terminal 2 è dovuta alla disponibilità di 1.600 nuovi posti del Parcheggio Nidoli, attivi da marzo 2020.

Fonte: SEA

Il bisogno di assicurazione è stato tradotto in benefici concreti quali l'implementazione nei parcheggi di Linate e Malpensa della modalità di ingresso e uscita *"touchless"* per chi acquista *on line*, con l'introduzione del sistema di lettura *barcode* in sostituzione della digitazione manuale del PIN su tastierino.

In aggiunta, soprattutto sui *canali digital/social*, sono state proposte nuove soluzioni all'insegna della flessibilità per attivare la conversione all'acquisto quali il cambio prenotazione gratuito per acquisti *on line* e il *"parking pass"* cioè un credito a scalare utilizzabile in un arco temporale ampio.

Malpensa T1 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2020	6.729	153.667	4,2
2019	6.729	756.890	3,5
2018	7.158	1.045.940	3,4

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzati nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

Malpensa T2 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2020	6.131	39.445	2,9
2019	4.531	274.261	2,5
2018	2.531	231.282	2,7

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzati nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

Linate - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2020	3.026	55.578	2,9
2019	3.171	116.688	1,2
2018	3.867	571.357	2,7

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzati nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



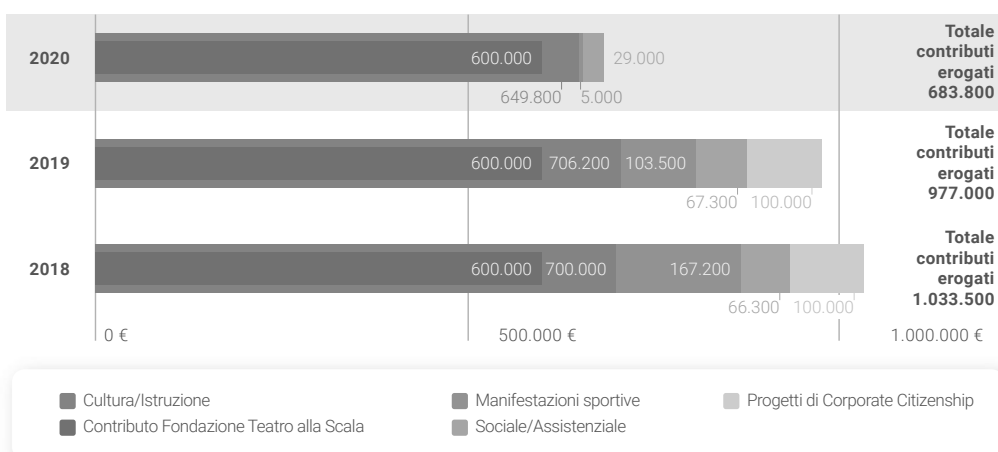
RISULTATI

Investimenti in Corporate Citizenship

La maggior parte dei contributi liberali complessivamente erogati da SEA nell'ultimo triennio (oltre 2,6 milioni di Euro) riguarda il sostegno a iniziative culturali, in particolare all'attività della Fondazione del Teatro alla Scala di Milano.

Quale socio fondatore, SEA partecipa attivamente al raggiungimento degli obiettivi di diffusione della cultura musicale nel mondo e supporta la valorizzazione del patrimonio artistico nazionale, contribuendo a mantenerne elevato il livello qualitativo. Nel corso dell'ultimo triennio SEA ha investito in attività di *corporate citizenship* 200 mila Euro.

Erogazioni effettuate nell'ultimo triennio (Euro)



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

OUTCOME

L'outcome di SEA corrisponde all'impatto sistemico generato a beneficio del contesto socio-economico di riferimento. Definisce e misura in che modo la gestione del sistema aeroportuale sia riuscita a fungere da fattore abilitante e da catalizzatore dello sviluppo economico e sociale, attraverso la generazione di una connettività aerea di qualità adeguata e congruente con il profilo competitivo del sistema territoriale servito.

Connettività

LE PERFORMANCE DI CONNETTIVITÀ PRE-PANDEMIA

Prima che la pandemia sconvolgesse profondamente il trasporto aereo a livello mondiale, il sistema aeroportuale milanese risultava tra i più performanti a livello continentale per quanto riguarda la qualità della connettività offerta al territorio. Di seguito i key data riferiti a fine 2019:

- Nel *ranking* dei 30 aeroporti globalmente meglio connessi (selezionati su una rete che comprende 3.908 aeroporti nel mondo) Malpensa occupava la 28° posizione, con un indice di connettività pari a 2,57. A livello di connettività europea (riferita a un campione di 480 aeroporti continentali) era salita di 11 posizioni, collocandosi al 17° posto con un indice di 1,87. Anche Linate aveva migliorato la propria classifica sull'accessibilità continentale, passando dalla 103° alla 98° posizione.
- Nella fase pre-pandemica l'area urbana di Milano si collocava al 9° posto europeo per livello complessivo di offerta di trasporto aereo, con 49,6 miliardi di ASK - *Available Seat Kilometer* - offerti annualmente (ASK è l'indicatore corrispondente al totale dei posti offerti per ogni volo moltiplicato per i chilometri volati).
- Malpensa risultava il miglior scalo italiano (14° nel *ranking* europeo) per quanto riguarda il livello di connettività parametrato ai tempi di viaggio, con 372 aeroporti collegati in giornata e tempi medi di connessione pari a 317 minuti. Lo scalo di Malpensa risultava inoltre il miglior aeroporto italiano per quanto riguarda l'insieme delle destinazioni per le quali è possibile effettuare un volo di andata e ritorno entro la giornata (*day trip*) rimanendo a destinazione almeno 4 ore, occupando la 10° posizione nel *ranking* europeo - con un *network* di 151 destinazioni e un tempo medio di 725 minuti.
- Malpensa era l'unico tra gli aeroporti italiani facente parte della *top 10* nel *ranking* continentale basato sulla quota di PIL europeo raggiungibile in tempi contenuti, collocandosi al 10° posto con l'82,5% del PIL europeo raggiungibile entro le 2 ore di viaggio e un ulteriore 16,7% raggiungibile in 2-4 ore.

Questi risultati erano stati conseguiti nonostante il sistema milanese - e in particolare lo scalo di Malpensa - fosse caratterizzato da un elevato livello di competizione, sia diretta che indiretta. In particolare:

- in termini di competizione diretta, Malpensa nel 2019 era lo scalo europeo con il più basso livello di dipendenza da un singolo vettore (la prima compagnia per quota di ASK era easyJet con l'11,4%). Lo scalo di Linate mostrava invece un livello di concentrazione del traffico maggiore rispetto a Malpensa, a causa della presenza significativa di Alitalia, che gestiva il 62,2% della quota di ASK complessivamente offerta;
- il livello di competizione indiretta - riferito a ciascuna rotta offerta da uno specifico aeroporto per la quale esistano rotte alternative offerte da altri aeroporti, vicini a quello considerato, per destinazioni vicine o coincidenti alla rotta in questione - risultava rilevante nell'area di Milano. Da Malpensa circa il 96,5% dell'offerta di rotte con destinazione europea era soggetta alla competizione di altri scali presenti nell'area come Linate e Orio al Serio.

(Fonte: ICCSAI, 2021)

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

L'IMPATTO DELLA PANDEMIA SULLA CONNETTIVITÀ

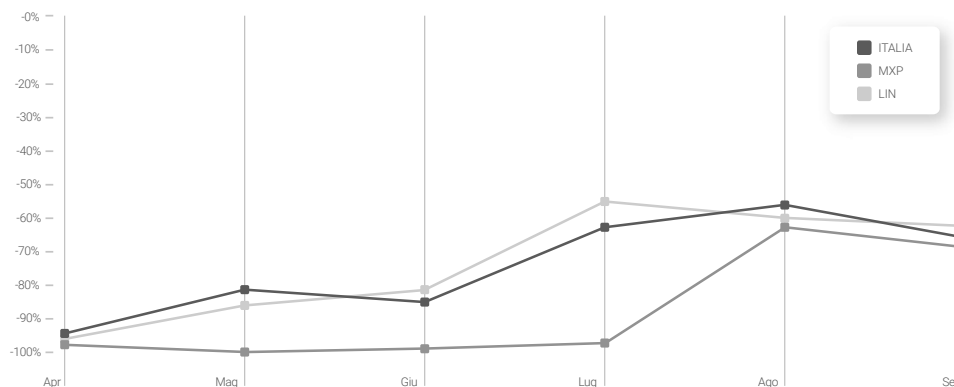
La pandemia Covid-19 ha inciso drammaticamente sull'offerta di connettività aerea del trasporto aereo, che ha registrato un collasso sistemico in tutte le regioni europee. L'entità di questa riduzione è stata direttamente collegata alle misure messe in atto dai governi nei loro sforzi per contenere la propagazione del virus.

Alcuni governi hanno disposto - in diversi momenti dell'anno - la chiusura del traffico aereo commerciale mentre altri hanno istituito periodi di quarantena obbligatori fino a 14 giorni per i passeggeri aerei in arrivo. La perdita di connettività aerea incide fortemente sulle dinamiche economiche e sociali dei territori. Ricostruire la connettività aerea sarà quindi fondamentale per riattivare il turismo, gli affari, gli investimenti e il commercio.

L'indice di connettività diretta è una misura migliore dell'*outcome* generato da un aeroporto rispetto al semplice numero di destinazioni servite poiché tiene conto anche del numero di frequenze disponibili per queste destinazioni e quindi della comodità nel raggiungerle. Nei primi 9 mesi del 2020 più di 6.000 rotte aeree servite dagli aeroporti europei nel 2019 sono state interrotte: una diminuzione del 50%.

Anche a settembre, a seguito di un tentativo di ripresa durante i mesi estivi di punta di luglio e agosto (poiché diversi governi avevano allentato le restrizioni di viaggio e allentato i blocchi durante l'implementazione di sistemi di test e tracciamento), la connettività diretta degli aeroporti era rimasta una frazione di quella del 2019. In estate la connettività degli aeroporti milanesi aveva recuperato dalla decimazione dei voli di aprile a circa il 55% delle normali operazioni di agosto. A settembre il *trend* si è nuovamente invertito poiché le compagnie aeree hanno rivisto le offerte di capacità, sulla base della mancanza di domanda e delle rinnovate restrizioni di viaggio conseguenti alla "seconda ondata".

Gap di connettività diretta 2020 vs. 2019 - Italia e Aeroporti Milanesi



Fonte: ACI Europe, Airport Industry Connectivity Report 2020

Impatto socio-economico generato dagli aeroporti

Anche durante il periodo pandemico il sistema aeroportuale milanese ha continuato a svolgere - sebbene in forma parziale rispetto agli anni precedenti - a beneficio dell'intero territorio lombardo e dell'intero Nord-Ovest italiano - il ruolo di attrattore di capitali, generatore di opportunità lavorative e attivatore o catalizzatore di iniziative di investimento. La piattaforma di dati attraverso cui viene misurato periodicamente l'impatto socio-economico generato dagli scali milanesi sul territorio ha tenuto conto delle mutate condizioni operative degli scali che hanno caratterizzato il 2020.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

LE TIPOLOGIE DI IMPATTO ANALIZZATE

Impatto diretto

È generato dall'insieme delle attività economiche che forniscono servizi ai passeggeri e alle merci operando all'interno del sedime aeroportuale (ad esempio: vettori, negozi, bar e ristoranti, autonoleggi, banche, spedizionieri, *handler*, enti di stato, società di *catering*, ecc.). È stato ricostruito partendo dall'elenco delle aziende che hanno richiesto l'emissione di *badge* per operare all'interno degli scali. L'occupazione media per settore e unità locale è stata ricavata incrociando anche dati Istat nazionali e regionali, letteratura dedicata ai sistemi aeroportuali e verifiche condotte direttamente presso gli aeroporti. Il valore della produzione è stato stimato applicando ai dati occupazionali gli indici di produttività media per addetto.

Impatto indiretto e indotto

L'impatto indiretto è quello generato dalle attività che forniscono servizi a passeggeri e merci operando all'esterno del sedime aeroportuale e dalle filiere di fornitura attivate dai gestori delle attività dirette. L'impatto indotto è invece rappresentato dall'incremento di domanda finale causata dalla spesa dei percettori di reddito coinvolti a vario titolo nelle attività innescate dalla presenza dell'aeroporto. Gli effetti indiretti e indotti sono stati stimati utilizzando moltiplicatori economici (rispettivamente leonteviano e keynesiano), come è prassi comune per gli studi di impatto economico. Questi moltiplicatori sono basati su modelli *input-output* dell'economia nazionale, opportunamente regionalizzati, così da essere calibrati al caso lombardo. Il modello cattura ciò che ogni azienda o settore devono acquistare da ogni altro settore, al fine di produrre un valore di 1 Euro di beni o servizi.

Impatto catalitico

Sotto la definizione di impatto catalitico si riassume l'insieme degli effetti statici e dinamici generati dalla presenza di un aeroporto a favore dell'attrattività e della competitività dell'area interessata dalla sua attività. Creando connettività, l'aeroporto innesca o amplifica meccanismi di sviluppo socio-economico che fanno da *booster* per la crescita economica del territorio.

Sulla base dei dati relativi all'impronta socio-economica degli scali milanesi - contenuti in diversi studi commissionati al *Centro per lo Sviluppo dei Territori e dei Settori della LIUC Business School* e coordinati dal prof. Massimiliano Serati - il sistema aeroportuale SEA ha registrato nel 2020 - come era prevedibile in conseguenza della pandemia - una forte riduzione degli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico.

Le ricadute complessive sul territorio lombardo sono quantificabili in circa 24 miliardi di Euro, alle quali ha corrisposto l'attivazione di poco più di 194 mila posizioni lavorative.

Impatto di SEA sulla supply chain

Prima di analizzare l'impatto generato dagli aeroporti nel loro complesso, un primo dato riguarda l'impatto economico generato sul territorio circostante dalla sola attività del Gruppo SEA in termini di acquisto di forniture di beni e servizi, che nel 2020 è stato pari a 136 milioni di Euro, corrispondente al 53% degli acquisti in valore complessivamente effettuati dal Gruppo.

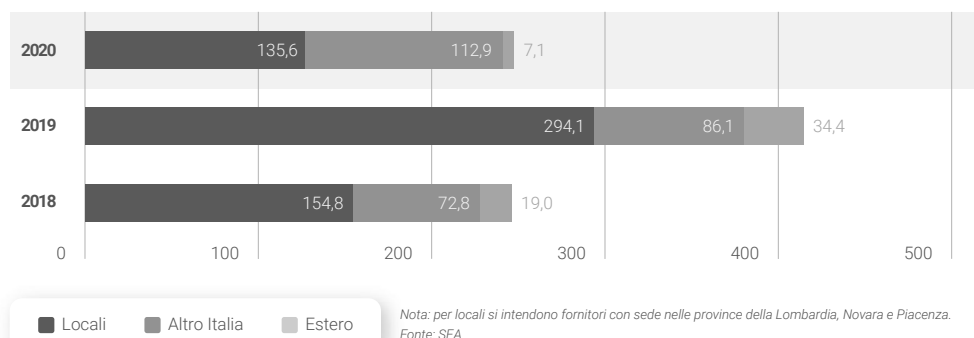
Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SEA MilanAirports | **RISULTATI**

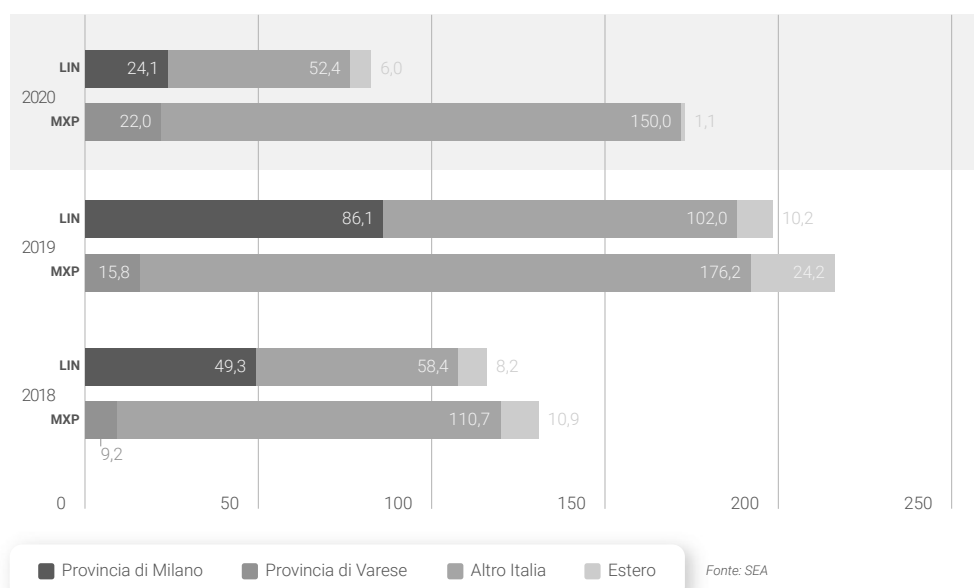
Valore ordini per provenienza geografica (milioni di Euro)



Tale risultato, che risente dalla contrazione dell'ordinato derivante dall'impatto della pandemia Covid-19, ha contribuito a mantenere in ogni caso la quota di acquisti effettuati presso imprese del territorio su un valore superiore al 60% nell'ultimo triennio, periodo che meglio rappresenta la durata media dei contratti in essere.

Questo nonostante SEA non svolga processi di selezione dei fornitori per provenienza geografica, sia per i vincoli derivanti dalle gare a evidenza pubblica sia per la precisa scelta del Gruppo di privilegiare gli aspetti qualitativi, economici e di sostenibilità della fornitura. Nello scalo di Linate il valore degli ordini effettuati presso fornitori localizzati nella provincia di Milano è stato pari al 29% (40% in media nel periodo 2018-2020), mentre nello scalo di Malpensa il valore degli ordini rivolti a fornitori presenti nella provincia di Varese è stato pari al 13% (9% in media nel periodo 2018-2020).

Linate e Malpensa - Valore ordini per appartenenza territoriale (milioni di Euro)



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISULTATI

Impatto socio-economico diretto di Malpensa

Lo scalo di Malpensa nel 2020 ha registrato una sostanziale tenuta - rispetto all'anno precedente - sul fronte della presenza di unità produttive (553 vs. 563, -1,8%), attraverso le quali è stata attivata un'occupazione di circa 19,6 mila unità lavorative.

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Malpensa

	N° imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (Mio Euro)
2018	548	20.540	5.022
2019	563	20.977	5.109
2020	553	19.615	2.876

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

In significativa diminuzione il valore della produzione realizzato all'interno del sedime di Malpensa, che nel 2020 si è ridotto del 43,7%, attestandosi a 2.876 miliardi di Euro.

L'IMPATTO OCCUPAZIONALE DIRETTO DI MALPENSA SUI COMUNI CUV

Dall'analisi della distribuzione sul territorio delle ricadute occupazionali dirette generate dall'aeroporto di Malpensa, emerge come il 79,2% degli occupati risiede in Lombardia, il 6,7% nella vicina Provincia di Novara e il 14% circa sia invece residente fuori regione.

Impatto occupazionale di Malpensa sui comuni CUV

Anno	Occupazione diretta totale attivata da Malpensa	Occupazione diretta attivata presso i comuni CUV	% CUV sul totale
2018	20.540	4.082	19,9
2019	20.977	4.292	20,4
2020	19.615	4.079	20,7

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA

In Provincia di Varese, dove ha sede l'aeroporto di Malpensa, risulta occupata circa la metà degli addetti (48,4%), mentre i comuni del CUV raccolgono poco più del 20% dell'occupazione generata dallo scalo (il 37,0% circa dell'occupazione direttamente generata da Malpensa in Provincia di Varese).

Impatto socio-economico indiretto e indotto di Malpensa

L'impatto indiretto generato dallo scalo di Malpensa (riferibile alle filiere di fornitura esterne delle unità produttive operanti all'interno del sedime) nel 2019 è attestato su 12,0 mila posizioni di lavoro attivate a fronte di 1,0 miliardo di Euro di valore della produzione generata. L'impatto indotto (ricongruibile all'incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all'interno del sedime aeroportuale) è invece pari a poco meno di 9,1 migliaia di posizioni lavorative attivate e 1,3 miliardi di valore della produzione.

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Malpensa

Anno	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (Mio Euro)	Occupazione	Valore della produzione (Mio Euro)
2018	12.639	1.786	9.566	2.356
2019	12.908	1.817	9.770	2.397
2020	12.070	1.023	9.136	1.349

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISULTATI

Impatto socio-economico catalitico di Malpensa

Il concetto di impatto catalitico si coniuga con l'idea che l'aeroporto contribuisca a generare (facendone parte) una sorta di "ecosistema", di cui l'aeroporto è inizialmente volano e poi *co-pivot*.

Le dinamiche catalitiche potrebbero quindi essere le forze che nel lungo periodo aggregano, sul territorio di riferimento dell'aeroporto, persone, attività produttive, competenze e tecnologie. Contestualizzando l'esistenza di impatti di tipo catalitico nella più generale idea di attrattività territoriale, risulta evidente che:

- l'attivazione catalitica tende a diventare significativa e trasversale solo oltre una certa soglia dimensionale dell'aeroporto ed è correlata in maniera non lineare con i flussi di traffico;
- non sempre è agevole identificare e separare le diverse declinazioni dell'impatto catalitico;
- esistono dei meccanismi di retroazione, anche se relativamente più deboli, attraverso i quali il contesto economico induce a sua volta lo sviluppo dell'aeroporto.

LE COMPONENTI DELL'IMPATTO CATALITICO DI MALPENSA ANALIZZATE

Una delle componenti principali dell'impatto catalitico è quella turistica. L'accessibilità aerea facilita l'arrivo di un numero maggiore di turisti per un Paese. La spesa di questi turisti è in grado di supportare una vasta gamma di attività: hotel, ristoranti, negozi, servizi di intrattenimento e divertimento, noleggio di auto ecc.

La stima dell'impatto catalitico del 2020 di Malpensa non considera questa componente, sia a causa dell'esiguo traffico (soprattutto internazionale) generato dallo scalo, sia per l'impossibilità di ricostruire il profilo di spe-

sa dei passeggeri attraverso le tradizionali survey svolte negli anni precedenti. L'impatto catalitico del 2020 considera quindi:

Commercio internazionale

Le imprese manifatturiere presenti sul territorio di riferimento che beneficiano dei collegamenti aerei verso i mercati di esportazione.

Attrazione e ritenzione di investimenti produttivi sul territorio

Un fattore chiave che le aziende tengono in conto quando prendono decisioni circa la localizzazione di uffici, impianti di produzione o magazzini è la presenza di un aeroporto internazionale.

IL RUOLO DI MALPENSA NEL COMMERCIO INTERNAZIONALE

È noto che i volumi di merci trasportate per via aerea da e verso l'Italia rappresentano una quota trascurabile (2% circa) dei flussi di commercio estero nazionale e che il vettore principale rimane quello marittimo.

Ciò potrebbe far supporre che l'impatto catalitico di tipo commerciale sia irrilevante. Il quadro tuttavia cambia se si prendono in considerazione i valori delle merci trasportate per via aerea che nel 2020, nonostante la crisi pandemica, hanno corrisposto al 9,7% del commercio estero italiano, in crescita rispetto all'anno precedente (9,3%). Tale incremento è stato generato anche dalla forte crescita delle importazioni via aerea di presidi sanitari legati al contrasto della pandemia.

Se invece ci si concentra sulle esportazioni si osserva come il 10,3% delle esportazioni italiane in valore si è mosso nel 2020 per via aerea (contro l'11,3% del 2019). Il 67,2% di questa quota è transitato attraverso gli aeroporti del Nord Italia (contro il 65,6% del 2019).

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

Evoluzione dei flussi *import-export* di merci trasportate per via aerea in Italia (mio Euro)

	Importazioni + Esportazioni			Esportazioni		
	Totale Italia	Italia via aerea	Nord Italia via aerea	Totale Italia	Italia via aerea	Nord Italia via aerea
2010	704.735	49.542	33.828	337.346	29.448	20.359
2019	901.938	84.119	52.812	473.753	53.435	35.036
2020	787.518	76.019	45.673	423.348	43.623	29.302
CAGR	1,9%	7,4%	5,1%	3,9%	6,8%	6,3%
Crescita 20/19	-12,7%	-9,6%	-13,5%	-10,6%	-18,4%	-16,4%
Quota 2010		7,0%*	68,3%**		8,7%*	69,1%**
Quota 2019		9,3%*	62,8%**		11,3%*	65,6%**
Quota 2020		9,7%*	60,1%**		10,3%*	67,2%**

* Italia via aerea/Italia tot

** Nord via aerea/Italia via aerea

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT

Ultimo trimestre 2019 e 2020 stimato

I flussi in valore di *import-export* (36,5 miliardi, -5,7 miliardi rispetto al 2019) che sono transitati da Malpensa corrispondono a circa il 4,6% del commercio estero italiano (che nel 2020 ha avuto un tracollo del -12,7%, attestandosi sui 787,5 miliardi di Euro).

Il ruolo di Malpensa su questo fronte ha continuato a rivelarsi di assoluto rilievo, non tanto sul versante dell'incidenza sul valore totale delle esportazioni italiane (attestatosi al 5,5%), quanto su quello dell'incidenza sulle esportazioni nazionali dirette al di fuori dell'UE (dove il ruolo del *cargo* aereo risente meno della competizione della logistica su ferro e gomma), che nel 2020 ha rappresentato l'11,5% (sebbene in discesa rispetto al 12,3% del 2019).

Incidenza del traffico *cargo* di Malpensa sul valore delle esportazioni italiane (mio Euro)

Anno	Export Italia	Export via Malpensa	Export via Malpensa/Export Italia	Export Italia Extra-UE	Export via Malpensa Extra-UE	Export via Malpensa Extra-UE/Export Italia Extra-UE
2010	337.346	20.359	6,0%	143.958	19.283	13,4%
2019	475.930	28.029	5,9%	209.841	25.837	12,3%
2020	423.348	23.441	5,5%	188.030	21.520	11,5%

Fonte: elaborazione SEA e Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb (Ultimo trimestre 2019 e 2020 stimato)

Rispetto ai flussi di merce che transitano per la *Cargo City* di Malpensa, le importazioni sono state pari a poco più di 13 miliardi di Euro (contro i 14,2 miliardi del 2019), mentre le esportazioni sono scese a 23,4 miliardi (rispetto ai 28 miliardi dell'anno precedente).

I principali mercati di riferimento sono l'Asia Orientale, il Nord America e l'UE. A questi si aggiunge il Medio Oriente quando si considera il valore delle esportazioni. Il forte rallentamento del commercio internazionale dovuto alla pandemia ha determinato una riduzione del valore sia delle importazioni (-7,9% sul 2019) che, soprattutto, delle esportazioni (-16,3%).

I mercati primari che hanno registrato le flessioni più importanti per le merci gestite da Malpensa sono stati quelli dell'UE (-33,0% *import*, -12,3% *export*) e del Medio Oriente (-17,0% *import*, -21,9% *export*). Per i mercati del Nord America e dell'Asia Orientale invece si sono avute riduzioni piuttosto contenute per l'*import* (rispettivamente -2,7% e -2,9%) e più marcate per l'*export* (-14,1% e -27,8%).

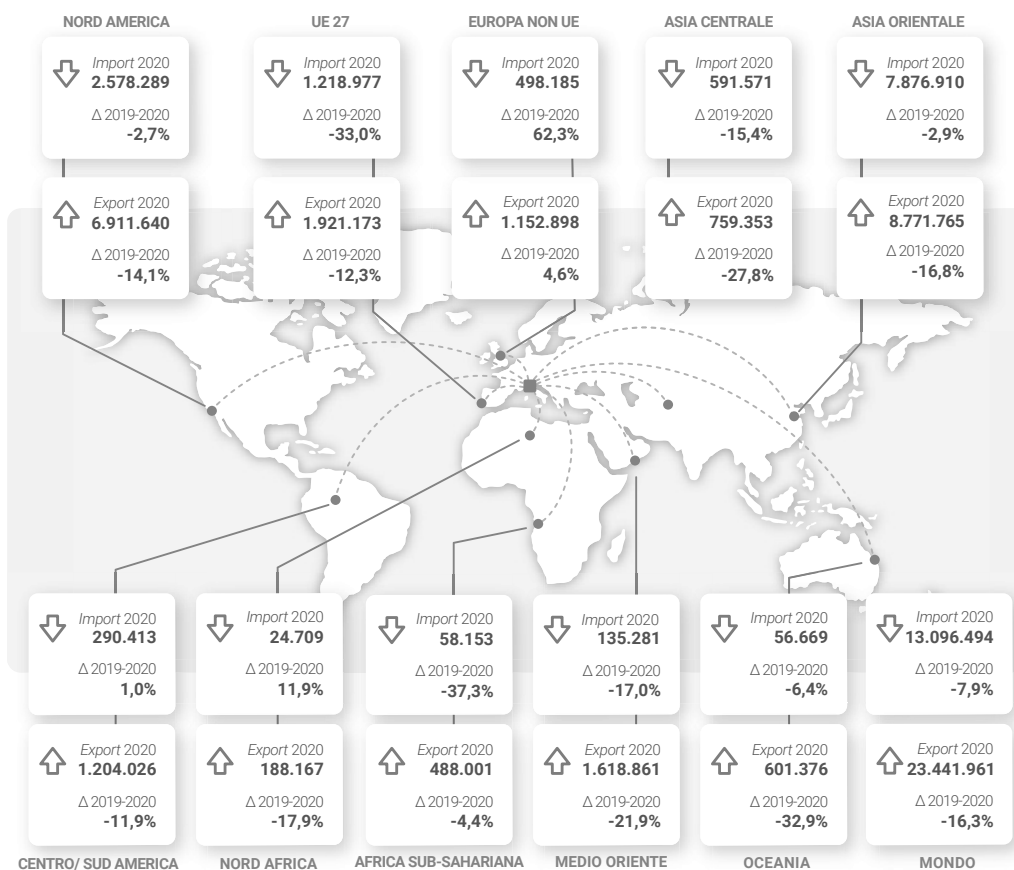
Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

SFA MilanAirports | **RISULTATI**

Evoluzione flussi *import-export* in valore via Malpensa per aree geografiche (.000 Euro)



Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre 2019 e 2020 stimato

Per quanto riguarda l'analisi dei flussi di merce relativi ai principali comparti industriali (che insieme totalizzano il 91,6% delle importazioni e il 93,5% delle importazioni in valore gestite da Malpensa nel 2020) spicca il forte arretramento - per quanto riguarda le importazioni - di mezzi di trasporto (-38,7% sul 2019) e mobili/arredamento (-29,8%). In controtendenza invece, sempre per quanto riguarda l'*import*, i comparti della chimica-plastica (+11,3%) e la moda/abbigliamento (+8,8%). Forti flessioni anche per quanto riguarda i flussi delle esportazioni, in particolare per i comparti della moda/abbigliamento (-25,8%), mobili/arredamento (-22,5%) e mezzi di trasporto (-21,8%). Unico settore in controtendenza è stato quello della chimica/plastica, che ha fatto segnare un saldo positivo del 16,8% rispetto all'anno precedente.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

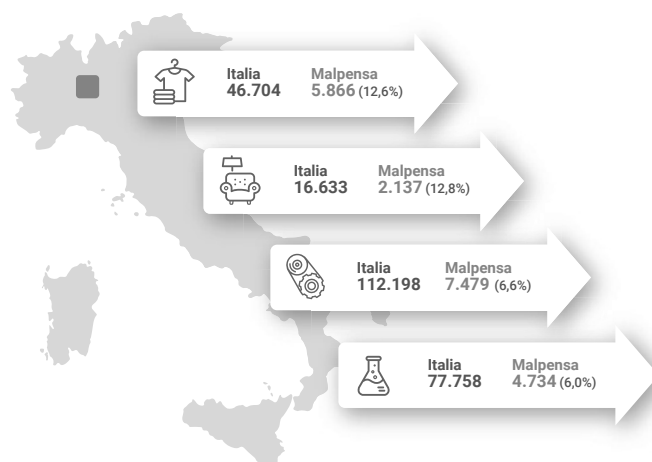
Evoluzione flussi *import-export* in valore via Malpensa per comparti industriali (.000 Euro)

	<i>Import</i> 2010	<i>Import</i> 2019	<i>Import</i> 2020	Δ 2019- 2020 (%)	<i>Export</i> 2010	<i>Export</i> 2019	<i>Export</i> 2020	Δ 2019- 2020 (%)
Meccanica	6.937.603	8.459.519	7.597.192	-10,2	7.808.372	9.115.982	7.479.011	-17,9
Moda/abbigliamento	1.965.067	1.506.978	1.639.642	8,8	4.473.242	7.910.733	5.866.633	-25,8
Chimica/plastica	2.397.392	1.698.791	1.891.258	11,3	2.592.617	4.052.918	4.734.950	16,8
Mobili/arredamento	524.325	999.800	702.003	-29,8	1.770.144	2.758.209	2.137.870	-22,5
Mezzi di trasporto	643.419	682.572	418.257	-38,7	2.256.094	1.615.489	1.262.756	-21,8
Totale	12.467.806	13.347.660	12.248.352	-8,2	18.900.469	25.453.331	21.481.220	-15,6

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT- Coeweb
Ultimo trimestre 2019 e 2020 stimato

Nonostante i dati in arretramento anche nel 2020 si può dire che sia stata confermata la centralità del ruolo di Malpensa per la bilancia commerciale del settore manifatturiero del Nord Italia. Guardando infatti ai dati relativi alle quote di *export* transitate da Malpensa sul totale nazionale, suddivisi per comparti industriali, emerge come per i comparti moda/abbigliamento, meccanica e chimica/plastica le esportazioni gestite dalla *Cargo City* di Malpensa, seppur in arretramento rispetto al 2019, abbiano conservato un'incidenza ancora significativa (rispettivamente pari al 12,6%, al 6,6% e al 6,0%), mentre è addirittura cresciuta di quasi tre punti percentuali la quota di *export* del comparto mobili/arredamento.

Quote di esportazioni di alcuni comparti industriali transitate da Malpensa (mio Euro)



Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre 2019 e 2020 stimato

Nel 2020 dalla *Cargo City* di Malpensa è transitato quasi la metà e oltre un terzo in valore di tutte le esportazioni italiane del settore moda/abbigliamento destinate ai ricchi e dinamici mercati del Far East e del Nord America. Cui va aggiunto circa un quarto delle esportazioni nazionali del settore chimico/plastico e dell'arredamento destinate a quegli stessi mercati.

Per quest'ultimo settore le quote di Malpensa sono cresciute rispetto all'anno precedente. Di inferiore entità, anche se di tutto rispetto, le quote di *export* del comparto meccanico.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Quote di esportazioni transitate da Malpensa e dirette nei principali mercati mondiali (mio Euro)

	2019		2020	
	Nord-America	Asia Orientale	Nord-America	Asia orientale
Moda/abbigliamento				
Totale export Italia	4.708	8.110	3.519	8.162
Totale export via Malpensa	1.752	4.961	1.190	3.754
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	37,2%	61,2%	33,8%	46,0%
Meccanica				
Totale export Italia	10.908	10.186	12.247	11.722
Totale export via Malpensa	2.491	2.998	2.064	2.546
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	22,8%	29,4%	16,8%	21,7%
Chimica/plastica				
Totale export Italia	7.145	4.253	8.779	5.855
Totale export via Malpensa	1.886	1.131	2.214	1.306
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	26,4%	26,6%	25,2%	22,3%
Mobili/arredamento				
Totale export Italia	4.192	2.546	2.201	1.718
Totale export via Malpensa	710	674	514	463
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	16,9%	26,5%	23,3%	26,9%

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre 2019 stimato

IL RUOLO DI MALPENSA NELL'ATTRATTIVITÀ DELLE IMPRESE LOCALI

Per definire il ruolo giocato dallo scalo di Malpensa nel determinare le decisioni di atterraggio (e/o di mantenimento) degli investimenti produttivi (impianti produttivi, sedi commerciali e/o logistiche) da parte degli attori del comparto industriale nel 2019 è stata realizzata una survey rivolta a 81 imprese manifatturiere nazionali ed estere localizzate nell'immediato hinterland dell'aeroporto.

Le imprese intervistate sono localizzate principalmente nell'area collocata a est di Malpensa (Asse del Sempione), sui territori dei comuni di Varese, Gallarate, Busto Arsizio, Legnano e Saronno ed esprimono un numero complessivo di occupati pari a circa di 8.400 unità.

Dalla survey emerge una spiccata vocazione al commercio internazionale: poco meno della metà del fatturato delle imprese intervistate è destinato all'esportazione.

Propensione all'export e ruolo di Malpensa



Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Malpensa rappresenta un asset di rilievo per il tessuto industriale del territorio, che veicola un terzo delle proprie esportazioni extra-UE per via aerea.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

RISULTATI

Rilevanza assegnata a Malpensa dal comparto industriale del territorio

Livello di rilevanza	1	2	3	4	5
Importanza per lo sviluppo del <i>business</i>	1,2%	19,8%	30,9%	30,9%	17,3%
Importanza per scelta/mantenimento della localizzazione	3,7%	16,0%	37,0%	27,2%	16,0%

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Come si evince dai risultati della *survey* relativi alla rilevanza del ruolo giocato da Malpensa, il 79,1% (sommatoria dei rispondenti che hanno assegnato i valori 3, 4 e 5) delle imprese del campione attribuisce alla vicinanza dell'aeroporto intercontinentale un'importanza mediamente elevata per lo sviluppo del proprio *business*. Inoltre, l'80,2% delle imprese intervistate definisce la presenza dell'aeroporto di Malpensa come un fattore condizionante la scelta di localizzazione/mantenimento della propria unità produttiva.

Fattori abilitanti dello sviluppo industriale territoriale generati dall'aeroporto

Livello di rilevanza	1-2	3	4-5
Logistica merci	37,0%	28,4%	34,6%
Logistica persone	9,9%	30,9%	59,3%
Disponibilità capitale umano	34,6%	32,1%	33,3%
Specializzazione produttiva	19,8%	32,1%	48,1%
Visibilità e comunicazione	23,5%	27,2%	49,4%
Capillarità della rete logistica	21,0%	35,8%	43,2%

Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Dalla valutazione relativa ai fattori abilitanti dello sviluppo del *business*, le imprese del campione hanno evidenziato un ruolo particolarmente significativo assolto dall'aeroporto in termini di: logistica delle persone, visibilità e alta riconoscibilità della localizzazione, livello complessivo di infrastrutturazione logistica e concentrazione di imprese operanti in una medesima filiera produttiva.

L'impatto socio-economico complessivo di Malpensa

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Malpensa nel 2020 abbia generato un impatto socio-economico complessivo - con livelli di intensità variabile all'interno di un bacino territoriale che, a seconda dei processi considerati, va dall'immediato *hinterland*, alla Lombardia, all'intero Nord Italia - corrispondente a 21 miliardi di valore della produzione generato e a oltre 170 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Malpensa

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio Euro)
Diretto	19.615	2.876
Indiretto	12.070	1.023
Indotto	9.136	1.349
Catalitico	130.083	15.795
di cui Commercio internazionale	77.753	13.469
di cui Turismo	44.101	2.030
di cui Localizzazione imprese	8.229	296
Totale	170.904	21.043

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

Impatto socio-economico diretto di Linate

In termini di impatto diretto a Linate si contano 326 (-4,7% rispetto all'anno precedente) attività economiche presenti e si stima che, a fronte di queste, siano state attivate circa 11 mila posizioni occupazionali (-6,2% rispetto al 2019). Spicca il peso degli Enti di Stato, degli operatori di *handling* e dei vettori ma anche il ruolo di SEA, che incide per circa il 5,5% del dato complessivo.

Nel 2020 un contributo rilevante è venuto anche dal settore manutenzione, per effetto dei lavori di ristrutturazione dello scalo che hanno "movimentato" in pianta (sostanzialmente) stabile numerosi addetti.

Il valore della produzione è pari a 1.577 milioni di Euro (-36,3% sul 2019).

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Linate

	N° imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (Mio Euro)
2018	328	11.547	2.436
2019	342	11.956	2.475
2020	326	11.210	1.577

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Impatto socio-economico indiretto e indotto di Linate

L'impatto indiretto generato dallo scalo di Linate (riferibile alle filiere di fornitura esterne delle unità produttive operanti all'interno del sedime) nel 2020 è sceso al di sotto delle 7 mila posizioni di lavoro attivate, a fronte di 561 milioni di Euro di valore della produzione generata.

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Linate

Anno	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (Mio Euro)	Occupazione	Valore della produzione (Mio Euro)
2018	7.105	866	5.378	1.143
2019	7.357	880	5.568	1.162
2020	6.898	561	5.221	740

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT

L'impatto indotto (riconducibile all'incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all'interno del sedime aeroportuale) è invece pari ad oltre 5,2 mila posizioni lavorative attivate e 740 milioni circa di valore della produzione. Anche su questo fronte hanno inciso in misura significativa i lavori di ristrutturazione dell'aerostazione.

L'impatto socio-economico complessivo di Linate

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Linate nel 2020 abbia generato un impatto socio-economico complessivo - con livelli di intensità variabile all'interno di un bacino territoriale che, a seconda dei processi considerati, va dall'immediato *hinterland*, alla Lombardia - corrispondente a poco meno 2,9 miliardi di valore della produzione generato e oltre 23 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Linate nel 2020

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio Euro)
Diretto	11.210	1.577
Indiretto	6.898	561
Indotto	5.221	740
Totale	23.329	2.878

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

Il valore economico generato è posto all'ultimo stadio del processo di creazione del valore di SEA, a significare la sua derivazione e dipendenza da una equilibrata, efficace e lungimirante gestione dei capitali, che rende possibile un'offerta di servizi competitiva e la generazione di effetti positivi sistemici (outcome) in grado di sorreggere e consolidare nel tempo il successo economico-finanziario dell'organizzazione.

Performance economiche del Business Aviation

I ricavi gestionali relativi al *Business Aviation* (diritti aeroportuali e tariffe per la gestione delle infrastrutture centralizzate, servizi per la sicurezza e tariffe per l'utilizzo di aree regolamentate) registrati nel 2020 sono stati pari a 144,9 milioni di Euro (-66,0% rispetto all'anno precedente, in conseguenza della forte riduzione di traffico legata alle misure di contenimento della pandemia), pari al 56,4% dei ricavi totali del Gruppo.

La componente preponderante dei ricavi *Aviation* è rappresentata dai proventi da diritti e infrastrutture centralizzate, che nel 2020 hanno pesato per l'87,7% del totale, seguiti dai corrispettivi per i servizi di sicurezza (7,7%) e da quelli per l'utilizzo di spazi in regime regolamentato (4,6%).

Incidenza ricavi da attività *Aviation*

	2020	2019
Ricavi gestione <i>Aviation</i> (.000 Euro)	144.949	425.810
Ricavi <i>Aviation</i> (% su ricavi totali)	56,4	56,2
Altri ricavi (% su ricavi totali)	43,6	43,8

Fonte: SEA

Tipologia di ricavi da attività *Aviation* (migliaia di Euro)

	2020	2019	% su totale Ricavi <i>Aviation</i>
Diritti e infrastrutture centralizzate	127.108	367.358	87,7
Controlli di Sicurezza	11.217	44.637	7,7
Utilizzo spazi in regime regolamentato	6.624	13.515	4,6
Totale	144.949	425.810	100

Fonte: SEA

Performance economiche del business Non Aviation

Incidenza ricavi da attività *Non Aviation*

	2020	2019
Ricavi di gestione <i>Non Aviation</i> (migliaia di Euro)	91.308	253.634
Ricavi <i>Non Aviation</i> (% su ricavi totali)	35,5	33,5
Altri ricavi (% su ricavi totali)	64,5	66,5

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



RISULTATI

Tipologia di ricavi da attività *Non Aviation*

	2020 (migliaia di Euro)	2019 (migliaia di Euro)	% su totale Ricavi <i>Non Aviation</i>
<i>Retail</i>	26.975	103.587	29,6
<i>Parcheggi</i>	23.396	73.319	25,6
<i>Cargo</i>	16.644	18.357	18,2
<i>Pubblicità</i>	4.193	10.547	4,6
<i>Premium service</i>	4.816	22.721	5,3
<i>Real estate</i>	1.944	4.336	2,1
Servizi e altri ricavi	13.340	20.767	14,6
Totale	91.308	253.634	100

Fonte: SEA

I ricavi gestionali relativi al business *Non Aviation* registrati nel 2020 sono stati pari a 91,3 milioni di Euro (-64% rispetto all'anno precedente, a causa della riduzione di traffico legata alla pandemia) e hanno rappresentato il 35,5% dei ricavi totali del Gruppo.

La voce di ricavo più significativa del *business Non Aviation* è costituita dalle attività *retail* (29,6% del totale) seguita dai parcheggi (25,6%), con una riduzione rispetto al 2019 rispettivamente del 73,9% e del 68,1%.

Per i ricavi *retail*, la diminuzione è del 78,6% per i ricavi degli *shop* e del 69,8% per il *food & beverage* rispetto allo scorso esercizio.

RETAIL

La voce di ricavo più significativa del *retail* è rappresentata dalla voce *shop* (42,9% del totale), seguita dal *food & beverage* (25,8%), dal *car rental* (22,2%) e infine da servizi bancari (9,1%).

Tipologia di ricavi *Retail*

Fatturato servizi al dettaglio	2020 (migliaia di Euro)	2019 (migliaia di Euro)	% su totale <i>Retail</i> 2020
<i>Shop</i>	11.570	54.192	42,9
<i>Food & beverage</i>	6.952	23.014	25,8
<i>Car Rental</i>	5.997	17.456	22,2
Servizi bancari	2.456	8.925	9,1
Totale ricavi <i>Retail</i>	26.975	103.587	100

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

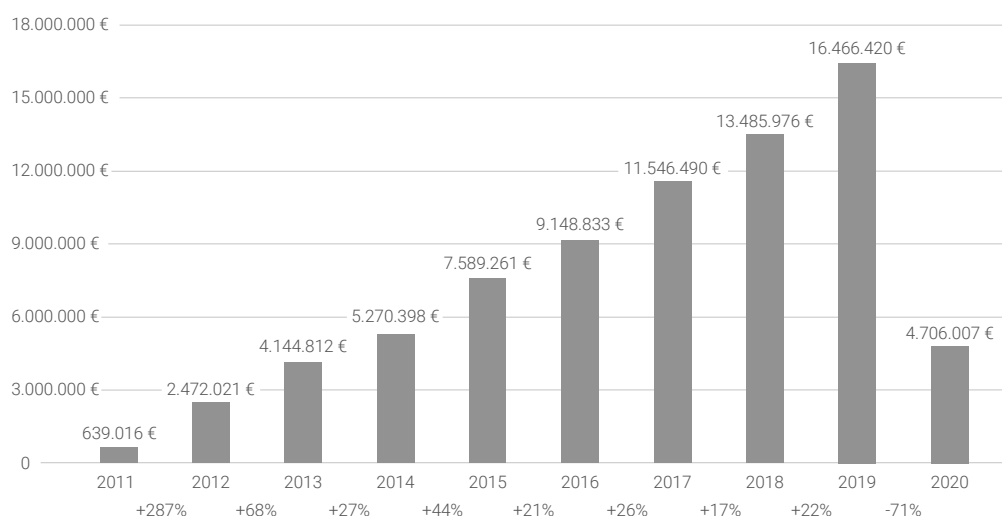


RISULTATI

E-COMMERCE

Le performance del sito e-commerce SEA hanno subito una battuta d'arresto del fatturato a causa dell'emergenza Covid-19. Nel 2020 il fatturato decremmenta del 71% allineandosi ai livelli di fatturato registrati 7 anni fa.

Trend annuale fatturato totale E-commerce: 2011-2020



Fonte: SEA

L'emergenza Covid-19 ha trasformato le abitudini di acquisto e la *customer experience* del mercato del turismo: in questo nuovo contesto, SEA ha comunque messo in campo nuovi prodotti e servizi dove le parole d'ordine rimangono flessibilità e tecnologia:

- Cambio prenotazione gratuito: con l'obiettivo di incentivare gli acquisti in un contesto di incertezza, SEA da maggio 2020 ha introdotto la nuova funzionalità del cambio prenotazione gratuito dei parcheggi.
- *Parking pass*: nel mese di luglio SEA ha lanciato *Parking Pass*, un credito a scalare per le soste parcheggi conveniente per l'utente: "Compri un credito da 50 euro che ha un valore di 60", che ha generato 43.000 Euro di fatturato in sei mesi.
- Accesso ai parcheggi con *barcode*: la nuova funzionalità introdotta a dicembre 2020 consente all'utente di accedere ai parcheggi molto velocemente con un'esperienza totalmente *touchless*.

Il valore generato e distribuito agli stakeholder

Nel 2020 SEA ha generato valore economico - conseguentemente alla sensibile riduzione di attività operativa conseguente alla pandemia - per un importo pari a 257,0 milioni di Euro, in diminuzione del 63,6% rispetto all'anno precedente. Il 119,7% di questo valore (307,7 milioni di Euro) è stato distribuito agli *stakeholder* sotto forma di pagamenti e altre forme di trasferimento (-52,5% rispetto all'anno precedente), passando da 647,1 a 307,7 milioni. I principali percettori di questo valore sono stati i fornitori, ai quali sono stati distribuiti 138,2 milioni (228,2 milioni nell'anno precedente) pari al 44,9% del totale e le risorse umane, cui sono stati erogati 136,6 milioni (44,4% del valore complessivamente distribuito contro il 29,6% del 2019). La quota di valore erogata ai fornitori di capitale è stata di 20,3 milioni pari al 6,6% del valore distribuito, contro gli 155,8 milioni del 2019). La quota destinata alla pubblica amministrazione - sotto forma di imposte e tasse - è stata pari a 9,8 milioni (3,2% del valore distribuito). È stata infine pari allo 0,2% nel 2020 la parte di valore distribuito destinata alla società e al territorio, corrispondente alla somma delle liberalità erogate a enti e associazioni del terzo settore a titolo di supporto per progetti di carattere culturale, umanitario, scientifico e sportivo.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Prospetto del valore economico generato e distribuito dal Gruppo (.000 Euro)

		2020	2019	2018
Valore economico direttamente generato		257.010	706.867	683.956
a) Ricavi	Ricavi di gestione	257.010	706.867	683.956
Valore economico distribuito		307.659	647.083	547.565
b) Costi operativi riclassificati	Costi di materiali di consumo e altri costi operativi riclassificati	138.248	228.197	200.695
c) Costi commerciali	Costi commerciali	2.039	7.847	5.067
d) Retribuzioni e <i>benefit</i> delle risorse umane	Costi del lavoro	136.551	191.627	189.416
e) Pagamenti ai fornitori di capitali	Dividendi distribuiti nell'esercizio	6	138.650	70.300
	Oneri finanziari	20.326	17.120	17.662
f) Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	Imposte sul reddito correnti e oneri tributari	9.805	62.666	63.391
g) Investimenti nella comunità	Liberalità, sponsorizzazioni e collaborazioni	684	977	1.034
Valore economico trattenuto		(50.649)	59.784	136.391
		<i>Calcolato come differenza tra il Valore economico generato e il Valore economico distribuito</i>		

Valore economico distribuito nel 2020



Fonte: SEA

Nel corso del triennio, sia il valore generato che quello distribuito agli *stakeholder*, a seguito della crisi dovuta al Covid-19 ha subito una diminuzione significativa, rispettivamente del 62,4% e del 43,8% rispetto al 2018. Confrontando i dati relativi al 2020 con quelli relativi al 2018 lo *stakeholder* Pubblica Amministrazione è quello che ha registrato una maggiore diminuzione di valore incamerato in questo triennio (-84,5%), seguito da fornitori di capitale (-76,9%), dalla comunità (-33,8%), da fornitori di beni e servizi (-31,1%), da risorse umane (-27,9%).

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



OBIETTIVI ESG INTEGRATI NELLA STRATEGIA

Gli obiettivi di sostenibilità che SEA persegue nel breve-medio periodo derivano generalmente da tre fonti principali:

- obiettivi di Sostenibilità elaborati nel corso del 2020;
- evoluzione dei processi di *governance* delle strategie di sostenibilità;
- Contratto di Programma - sottoperiodo 2016-2020 - sottoscritto con ENAC il 26 novembre 2015, per la parte riguardante gli obiettivi ambientali e di qualità dei servizi. In particolare, per l'anno 2020 ENAC ha dichiarato la non rappresentatività dei dati, come di seguito comunicato da ENAC:

"Con riferimento agli obiettivi di qualità e tutela ambientale da definirsi per il 2021, si propone la traslazione di una annualità degli obiettivi già assegnati per il 2020, che potranno essere adottati quale "target" anche per il 2021, opportunamente ricalibrati in ragione dei volumi di traffico attesi, ove ne ricorrano i presupposti, per il 2021. Parallelamente si propone la "sterilizzazione" degli effetti del monitoraggio degli obiettivi di qualità e tutela ambientale assegnati per il 2020 in quanto la misurazione degli stessi è da ritenersi non rappresen-

tativa per la corrente annualità, sia sotto il profilo della rilevazione statistica, sia in termini di percezione della qualità del servizio offerto all'utenza nonché dell'impatto dell'attività aeroportuale sull'ambiente circostante. Essendo direttamente correlata ai volumi di traffico registrati sugli scali di Linate e Malpensa significativamente impattati dall'emergenza Covid-19".

Pertanto, i *target* legati al Contratto di Programma non sono rappresentati.

Gli obiettivi dichiarati all'interno della DNF 2019 a causa della situazione provocata dalla crisi pandemica sono in parte in corso di riformulazione e in parte sono stati ridefiniti/posticipati i tempi di attuazione degli obiettivi in scadenza al 2021.

Gli obiettivi di seguito esposti sono stati classificati in relazione alla loro connessione con:

- i Capitali, così come definiti nelle precedenti sezioni
 - le *Issues* della *Materiality Matrix*
 - i *Sustainable Development Goals*
- come illustrato nella tabella seguente.

Allineamento tra Capitali, *Materiality Issues* e SDGs

Capitale	<i>Materiality Issues</i>	SDGs
GOVERNANCE SOSTENIBILE	■ Visione strategica orientata al valore di lungo termine ■ Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di sostenibilità ■ Inserimento di <i>performance ESG</i> nel sistema incentivante del management (MBO)	
INFRASTRUTTURALE	■ Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate a <i>circular economy</i> ■ Promozione della mobilità sostenibile	
NATURALE	■ Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e di inquinanti ■ Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂ ■ Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo ■ Azioni di contenimento dell'impatto acustico	
UMANO	■ Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del <i>downsizing</i> ■ Iniziative per la riduzione del <i>Gender Gap</i> ■ <i>Talent retention & acquisition</i>	
SOCIALE RELAZIONALE	■ Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio ■ Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della <i>customer experience</i> ■ Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	
INTELLETTUALE	■ Innovazione tecnologica nella gestione di <i>safety e security</i> ■ Ecosistema collaborativo aeroportuale per migliorare qualità, efficienza, sicurezza ■ Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Capitale infrastrutturale

Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni

Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile

Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate a circular economy	Infrastrutture sostenibili Costruzione del nuovo corpo F nel sedime di Linate. Edificio progettato in ottica di ottimizzazione delle strutture e di risparmio energetico grazie all'installazione di un impianto fotovoltaico con potenza installata di circa 66 kWe e all'implementazione di un sistema di regolazione automatica dei consumi.	2019-2021	In corso
Qualità della customer experience	Intervento di riqualificazione dei servizi igienici Attivati il progetto "Ambience" finalizzato ad una riqualifica generalizzata degli spazi dell'aerostazione direttamente interessati dai flussi di passeggeri	2019-2021	In corso

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili

Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze

Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Promozione della mobilità sostenibile	Potenziamento dell'accessibilità ferroviaria di Malpensa - Attivazione di tavoli di lavoro con operatori ferroviari nazionali per l'attivazione di nuovi servizi di lunga percorrenza da/per Malpensa per incrementare la catchment area dello scalo e favorire l'accessibilità a basso impatto - Gruppo di lavoro con operatori ferroviari regionali per favorire lo shift modale in favore del treno, attraverso la definizione di specifici accordi commerciali	2021-2025	In corso

Capitale naturale

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili

Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	Proteggere e salvaguardare il patrimonio naturale In un'ottica di rafforzamento di rapporti costruttivi con il territorio e di conferma della sensibilità ambientale di SEA, è stato avviato il progetto sperimentale "Recupero, Riqualificazione e Conservazione della brughiera di Lonate", un intervento ricadente all'interno del Parco Lombardo della Valle del Ticino volto alla tutela della flora a rischio di estinzione. L'obiettivo è definire quale sia la migliore pratica gestionale da applicare per il recupero, riqualificazione e conservazione dell'habitat 4030 - Lande secche europee (brughiera). Il progetto, declinato in tre fasi principali (preliminare e preparatoria, attuativa e di monitoraggio), interesserà quattro differenti zone, definite in funzione del ruolo ricoperto nelle varie fasi progettuali: zona A (165,4 ettari), zona B (2,7 ettari), zona C (27,9 ettari), zona D (74,1 ettari)	2022	In corso

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



IMPEGNO

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili

Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze



Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Riduzione emissioni dirette di CO ₂ e di inquinanti	Carbon neutrality Mantenimento accreditamento dell' <i>Airport Carbon Accreditation</i> livello 3+ (<i>Neutrality</i>), per entrambi gli scali di Linate e Malpensa	Annuale	In corso
	Sistemi di Gestione certificati Mantenimento della Certificazione ISO 14000 - Sistema di Gestione dell'Ambiente e rinnovo della Certificazione ISO 50001 - Sistema di Gestione dell'Energia	Annuale	In corso

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili



Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	Incrementare la raccolta differenziata e mantenere la quota di zero RSU conferiti in discarica Portare la quota di raccolta differenziata nello scalo di Malpensa almeno al 50% Portare la quota di raccolta differenziata nello scalo di Linate almeno al 70%	2025	In corso
	Azioni di contenimento dell'impatto acustico Adeguare il sistema di gestione dei dati del rumore aeronautico e l'acquisizione di strumenti di analisi, al fine di costruire le basi per una gestione integrata dei tracciati radar e dei dati di rumore per una puntuale valutazione dell'impatto degli aeromobili e del rispetto delle procedure di decollo e atterraggio definite	2021-2022	In corso



Capitale umano

Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti



Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del downsizing	Gestione sostenibile del downsizing Ridimensionamento dell'organico, pari a 550 unità, da attuare in uno scenario di medio periodo in un contesto ispirato alla volontà di assicurare le migliori modalità di tutela delle persone.		
	Il conseguimento della sostenibilità del costo del lavoro avviene mediante tre leve d'azione: - ammortizzatori sociali - pensionamenti accelerati - uscite volontarie incentivate	2021-2025	In corso

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



IMPEGNO



Capitale sociale e relazionale

Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile



Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	Offerta trasversale e multi target Oltre alla parte <i>shops</i> , massimizzare la capacità di innovare nell'ambito <i>food</i> , procedendo nel cammino intrapreso qualche anno fa di caratterizzare le <i>Food Court</i> con formule sempre più innovative e che sappiano soddisfare la domanda di tutti i <i>target</i> di riferimento (in particolare orientali e medio orientali)	2020-2024	Progetto in corso. Aperto anche un nuovo tavolo di confronto con i <i>partner</i> per valutare attività di <i>pre order</i> dei pasti tramite piattaforme digitali (<i>web</i> e <i>app</i>) con servizio <i>delivery</i> al <i>gate</i>
	Innovazione nei sistemi di pagamento L'innovazione nell'offerta di prodotti e servizi ai passeggeri è un aspetto fondamentale nella strategia di sviluppo commerciale dell'aeroporto che, dopo aver implementato sistemi di pagamento <i>contactless</i> e sensibilizzato tutti i <i>partner</i> commerciali ad adottarli, vuole integrare i sistemi di pagamento via <i>app</i> e <i>social</i> (<i>Alipay</i> e <i>wechat pay</i> in testa) per i propri servizi e garantire l'utilizzo presso tutti gli operatori commerciali presenti in aeroporto	2021	In corso
	Innovazione nei servizi al passeggero L'innovazione nei servizi al passeggero è un aspetto cardine nei piani di azione intrapresi fino ad oggi. In particolare, con l'introduzione di servizi dedicati come <i>shopping helpers</i> , <i>shop & collect</i> e servizi <i>e-commerce</i> . Tramite questa piattaforma i clienti potranno conoscere in anticipo l'offerta dello scalo, ottenendo tutte le informazioni necessarie fino alla prenotazione dell'oggetto da poter ritirare direttamente in negozio all'aeroporto	2021	Il progetto verrà rilasciato nei primi mesi del 2021
	Innovazione nei servizi al passeggero Per fornire una <i>customer experience</i> di qualità, l'aeroporto vuole estendere l'esperienza digitale anche per i servizi al passeggero, offrendo servizi sempre più innovativi. In particolare, per quanto riguarda i parcheggi, l'idea è di un parcheggio la cui fruizione sia totalmente integrata con il <i>web</i> e le <i>app</i> : partendo dalla logica e modalità di acquisto fino alla fruizione tutto passerà attraverso l'utilizzo del proprio <i>smartphone</i> , senza la presenza di casse fisiche, compreso la gestione degli ingressi e uscite dal parcheggio stesso	2021	In corso. Rilasciata nel 2020 la <i>feature</i> di ingresso nei parcheggi completamente <i>touchless</i> (con QR) per gli acquisti fatti tramite <i>e-commerce</i>
	Indoor navigation Attraverso l'installazione di più di 2.000 <i>beacon</i> nel <i>Terminal 1</i> di Malpensa è stata realizzata una piattaforma capace di gestire in maniera centralizzata la sensoristica installata e di mettere a disposizione dell'azienda le informazioni raccolte per sviluppare applicazioni, come creazione di modelli predittivi in ambito <i>security</i> e <i>operation</i> e <i>indoor navigation</i> . Creazione di una <i>app</i> dedicata che sarà in grado di localizzare l'utente, offrirgli un'esperienza di navigazione <i>indoor</i> in <i>Augmented Reality</i> e accompagnarlo nel raggiungimento di <i>Pol</i> (<i>Point of Interest</i>) precedentemente selezionati	2021	Realizzata e testata l'infrastruttura digitale ma non ancora integrata nei servizi disponibili (il lancio è previsto con la ripresa del traffico)

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

IMPEGNO

Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile



Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli stakeholder	Progetto "JOBAGILE"		
	Il progetto si propone di realizzare percorsi di <i>coaching</i> professionale e successivi tirocini remunerati (per un periodo 3-6 mesi) a beneficio di persone con situazione personale e familiare di fragilità ma con potenzialità occupazionali residenti nell'area di Malpensa. Il progetto - finanziato da SEA e Regione Lombardia e gestito dall'Ufficio di Piano del Comune di Somma Lombardo - si sarebbe dovuto realizzare nel 2020 (con una durata di circa 1 anno) attraverso uno stretto coordinamento tra i Servizi Sociali dei Comuni CUV, quattro realtà della cooperazione sociale selezionate tramite bando pubblico dall'Ufficio di Piano, il Centro per l'impiego di Gallarate e le aziende del sistema produttivo locale disponibili ad ospitare i tirocinanti. La pandemia ne ha congelato l'attuazione, che è stata rimandata al 2021	2021	In corso



Governance della Sostenibilità

Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile



Tema materiale	Descrizione obiettivo	Orizzonte temporale	Status
Definizione e aggiornamento di un piano strategico di sostenibilità	Definire un Piano di Sostenibilità allineato agli indirizzi strategici del Piano Industriale 2021-2025	2021	In corso

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

APPENDICE

APPENDICE: ALTRE PERFORMANCE DI SOSTENIBILITÀ

LA GOVERNANCE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Posizioni e partecipazione sulla politica pubblica

SEA partecipa alle seguenti associazioni di categoria nazionali e/o internazionali:

Assaeroporti - Associazione Italiana Gestori Aeroporti con il compito di tutelare e rafforzare la posizione dei gestori degli aeroporti, valorizzando la loro funzione ed interagendo con le istituzioni di governo per assicurare lo sviluppo del trasporto aereo.

Assoclearance - Associazione Italiana Gestione Clearance e Slots composta da compagnie aeree e da gestori aeroportuali italiani con il compito di ottimizzare la distribuzione delle bande orarie e l'attribuzione degli slot ai vettori.

Assolombarda - Associazione nazionale di piccole, medie e grandi imprese con lo scopo di tutelare gli interessi degli associati nel rapporto con gli interlocutori esterni attivi in vari ambiti mettendo a disposizione un'ampia gamma di servizi specialistici che contribuiscono allo sviluppo delle imprese.

ATAG Air Transport Action Group - Associazione che rappresenta tutti gli attori partecipanti alla filiera che compone l'industria del trasporto aereo, con lo scopo di implementare la comunicazione tra i diversi soggetti e promuovere lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

UNIVA Varese - Associazione di imprese che fa parte del Sistema Confindustria, con lo scopo di favorire il progresso dell'industria provinciale promuovendo la collaborazione tra le imprese.

ACI Europe - Airport Council International - Associazione degli aeroporti europei, che garantisce una comunicazione efficace e di negoziazione su aspetti legislativi, commerciali, tecnici, ambientali, passeggeri e altri interessi.

IGI - Istituto Grandi Infrastrutture è un centro-studi con lo scopo di approfondire i temi degli appalti pubblici.

AIGI - Associazione Italiana Giuristi d'impresa con lo scopo di promozione, formazione e sviluppo del Giurista di Impresa e del suo ruolo in Italia.

LA GESTIONE ORGANIZZATIVA

Le nostre persone

Personale del Gruppo SEA e collaboratori esterni per genere al 31 dicembre (n.)

	2020			2019			2018		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dipendenti subordinati	787	1.964	2.751	790	1.973	2.763	797	1.999	2.796
Dipendenti somministrati	7	30	37	13	77	90	8	43	51
Totale	794	1.994	2.788	803	2.050	2.853	805	2.042	2.847

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



APPENDICE

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA per tipologia contrattuale, genere e sede al 31 dicembre (n.)

	2020			2019			2018		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	781	1.958	2.739	786	1.969	2.755	794	1.996	2.790
Linate	344	803	1.147	344	781	1.125	351	793	1.144
Malpensa	437	1.155	1.592	442	1.188	1.630	443	1.203	1.646
Tempo determinato	6	6	12	4	4	8	3	3	6
Linate	2	3	5	1	2	3	3	1	4
Malpensa	4	3	7	3	2	5	-	2	2
Totale	787	1.964	2.751	790	1.973	2.763	797	1.999	2.796

Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA per tipologia d'impiego e genere al 31 dicembre (n.)

	2020			2019			2018		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
<i>Full time</i>	591	1.891	2.482	586	1.901	2.487	606	1.953	2.559
<i>Part time</i>	196	73	269	204	72	276	191	46	237
Totale	787	1.964	2.751	790	1.973	2.763	797	1.999	2.796

Fonte: SEA

La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31/12/2020 rappresentano l'0,4% del totale dipendenti, mentre i lavoratori *part time* rappresentano il 10%. Anche i dipendenti somministrati al 31/12/2020 rappresentano una quota marginale, pari all'1% del totale del personale del Gruppo, in quanto ha risentito della mancanza di operatività sugli scali dovuta al Covid-19. Lo scalo più popoloso risulta essere Malpensa, dove lavora il 58% della popolazione.

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA in uscita per sede, genere e fasce di età (n.)

	2020									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	1	1	1	9	10	6	38	44	55
Malpensa	1	-	1	-	1	1	5	39	44	46
Totale	1	1	2	1	10	11	11	77	88	101
Turnover	16,7%	7,7%	10,5%	0,3%	1,2%	0,9%	2,6%	6,8%	5,7%	3,7%
	2019									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	1	-	1	1	1	2	12	28	40	43
Malpensa	-	1	1	1	1	2	4	32	36	39
Totale	1	1	2	2	2	4	16	60	76	82
Turnover	20,0%	9,1%	12,5%	0,5%	0,2%	0,3%	4,3%	5,7%	5,4%	3,0%
	2018									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	-	-	3	8	11	1	11	12	23
Malpensa	-	-	-	1	4	5	-	12	12	17
Totale	-	-	-	4	12	16	1	23	24	40
Turnover	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	1,2%	1,1%	0,3%	2,3%	1,8%	1,4%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo.

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



APPENDICE

Per quanto riguarda le cessazioni, il 59% ha riguardato qualifica impiegatizie, e per il 76% è stato conseguenza del piano di mobilità e di risoluzione incentivata. La popolazione in uscita è stata per circa l'88% di genere maschile e di età superiore ai 50 anni. Il 54% delle uscite ha interessato lo scalo di Linate.

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA in entrata per sede, genere e fasce di età (n.)

	2020									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	1	3	4	4	26	30	3	43	46	80
Malpensa	2	3	5	-	4	4	-	-	-	9
Totale	3	6	9	4	30	34	3	43	46	89
Turnover	50,0%	46,2%	47,4%	1,1%	3,6%	2,9%	0,7%	3,8%	3,0%	3,2%
	2019									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	1	5	6	9	12	21	-	3	3	30
Malpensa	1	3	4	1	11	12	-	3	3	19
Totale	2	8	10	10	23	33	-	6	6	49
Turnover	40,0%	72,7%	62,5%	2,4%	2,5%	2,5%	0,0%	0,6%	0,4%	1,8%
	2018									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	2	5	7	3	12	15	-	3	3	25
Malpensa	-	1	1	1	6	7	-	3	3	11
Totale	2	6	8	4	18	22	-	6	6	36
Turnover	33,3%	60,0%	50,0%	0,9%	1,8%	1,5%	0,0%	0,6%	0,5%	1,3%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo.

Fonte: SEA

Le 89 assunzioni, realizzate per il 57% nella qualifica impiegatizia e per circa l'89% di genere maschile, riguardano principalmente l'*insourcing*, a seguito di indicazione ENAC, dell'impianto di smistamento e riconsegna bagagli (*Baggage Handling System*) di Linate (81%). Il 52% dei nuovi assunti è di età superiore ai 50 anni. Le assunzioni sono state realizzate per il 90% sullo scalo di Linate.

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

APPENDICE

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA per inquadramento, genere e fasce di età al 31 dicembre (n.)

2020										
<30			30-50			>50			Totale	
Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale		
Dirigenti	-	-	-	1	12	13	5	32	37	50
Quadri	-	-	-	44	71	115	59	110	169	284
Impiegati	6	10	16	296	467	763	332	649	981	1.760
Operai	-	3	3	23	272	295	21	338	359	657
Totale	6	13	19	364	822	1.186	417	1.129	1.546	2.751
2019										
<30			30-50			>50			Totale	
Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale		
Dirigenti	-	-	-	2	12	14	4	34	38	52
Quadri	-	1	1	51	74	125	52	113	165	291
Impiegati	5	6	11	339	531	870	292	613	905	1.786
Operai	-	4	4	25	297	322	20	288	308	634
Totale	5	11	16	417	914	1.331	368	1.048	1.416	2.763
2018										
<30			30-50			>50			Totale	
Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale		
Dirigenti	-	-	-	2	13	15	5	35	40	55
Quadri	-	-	-	58	72	130	45	115	160	290
Impiegati	6	6	12	370	577	947	265	574	839	1.798
Operai	-	4	4	27	328	355	19	275	294	653
Totale	6	10	16	457	990	1.447	334	999	1.333	2.796

Fonte: SEA

Il 56% della popolazione ha un'età anagrafica superiore ai 50 anni, concentrato per lo più nelle qualifiche impiegatizie e operaie; anche le posizioni direttive si attestano su un'età anagrafica superiore ai 50 anni. Lo scalo con la popolazione mediamente più anziana risulta essere Linate.

Si segnala inoltre che, con riferimento ai dipendenti appartenenti a categorie protette, SEA gestisce la tematica delle assunzioni obbligatorie nel rispetto degli obblighi previsti dalla normativa di riferimento. Al 31/12/2020 risultano in forza 127 dipendenti disabili (124 al 31/12/2019). Inoltre, risultano in forza 5 dipendenti appartenenti alle categorie di cui all'articolo 18 della Legge 68/99 (5 nel 2019).

Relazioni Industriali

Il tasso di sindacalizzazione nel Gruppo è in linea con l'anno precedente.

Sindacalizzazione Gruppo SEA

	N° sigle sindacali	Sigle sindacali	% sindacalizzazione
31/12/2020	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	57%
31/12/2019	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	56%
31/12/2018	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	57%

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



APPENDICE

Principali accordi 2020 con le Organizzazioni Sindacali

Nel 2020 sono stati sottoscritti i seguenti accordi:

- attivazione cassa integrazione guadagni straordinaria, dal 16 marzo 2020 al 15 marzo 2021, a causa del Covid-19;
- proroga della validità dei crediti *welfare*, a causa dell'impossibilità di utilizzo dovuto alle restrizioni del Covid-19.

	2020	2019	2018
Numero di accordi siglati con le OO.SS.	2	3	3

Fonte: SEA

In merito alla salute e sicurezza dei lavoratori in data 19 marzo 2020 è stato attivato il comitato Covid, composto da rappresentanti sindacali e aziendali, ex DPCM 11 marzo 2020 art. 1, c1, 9) - Protocollo condiviso 14 marzo 2020.

In merito al periodo minimo di preavviso in caso di modifiche operative, il tempo necessario per l'adozione delle stesse può sensibilmente variare, a seconda che la materia su cui interviene la modifica sia nella disponibilità delle Organizzazioni Sindacali - secondo quanto stabilito dalla normativa tempo per tempo vigente - o meno (e quindi occorra un accordo sindacale o sia sufficiente un percorso di informazione).

Nel primo caso il tempo medio di preavviso quantificabile è di un mese, nel secondo di due settimane. In merito alle variazioni delle turnazioni di lavoro, per prassi aziendale (coerente con l'interpretazione di Confindustria dell'art. 3 punto terzo comma primo dell'Accordo Interconfederale del 18 aprile 1996 tra Confindustria, Intersind, Asap e Cgil, Cisl, Uil e Cisl e Cisl e Confail) SEA dà un preavviso di 15 giorni tra la comunicazione alle Organizzazioni Sindacali e l'implementazione delle stesse.

Restano escluse dai casi già esposti le modifiche per la realizzazione delle quali (es. licenziamenti collettivi, cassa integrazione) la legge prevede specifiche procedure e detta altresì il numero di giorni di durata della procedura e la cadenza delle varie fasi da essa previste.

LA GESTIONE DELLE RISORSE AMBIENTALI

Materie prime

Essendo SEA un'azienda fornitrice di servizi, i principali consumi di materie prime sono riferibili, oltre che ai consumi energetici (compresi dei consumi di gasolio e benzina utilizzati per l'operatività degli scali) ai liquidi per le attività di *de-icing* degli aeromobili durante la stagione invernale, in presenza di condizioni meteo particolari.

Malpensa - Consumi materie prime

	2020	2019	2018
Kilfrosts ABC3 TYPEII (Lt)	770.814	1.070.069	1.020.952
Antighiacciante solido (Kg)	7.725	7.825	10.950
Antighiacciante liquido (Kg)	427.620	270.507	414.800

Linate - Consumi materie prime

	2020	2019	2018
Kilfrosts ABC3 TYPEII (Lt)	163.617	274.871	313.745
Antighiacciante solido (Kg)	-	-	-
Antighiacciante liquido (Kg)	163.460	180.466	256.161

Fonte: SEA

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



APPENDICE

ANALISI DEL PERIMETRO DELLE TEMATICHE MATERIALI E RICONCILIAZIONE CON GLI STANDARD GRI

Tematiche D. Lgs. 254/2016	Tematiche materiali	Riconciliazione topic GRI	Dove avviene l'impatto	Perimetro Tipologia di impatto
Ambientali	Promozione della mobilità sostenibile	Intermodalità	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	A cui il Gruppo contribuisce
	Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	Acqua e scarichi idrici	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i> ; A cui il Gruppo contribuisce
		Biodiversità		
		Scarichi idrici e rifiuti		
	Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO ₂	Emissioni	Gruppo, CNA, Fornitori, Operatori aeroportuali	A cui il Gruppo contribuisce
		Energia		
	Azioni di contenimento dell'impatto acustico	Rumore	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Salute e sicurezza dei consumatori		
	Riduzione delle emissioni dirette di CO ₂ e di inquinanti	Emissioni	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Energia		
Attinenti al personale	Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate alla <i>circular economy</i>	Pratiche di approvvigionamento	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Valutazione ambientale dei fornitori		
		Valutazione sociale dei fornitori		
	Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del <i>downsizing</i>	Occupazione	Gruppo, Dipendenti	Causato dal Gruppo
		Relazioni industriali		
		Salute e sicurezza dei lavoratori		
	Iniziative per la riduzione del <i>Gender Gap</i>	Diversità e pari opportunità	Dipendenti	Causato dal Gruppo
	<i>Talent Retention & Acquisition</i>	Occupazione	Dipendenti	Causato dal Gruppo
		Formazione e istruzione		
Sociale	Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della <i>customer experience</i>	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Salute e sicurezza dei consumatori		
	Innovazione tecnologica nella gestione di <i>safety e security</i>	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Salute e sicurezza dei consumatori		
	Ecosistema collaborativo aeroportuale per miglioramento qualità, efficienza, sicurezza	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Salute e sicurezza dei consumatori		
	Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio	Presenza sul mercato	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	Impatti economici indiretti	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Comunità locali		

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.
Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



Tematiche D. Lgs. 254/2016	Tematiche materiali	Riconciliazione topic GRI	Perimetro	
			Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Lotta alla corruzione attiva e passiva	Visione strategica orientata al valore di lungo termine	Performance economica	Gruppo	Causato dal Gruppo
		Impatti economici indiretti		
		Anticorruzione		
Governance	Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità	N/A	Gruppo	Causato dal Gruppo
	Inserimento di performance ESG nel sistema MBO	N/A	Gruppo	Causato dal Gruppo

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

APPENDICE

GRI CONTENT INDEX

GENERAL DISCLOSURES

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 101: Foundation (2016)		
GRI 102: General Disclosures (2016)		
Profilo dell'organizzazione (2016)		
102-1	Nome dell'organizzazione	6
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	8-9
102-3	Luogo della sede principale	6
102-4	Luogo delle attività	6
102-5	Proprietà e forma giuridica	7-8
102-6	Mercati serviti	95-96
102-7	Dimensione dell'organizzazione	6
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	78; 151-152
102-9	Catena di fornitura	99-102; 130-131
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	4
102-11	Principio di precauzione	18; 41-43
102-12	Iniziativa esterne	121-123
102-13	Appartenenza ad associazioni	151
Strategia (2016)		
102-14	Lettera agli <i>stakeholder</i>	2-3
102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	18; 41-43
Etica e integrità (2016)		
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	6; 19; 33-35
Governance (2016)		
102-18	Struttura della <i>governance</i>	10; 14-16
102-19	Delega dell'autorità	16
102-20	Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali	14-16
102-22	Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati	14-16
102-23	Presidente del massimo organo di governo	14
Coinvolgimento degli <i>stakeholder</i> (2016)		
102-40	Elenco dei gruppi di <i>stakeholder</i>	30
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	154-155
102-42	Individuazione e selezione degli <i>stakeholder</i>	30-35
102-43	Modalità di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	30-41; 47-48
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	47-48
Specifiche di rendicontazione (2016)		
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	4
102-46	Definizione del contenuto del <i>report</i>	4; 35-41
102-47	Elenco dei temi materiali	38-40; 156-157
102-48	Revisione delle informazioni	4
102-49	Modifiche nella rendicontazione	4
102-50	Periodo di rendicontazione	4
102-51	Data del <i>report</i> più recente	4
102-52	Periodicità di rendicontazione	4
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il <i>report</i>	4
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai <i>GRI Standard</i>	4
102-55	Indice dei contenuti GRI	158-162
102-56	<i>Assurance</i> esterna	163-165

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

APPENDICE

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 200: INDICATORI DI PERFORMANCE ECONOMICA		
Topic: Performance economica		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	8-9
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	8-9
GRI 201: Performance economica (2016)		
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	142-143
201-3	Piani pensionistici a benefici definiti	88
Topic: Presenza sul mercato		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	95-96; 114-119; 140-141
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	95-96; 114-119; 140-141
GRI 202: Presenza sul mercato (2016)		
A01	Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione e trasferimento, incluso i passeggeri in transito	115-117
A02	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	115-117
A03	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	118-119
Topic: Impatti economici indiretti		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	40-41; 127; 128-139
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	40-41; 127; 128-139
GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)		
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	127
203-2	Impatti economici indiretti significativi	128-139
Topic: Pratiche di approvvigionamento		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	99-102
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	99-102
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)		
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	130-131
Topic: Anti-corruzione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	19-21
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	19-21
GRI 205: Anti-corruzione (2016)		
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	21
GRI 300: INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALE		
Topic: Energia		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	32; 59; 71-72; 111
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	32; 59; 71-72; 111
GRI 302: Energia (2016)		
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	71
302-3	Intensità energetica	72
Topic: Acqua e scarichi idrici		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	32; 59; 68-69; 72; 111
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	32; 59; 68-69; 72; 111

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



APPENDICE

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)		
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	72
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	68-69
303-3	Prelievo idrico	72
303-4	Scarico di acqua	68
A04	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	68-69
Topic: Biodiversità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	74-75
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	74-75
GRI 304: Biodiversità (2016)		
304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	74-75
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	74-75
Topic: Emissioni		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	32; 59-64; 111
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	32; 59-64; 111
GRI 305: Emissioni (2016)		
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scopo 1)	60-64
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scopo 2)	60-64
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scopo 3)	60-64
305-4	Intensità delle emissioni di GHG	60
305-7	Ossidi di azoto (NOx), Ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni significative	64-65
A05	Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo (µg/m3) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente	64-65
Topic: Scarichi e rifiuti		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	32; 59; 70; 73-74; 111
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	32; 59; 70; 73-74; 111
GRI 306: Scarichi e rifiuti (2016)		
306-3	Sversamenti significativi	70
A06	Quantità di liquido antigelo (de-icing) utilizzato e trattato (m³ e/o ton) suddiviso per piste e aeromobili	69; 155
Topic: Valutazione ambientale dei fornitori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	99-102
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	99-102
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori (2016)		
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati secondo criteri ambientali	100-101
Topic: Rumore		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	65-67
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	65-67
A07: Rumore (2014)		
A07	Numero e percentuale di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	66

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

APPENDICE

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS		
GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 400: INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE		
Topic: Occupazione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	76-78
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	76-78
GRI 401: Occupazione (2016)		
401-1	Nuovi assunzioni e <i>turnover</i>	152-153
401-2	<i>Benefit</i> previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti <i>part-time</i> o con contratto a tempo determinato	87-88
Topic: Relazioni industriali		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	154-155
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	154-155
GRI 402: Relazioni industriali (2016)		
402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	155
Topic: Salute e sicurezza dei lavoratori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	32; 81-87; 111
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	32; 81-87; 111
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori (2018)		
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	82
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	86
403-3	Servizi di medicina del lavoro	85
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	82-83
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	84-85
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	83-84
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	85
403-9	Infortuni sul lavoro	86-87
403-10	Malattie professionali	86-87
Topic: Formazione e istruzione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	78-80
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	78-80
GRI 404: Formazione e istruzione (2016)		
404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente	79
404-2	Programmi per l'aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	79
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle <i>performance</i> e dello sviluppo professionale	79
Topic: Diversità e pari opportunità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	76-77; 81
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	76-77; 81
GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)		
405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	14; 154
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	81

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156



MilanAirports

APPENDICE

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
Topic: Comunità locali		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	40-41
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	40-41
GRI 413: Comunità locali (2016)		
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazione d'impatto e programmi di sviluppo	127
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	128-139
A08	Numero di persone fisicamente o economicamente dislocate, sia volontariamente che involontariamente, dal gestore aeroportuale o per suo conto da un ente governativo o altro, e l'indennizzo previsto	Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi, volontari o involontari di dislocamento di persone.
Topic: Valutazione sociale dei fornitori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	99-102
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	99-102
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)		
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	100-101
Topic: Salute e sicurezza dei consumatori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	65-67; 120-121
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	65-67; 120-121
GRI 416: Salute e sicurezza dei consumatori (2016)		
416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sicurezza per categorie di prodotto e servizi	65-67; 120-121
416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di non conformità.
A09	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	121
Topic: Qualità del servizio		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	121-123
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	121-123
Topic: Intermodalità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	50-58
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	50-58
Topic: Definizione e aggiornamento di un piano strategico di sostenibilità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	39; 149
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	39; 149
Topic: Inserimento performance ESG nel sistema MBO		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	38-40; 156-157
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	16-17
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	16-17

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle C.C.I.A.A.

Bilancio aggiornato al 31/12/2020

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Codice fiscale: 00826040156

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto
in data 28 luglio 2021 dal sito internet
<http://www.seamilano.eu/it/media/int-pressr> ai sensi dell'art.
22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso
Registro delle Imprese.
Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di
Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autoriz-
zata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia
delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.