

711 - BILANCIO ORDINARIO D'ESERCIZIO

Data chiusura esercizio 31/12/2021

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

DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale: SEGRATE MI PRESSO
AEROPORTO LINATE .
Codice fiscale: 00826040156
Forma giuridica: SOCIETA' PER AZIONI

Indice

Capitolo 1 - PROSPETTO CONTABILE	2
Capitolo 2 - NOTA INTEGRATIVA	7
Capitolo 3 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA	66
Capitolo 4 - RELAZIONE GESTIONE	103
Capitolo 5 - RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE	173
Capitolo 6 - RELAZIONE SINDACI	182
Capitolo 7 - DICHIARAZIONE DI CARATTERE NON FINANZIARIO	188

SEEA SpA

SEA SPA

BILANCIO SEPARATO

Bilancio

Separato



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

(in euro)	Note	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	918.529.927		940.236.476	
Immobilizzazioni materiali	6.2	143.401.471		153.533.835	
Diritto d'uso beni in leasing	6.3	12.977.140		10.584.278	
Investimenti immobiliari	6.4	3.400.835		3.402.333	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.5	50.470.566		50.445.566	
Altre partecipazioni	6.6	1.133		1.133	
Imposte differite attive	6.7	119.412.545		94.318.350	
Altri crediti non correnti	6.8	52.402.141		48.533.653	
Totale Attività non correnti		1.300.595.758	0	1.301.055.624	0
Rimanenze	6.9	1.738.310		2.015.128	
Crediti commerciali	6.10	97.998.321	16.513.240	49.124.426	9.618.417
Crediti finanziari correnti	6.11	20.542.388	20.542.388	28.244.140	28.244.140
Crediti per imposte	6.12	791.642		1.089.821	
Altri crediti correnti	6.13	4.935.905		5.361.099	
Cassa e disponibilità liquide	6.14	134.129.979		588.249.544	
Totale Attivo corrente		260.136.545	37.055.628	674.084.158	37.862.557
TOTALE ATTIVO		1.560.732.303	37.055.628	1.975.139.782	37.862.557
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	130.369.831		250.919.793	
Risultato dell'esercizio	6.15	(80.287.615)		(120.366.865)	
PATRIMONIO NETTO		77.582.216	0	158.052.928	0
Fondo rischi e oneri	6.16	210.721.271		199.494.389	
Fondi relativi al personale	6.17	43.525.713		44.697.742	
Altri debiti non correnti	6.21	84.736.246		87.808.329	
Passività finanziarie non correnti	6.18	584.221.572		871.043.088	
Totale Passività non correnti		923.204.802	0	1.203.043.548	0
Debiti commerciali	6.19	145.280.467	22.447.095	109.919.564	15.172.386
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	7.524.724		7.722.000	
Altri debiti correnti	6.21	170.315.023		147.854.454	
Passività finanziarie correnti	6.18	236.825.071	11.517.214	348.547.288	4.631.922
Totale Passivo corrente		559.945.285	33.964.309	614.043.306	19.804.308
TOTALE PASSIVO		1.483.150.087	33.964.309	1.817.086.854	19.804.308
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.560.732.303	33.964.309	1.975.139.782	19.804.308



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

CONTO ECONOMICO

(in euro)	Note	2021		2020	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	319.260.549	36.372.264	240.837.887	26.351.590
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	23.748.828		29.023.864	
Totale ricavi		343.009.377	36.372.264	269.861.751	26.351.590
Costi del lavoro	7.3	(136.311.258)	666.521	(132.172.983)	685.087
Materiali di consumo	7.4	(7.352.783)		(6.954.164)	
Altri costi operativi	7.5	(152.566.067)	(54.401.148)	(139.329.056)	(48.605.233)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(21.520.649)		(26.679.969)	
Totale costi operativi		(317.750.757)	(53.734.627)	(305.136.172)	(47.920.146)
Margine operativo lordo / EBITDA (*)		25.258.620	(17.362.363)	(35.274.421)	(21.568.556)
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(24.584.875)		(13.073.000)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(20.467.137)		(17.150.463)	
Ammortamenti	7.9	(65.841.332)		(71.714.884)	
Risultato operativo		(85.634.724)	(17.362.363)	(137.212.768)	(21.568.556)
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10			600.000	600.000
Oneri finanziari	7.11	(21.427.007)		(20.312.925)	
Proventi finanziari	7.11	1.632.941	672.831	998.568	761.157
Risultato prima delle imposte		(105.428.790)	(16.689.532)	(155.927.125)	(20.207.399)
Imposte	7.12	25.141.175		35.560.260	
Risultato netto		(80.287.615)	(16.689.532)	(120.366.865)	(20.207.399)

(*) 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)	2021	2020
Risultato netto	(80.287.615)	(120.366.865)
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	1.201.756	1.772.026
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	(288.423)	(425.286)
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	913.333	1.346.740
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(1.442.669)	(205.534)
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	346.239	49.328
Utile / (Perdita) su Altre partecipazioni		(1)
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(1.096.430)	(156.207)
Totale altre componenti del risultato complessivo	(183.097)	1.190.533
Totale risultato complessivo dell'esercizio	(80.470.712)	(119.176.332)



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

RENDICONTO FINANZIARIO

(in euro)	2021	2020
Risultato prima delle imposte	(105.428.790)	(155.927.125)
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	65.841.332	72.134.828
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	21.352.109	11.141.875
Oneri finanziari netti	19.794.066	19.314.357
Oneri (Proventi) da partecipazioni		(600.000)
Altre variazioni non monetarie	(2.896.492)	(3.101.270)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	(1.337.775)	(57.037.335)
Variazione rimanenze	369.890	(160.656)
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(63.884.130)	61.874.663
Variazione debiti commerciali e altri debiti	55.127.427	(117.645.223)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(8.386.813)	(55.931.216)
Imposte sul reddito pagate	0	(5.795.725)
Cash flow derivante dall'attività operativa	(9.724.588)	(118.764.276)
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
- immateriali ^(*)	(26.317.486)	(31.983.293)
- materiali	(5.429.020)	(10.816.678)
- finanziarie	(25.000)	
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
- materiali e immobiliari	1.338.800	24.480
Dividendi incassati		625.000
Incasso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per realizzazione opere		5.306.691
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(30.432.706)	(36.843.800)
<i>Variazione indebitamento finanziario lordo:</i>		
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine	(400.580.186)	676.497.646
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	12.638.260	(1.586.137)
Dividendi distribuiti	(2.318)	(6.211)
Interessi e commissioni pagate	(27.161.962)	(18.511.320)
Interessi incassati	1.143.935	294
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(413.962.271)	656.394.272
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	(454.119.565)	500.786.196
Disponibilità liquide di inizio esercizio	588.249.544	87.463.348
Disponibilità liquide di fine esercizio	134.129.979	588.249.544

^(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2021 è pari a 16.589 migliaia di euro a fronte di 13.158 migliaia di euro dell'esercizio 2020.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

	Capitale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva Altre partecipazioni	Riserva di cash flow hedge	Riserva Utile / (Perdita) Attuariale	Riserva straordinaria	Perdite a nuovo L. 178 del 30/12/2020	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
(in euro)												
Saldo al 1 gennaio 2020	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 del risultato 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
Operazioni con gli azionisti												
Destinazione del risultato di esercizio 2020							(120.366.865)			(120.366.865)	120.366.865	0
Altri movimenti												
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				913.333	(1.096.430)					(183.097)		(183.097)
Risultato dell'esercizio											(80.287.615)	(80.287.615)
Saldo al 31 dicembre 2021	27.500.000	14.813.951	0	0	(4.514.472)	174.649.041	(120.366.865)	5.500.000	60.288.176	130.369.831	(80.287.615)	77.582.216



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 2021 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 del prestito obbligazionario, denominato "SEA 3 1/2 2020-2025" e dell'ammissione a quotazione del relativo valore mobiliare sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, mantiene la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 39/2010.

Nell'esercizio 2021 si è assistito a un inizio di ripresa dalla crisi dell'intero settore del trasporto aereo legata alla diffusione della pandemia da Covid-19 che ha caratterizzato il 2020. L'alleviamento delle restrizioni, per quanto differenti da paese a paese e possibile grazie alla diffusione del piano vaccinale, ha permesso il miglioramento dei dati di traffico, anche se l'andamento è costantemente influenzato dalle varianti che ciclicamente si presentano. Per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla gestione.

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 2021.

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 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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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.

L. 30 dicembre 2020, n. 178

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.

Con il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, comma 2, il fondo è stato incrementato di 300 milioni di euro, di cui 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali, portando a 735 milioni di euro la quota del fondo destinata a compensare i danni subiti dalle società di gestione.

La Commissione Europea in data 26 luglio 2021 ha diramato un comunicato stampa con cui rende noto di aver approvato, ai sensi dell'art. 107 2b del TFUE, il regime di aiuti di cui sopra.

In data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, entrando contestualmente in vigore, il Decreto Attuativo che definisce le modalità attuative e i criteri di determinazione e di erogazione del contributo nel rispetto dei limiti e delle indicazioni di cui alla decisione della Commissione Europea.

SEA ha identificato il contributo della L. 30 dicembre 2020, n. 178 come rientrante nella fattispecie prevista dal principio contabile di riferimento IAS 20 al paragrafo 3: "I contributi pubblici sono quelli che si manifestano sotto forma di trasferimenti di risorse a un'entità a condizione che questa abbia rispettato, o si impegni a rispettare, certe condizioni relative alle sue attività operative". Pertanto, ha adottato le linee guida dettate da questo principio per determinare l'iscrivibilità di tale contributo. In particolare, il paragrafo 8 dello IAS 20 prevede che «un contributo pubblico non può essere rilevato finché non esiste una ragionevole certezza che l'entità rispetterà le condizioni previste, e che il contributo sarà ricevuto. La riscossione di un contributo non fornisce, di per sé, la prova definitiva che le condizioni connesse al contributo siano state, o saranno, rispettate».



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La Società, in accordo con il principio contabile sopra richiamato che prevede l'iscrivibilità di un contributo pubblico nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile e associando all'idea di esigibilità il perfezionamento del percorso⁷ definito dagli articoli 4 e 5 del Decreto Attuativo, non considerando lo stesso una pura formalità ma, dando valenza sostanziale a tutti gli adempimenti sopra citati, ha ritenuto di non registrare nel conto economico 2021 tale contributo, ma di rimandare l'iscrizione all'esercizio in cui il contributo stesso diventerà esigibile, ovvero quando l'iter procedurale descritto dal Decreto Attuativo sarà concluso, presumibilmente nel 2022.

Il Decreto Attuativo fornisce la descrizione della modalità da seguire per far sì che tale esigibilità si concretizzi, ma non costituisce di per sé il diritto per l'Entità di esigere il contributo.

A supporto di tale tesi sussiste anche il fatto che ENAC, nella sua istruttoria, possa ricalcolare l'importo da assegnare a ciascun richiedente. Per questo motivo, l'importo definito prima della conclusione dell'iter procedurale descritto nel Decreto Attuativo è da considerarsi stimato, e come tale non certo, per quanto supportato da conteggi asseverati da un terzo esterno. Tali stime sono legate anche alla costruzione dello scenario «controfattuale», utilizzato nell'analisi, che recepisce alcune rettifiche specifiche della situazione di SEA SpA al fine di approssimare ciò che sarebbe accaduto in assenza di pandemia durante il periodo oggetto di analisi e quindi per definizione ipotetico.

Pertanto, la Società ha valutato che il requisito di esigibilità, e conseguentemente di iscrivibilità del contributo, possa essere raggiunto solo nell'esercizio 2022.

Modalità di presentazione degli schemi di bilancio

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.

⁷ 1) Presentazione della domanda entro 30 gg dalla pubblicazione del Decreto Attuativo;

2) Istruttoria delle domande presentate curata da ENAC che comunica alla Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari;

3) Adozione da parte della competente Direzione generale i provvedimenti di accoglimento o rigetto per le domande presentate;

4) Comunicazione di tali provvedimenti ai soggetti richiedenti;

5) Presentazione da parte dei richiedenti dichiarazione formale di accettazione del provvedimento stesso.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2021

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2021, 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 IFRS 4 Insurance Contracts-deferral of IFRS 9</i>	15 dic '20	16 dic '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '21	01 gen '21
<i>Amendments to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16: Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2</i>	13 gen '21	14 gen '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '21	01 gen '21
<i>Amendments to IFRS 16 Leases: Covid-19-Related Rent Concessions</i>	30 ago '21	31 ago '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '21	01 gen '21

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 3 Business Combinations, IAS 16 Property, Plant and Equipment, IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets and Annual Improvements 2018-2020</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2022
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current 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>Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information</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 2021 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.



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".



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Qualora si verificassero 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.



MilanAirports

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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 patrimonio 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 rispondere, 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, per quanto la situazione sia della Società sia del settore in cui opera sia migliore rispetto all'esercizio precedente, permangono alcuni indicatori di impairment. La Società, pertanto, 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:

- traffico passeggeri in miglioramento rispetto al 2020 ma ancora influenzato negativamente dal perdurare delle limitazioni agli spostamenti imposte dagli Stati per contenere la propagazione delle nuove varianti (delta, omicron) e dal ritardo nel recupero di traffico sui segmenti internazionali rispetto alle previsioni;
- presenza di compagnie aeree in difficoltà economica e finanziaria, nonostante le politiche di sostegno pubblico;
- *re-sizing* strutturale da parte di molte compagnie aeree clienti, in termini di flotte, equipaggi, destinazioni servite e basi operative;
- cessazione dell'operatività di Alitalia e avvio del nuovo vettore ITA, con una flotta ridotta;
- tensione sui prezzi delle commodities.

Il test di impairment, approvato in Consiglio di Amministrazione del 23 marzo 2022, è stato effettuato sulla base del Budget e del Piano Industriale 2022-2026, approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 20 dicembre 2021 e dalle proiezioni 2027-2043 elaborate dalle Società.

Le proiezioni di lungo termine (oltre il 2026) 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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

ha sviluppato due distinti scenari, uno «best» e uno «worst», differenziati principalmente per il traffico atteso;

- il piano investimenti è stato redatto (per quanto concerne gli anni successivi al 2026) considerando gli interventi necessari al mantenimento dell'infrastruttura e gli investimenti di sviluppo previsti nei Masterplan di Linate e Malpensa;
- i ricavi *aviation* sono stati stimati sulla base dei recenti modelli ART;
- i ricavi *non aviation* sono stati stimati sulla base del traffico atteso e degli investimenti di sviluppo infrastrutturali previsti;
- i costi sono stati modellati sulla base del traffico aereo atteso e degli investimenti previsti nel piano;
- è stato previsto nell'esercizio 2022 il riconoscimento di una quota del fondo ristori a copertura delle perdite subite per la crisi Covid-19, a seguito della presentazione della domanda da parte di SEA Spa a gennaio 2022 in coerenza con le linee guida del Decreto Attuativo pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021.

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 2021. Tale valore d'uso è stato quindi confrontato con il valore complessivo al 31 dicembre 2021 di

immobilizzazioni materiali, immateriali, diritti d'uso, investimenti immobiliari.

Il valore d'uso della CGU è risultato superiore al capitale investito netto sia nell'ipotesi "best" sia nell'ipotesi "worst", pertanto l'impairment test non ha evidenziato perdite rilevanti di valore. 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, mentre per Malpensa Logistica Europa e Disma non sono emersi indicatori di impairment.

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 2022-2026 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 2021 non sussistono perdite di valore delle stesse.

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 2021 non è risultato necessario procedere alla svalutazione delle immobilizzazioni materiali, immateriali, dei diritti d'uso, degli investimenti immobiliari e delle partecipazioni in società collegate.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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'inizio 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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 accantonamenti 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 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).



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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.

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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 cliente 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.

Un contributo pubblico che sia riscuotibile come compensazione per costi o perdite già sostenuti ovvero al fine di dare un supporto finanziario immediato all'entità senza correlati costi futuri deve essere rilevato nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile.

Contributi in conto capitale

I contributi pubblici in conto capitale che si riferiscono a immobili, impianti e macchinari sono registrati a riduzione del valore di acquisizione dei cespiti cui si riferiscono.

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 del periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

(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.

(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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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.

Nel 2021 il credito complessivo, rispetto al 2020, registra un incremento in seguito all'aumento del fatturato, con conseguente riduzione del rapporto crediti commerciali e fidejussioni/depositi cauzionali, sostanzialmente allineato ai livelli pre-Covid.

In relazione ai tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, wsi 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	203.851	147.456
- di cui scaduto	144.524	121.200
Fondo svalutazione crediti commerciali	(122.366)	(107.951)
Totale crediti commerciali verso clienti	81.485	39.505

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 2021 e relativo comparativo:

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti	203.851	147.456
Di cui scaduto	144.524	121.200
da meno di 180 giorni	27.878	22.929
da oltre 180 giorni	116.646	98.271
Incidenza % dei crediti scaduti	70,9%	82,2%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	13,7%	15,5%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	57,2%	66,6%

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 2021.

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2021 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 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti	203.851	147.456
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	107.989	90.672
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.809	18.809
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	77.053	37.975
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	17.726	11.719
Fidejussioni e depositi cauzionali	55.712	59.131
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	72,3%	155,7%



MilanAirports

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 rischiosità 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 2021 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.

Il ricorso al 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 tipicamente 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*. Si segnala che al 31 dicembre 2021 la Società non ha contratti derivati in essere, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

Al 31 dicembre 2021, 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 fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio/lungo termine al 31 dicembre 2021 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 2,5%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e il costo di eventuali garanzie accessorie).



Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2021 e 2020

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021			31 dicembre 2020		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2025	300.000	3,500%	dal 2021 al 2025	600.000	3,313%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2023 al 2040	232.946	0,72%	dal 2023 al 2037	197.308	0,86%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		43.628	2,54%		31.017	3,91%
<i>o/w a Tasso Variabile^(*)</i>		189.318	0,30%		166.291	0,29%
Altri Finanziamenti Bancari	dal 2022 al 2024	263.782	0,39%	dal 2022 al 2023	400.000	0,39%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>						
<i>o/w a Tasso Variabile</i>		263.782	0,39%		400.000	0,39%
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		796.728	1,66%		1.197.308	1,93%

(*) Include: (i) al 31/12/2020 tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 28%).
(ii) 70 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2021 è pari a 796.728 migliaia di euro, in riduzione di 400.580 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Su tale valore ha inciso (i) il rimborso del Bond SEA 04/2021 da 300 milioni di euro ad aprile 2021, (ii) la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere e di parte dei *Term Loans* 2020 e (iii) il processo di rafforzamento e ottimizzazione della struttura finanziaria di SEA con l'erogazione nel corso dell'anno di nuovi *Term Loans* per 110 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro relativi ad un nuovo *Term Loan* triennale Mediobanca e euro 60 milioni relativi ad una tranche con durata ventennale della linea BEI sottoscritta nel 2019 e il rimborso anticipato di euro 180 milioni dei *Term Loans* 2020.

Si segnala che il *Term Loan* Mediobanca è la prima operazione di finanziamento *Sustainability-Linked* della Società, con il livello del margine legato al raggiungimento di specifici target strategici in materia di sostenibilità ambientale: per SEA, il miglioramento della certificazione Airport Carbon Accreditation.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine a fine dicembre 2021 è pari al 1,66%, in riduzione di 27 bps rispetto a fine dicembre 2020, beneficiando del rimborso del Bond SEA 04/2021 e delle favorevoli condizioni di costo dei nuovi *Term Loans* erogati nel 2021. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso, conclusesi nel corso dell'anno ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 1,76%, in riduzione di 40bps rispetto a fine 2020.

Al 31 dicembre 2021 SEA ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 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 2021 è pari a 828.246 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 1.232.458 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). 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 riferimento;
- per i prestiti obbligazionari quotati nel mercato regolamentato si è fatto riferimento ai rispettivi valori di mercato alla data del 31 dicembre 2021;
- 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 riferimento.



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).

Per il perdurare dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti *outstanding* e le linee *committed* disponibili, SEA ha richiesto ed ottenuto dalle banche finanziatrici la proroga della temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (*holiday covenant*) per le testing date sino al 30.06.2022 compreso. Con riferimento ai nuovi *Term Loans* sottoscritti ed erogati nel 2020, i cui parametri finanziari inclusi nei contratti sono stati individuati sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19, il parametro finanziario è stato rispettato.

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*).

Si segnala che al 31 dicembre 2021 la Società non ha contratti derivati in essere, invece presenti al 31 dicembre 2020, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

Coperture tasso d'interesse (€/000)

	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2021	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2021	Fair value al 31/12/2020
	10.000		18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021		(258,4)
	5.000		18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021		(129,2)
	15.000		18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021		(328,1)
IRS	10.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(177,3)
	11.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(188,0)
	12.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(188,2)
	12.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(188,2)
Collar	10.000		6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021		(145,8)
	11.000		6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021		(141,1)
Totale	96.000	0				0	(1.744,3)

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 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 9 e IFRS 13.

b) Rischio tasso di cambio

SEA, ad eccezione del rischio cambio connesso al rischio commodity, 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, energia elettrica e termica 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. Nel secondo semestre del 2021 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche che potrebbero perdurare anche nel 2022, esponendo la Società a maggiori costi di approvvigionamento.

Nel corso del 2021, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio mentre nel 2019 la società controllata SEA Energia aveva già effettuato acquisti di certificati ambientali e gas per il fabbisogno 2020, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle variazioni del relativo prezzo verificatesi nell'esercizio in esame.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 di tale rischio. 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 e ha ottenuto linee di credito *committed* (*revolving* e non), 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 e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2021, la Società dispone di 134 milioni di euro di risorse liquide, nonostante il perdurare dell'impatto della crisi Covid-19 sulle sue performance economiche e sui relativi *cash flows*, grazie al processo di rafforzamento della struttura finanziaria effettuata nel corso del 2020 e continuata nel 2021.

A ciò si aggiungono linee di credito irrevocabili non utilizzate per 330 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee *revolving* disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 70 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023 e 138 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Tali disponibilità permettono alla Società di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri.

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 2021 e 2020.

Passività al 31 dicembre 2021

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	233,9	138,5	362,0	126,8	861,2
Leasing	2,0	4,8	1,0	4,4	12,2
Debiti commerciali	145,3				145,3
Totale debito	381,2	143,3	363,0	131,2	1.018,7

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

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 11,5 milioni di euro a fine 2021 (4,6 milioni di euro a fine 2020), cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a 20,5 milioni di euro (28,2 milioni di euro a fine 2020).



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Per il perdurare dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti *outstanding* e le linee *committed* disponibili, SEA ha richiesto ed ottenuto dalle banche finanziatrici la proroga della temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (*holiday covenant*) per le *testing date* sino al 30 giugno 2022 compreso. Con riferimento ai nuovi *Term Loans* sottoscritti ed erogati nel 2020, i cui parametri finanziari inclusi nei contratti sono stati individuati sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19, il parametro finanziario è stato rispettato.

A fine 2021 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti per la maggior parte dai *Term Loans* 2020 in scadenza entro dicembre 2022, dalle quote capitali in ammortamento su alcune tranches di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario della Società assicurando 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:

- a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico di SEA, a fine 2021 e 2020, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis point*.
- b) 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 a 3 e 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. Si segnala che al 31 dicembre 2021 la Società non ha contratti derivati in essere, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-690,87	1.087,79	-232,74	1.089,16
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi) ⁽¹⁾	-133,32	133,32	-147,05	147,05
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	1.444,49	-2.112,56	1.001,36	-1.713,38
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) ⁽²⁾		-43,56		-17,98
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽³⁾	-110,79	110,79	-196,45	196,45
Strumenti derivati di copertura (<i>fair value</i>) ⁽⁴⁾			-114,38	120,41

⁽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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021				Totale
	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	
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		90			90
Crediti commerciali		97.998			97.998
Crediti finanziari correnti		20.542			20.542
Crediti per imposte		792			792
Altri crediti correnti		4.936			4.936
Cassa e disponibilità liquide		134.130			134.130
Totale	1	258.488	0	0	258.489
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				573.871	573.871
- di cui debito verso obbligazionisti				298.708	298.708
Passività finanziarie non correnti per leasing				10.351	10.351
Debiti commerciali				145.280	145.280
Debiti per imposte dell'esercizio				7.525	7.525
Altri debiti correnti e non correnti				255.051	255.051
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				234.940	234.940
Passività finanziarie correnti per leasing				1.885	1.885
Totale	0	0	0	1.228.903	1.228.903



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020				Totale
	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	
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

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 2021 e al 31 dicembre 2020:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati			
Totale	0	0	1

(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



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 2021 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2021
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.540.335	2.847	32.369	(2.745)		1.572.806
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096	22.806	(32.209)			33.693
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	94.654		1.569			96.223
Immobilizzazioni in corso ed acconti	558	1.985	(1.569)			974
Totale valore lordo	1.678.643	27.638	160	(2.745)	0	1.703.696
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(654.830)			1.408	(41.327)	(694.749)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(83.577)				(6.840)	(90.417)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento	(738.407)	0	0	1.408	(48.167)	(785.166)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	885.505	2.847	32.369	(1.337)	(41.327)	878.057
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096	22.806	(32.209)			33.693
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	11.077		1.569		(6.840)	5.806
Immobilizzazioni in corso ed acconti	558	1.985	(1.569)			974
Totale valore netto	940.236	27.638	160	(1.337)	(48.167)	918.530

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 878.057 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a fronte di 885.505 migliaia di euro al 31 dicembre 2020. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dell'esercizio 2021 è pari a 41.327 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari a 35.216 migliaia di euro, derivano principalmente per 32.369 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 2.847 migliaia di euro dall'acquisto di nuove apparecchiature *explosive detection system* per il controllo dei bagagli da stiva, di apparecchiature *x-ray* per il controllo radiogeno dei bagagli a mano e di investimenti sulla rete di teleriscaldamento degli aeroporti di Malpensa e Linate.

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.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 33.693 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2021.

Nel corso dell'esercizio 2021 SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. La contingente situazione dovuta all'emergenza Covid ha portato al posticipo di una serie di attività di investimento riguardanti soprattutto iniziative in ambito commerciale oltre ad altri interventi non strettamente necessari all'attuale livello di traffico passeggeri.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 16.941 migliaia di euro e riguardano principalmente i) presso il Terminal 1 la messa in esercizio del *self-service bag drop* dell'isola 10, 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, si segnala, invece, 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 e verranno completate successivamente 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. In particolare, si è proceduto a interventi di miglioria della funzionalità e affidabilità del sistema degli aiuti visivi luminosi (anche in termini di efficientamento energetico), alla sostituzione delle guide ottiche al satellite B di nuova tecnologia che permettono il corretto posizionamento degli aeromobili in fase di sosta, all'adeguamento di tutti i proiettori delle torri faro air side con tecnologia LED e alla realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo per aeromobili (ASMGCS) e veicoli, nelle aree di manovra e di movimento.

A Linate, le cui opere ammontano a 5.865 migliaia di euro, si riferiscono, principalmente, al completamento degli interventi di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal. In particolare, le principali opere riguardano il completamento della costruzione di un nuovo corpo di fabbrica F (piano terra, primo piano, secondo piano e copertura) con la facciata avanzata verso il piazzale aeromobili, la realizzazione di nuove linee smart security, nell'area dedicata al controllo dei bagagli a mano, per l'ottimizzazione dei flussi e l'aumento della qualità del servizio offerto ai passeggeri, nonché l'apertura di nuove

aree commerciali al primo piano e di una nuova area *food & beverage* al secondo piano. Contestualmente sono stati realizzati i bagni aperti al pubblico all'interno del nuovo Corpo F, piano primo e secondo, nel rispetto del nuovo *concept*. Si segnala, inoltre, il completamento degli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di check-in e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali con la stazione di arrivo della M4, con la realizzazione di un'area *self bag drop* in corrispondenza dell'isola *check-in* n° 9. Le opere eseguite sulle infrastrutture "*air-side*" dell'aeroporto di Linate hanno infine riguardato la riconfigurazione elettrica ed impiantistica della cabina "Nord" e l'adeguamento dei sistemi di telecomando e telecontrollo degli aiuti visivi luminosi alle *controller working positions* ENAV, situate presso la torre di controllo.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere di *restyling* dei Terminal di Linate e Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 5.806 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (11.077 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 1.569 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2021 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 2021 presenta un saldo residuo di 974 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2021 è pari a 6.840 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2021, descritti alla Nota 2, non è stato necessario svalutare i non-financial assets.

Nel corso dell'esercizio 2020 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2021 relativa alle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni / Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2021
Valore lordo						
Beni immobili	222.113		8.071	(183)		230.001
Impianti e macchinari	6.544	5		(5)		6.544
Attrezzature industriali e commerciali	46.400	26				46.426
Altri beni mobili	90.043	1.263	868	(155)		92.019
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.521	4.141	(9.099)			9.563
Totale valore lordo	379.621	5.435	(160)	(343)	0	384.553
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(110.080)			175	(6.310)	(116.215)
Impianti e macchinari	(4.508)			5	(334)	(4.837)
Attrezzature industriali e commerciali	(43.896)				(1.662)	(45.558)
Altri beni mobili	(67.603)			153	(7.092)	(74.542)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo amm.to e svalutazione	(226.087)	0	0	333	(15.398)	(241.152)
Valore netto						
Beni immobili	112.033		8.071	(8)	(6.310)	113.786
Impianti e macchinari	2.036	5			(334)	1.707
Attrezzature industriali e commerciali	2.504	26			(1.662)	868
Altri beni mobili	22.440	1.263	868	(2)	(7.092)	17.477
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.521	4.141	(9.099)			9.563
Totale valore netto	153.534	5.435	(160)	(10)	(15.398)	143.401

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 8.071 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, 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 arredi e mobilio (banchi, sedute, poltrone, ecc...) per 838 migliaia di euro e di nuovi terminali video e personal computer per 330 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2021, descritti alla Nota 2, non è stato necessario 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 2021, rispettivamente a 509.660 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Nel corso dell'esercizio 2020 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.3 Diritti d'uso beni in leasing

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2021 relativa ai diritti d'uso su beni in leasing:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2021
Valore lordo					
Attrezzatura varia e minuta	3.187	913			4.100
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	5.009	3.790	(142)		8.657
Macchine elettromeccaniche e elett.	862				862
Terreni	4.348				4.348
Totale valore lordo	13.594	4.703	(142)	0	18.155
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura varia e minuta	(1.212)			(715)	(1.927)
Attrezzature complesse	(107)			(54)	(161)
Automezzi	(804)		107	(958)	(1.655)
Macchine elettromeccaniche e elett.	(314)			(156)	(470)
Terreni	(573)			(392)	(965)
Totale fondo amm.to e svalutazione	(3.010)	0	107	(2.275)	(5.178)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	1.975	913		(715)	2.173
Attrezzature complesse	81			(54)	27
Automezzi	4.205	3.790	(35)	(958)	7.002
Macchine elettromeccaniche e elett.	548			(156)	392
Terreni	3.775			(392)	3.383
Totale valore netto	10.584	4.703	(35)	(2.275)	12.977

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 2021 è pari a 12.977 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.275 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Nel corso dell'esercizio 2020 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

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

6.4 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2021 e relativo comparativo:

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(733)	(732)
Totale investimenti Immobiliari	3.401	3.402

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2021:

Movimentazione Fondo ammortamento investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021
Valore iniziale	(732)
Ammortamenti	(1)
Valore finale Fondo ammortamento investimenti immobiliari	(733)

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 2021, descritti alla Nota 2, non è stato necessario svalutare i non-financial assets.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

Partecipazioni in società controllate e collegate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
SEA Energia SpA	7.026	7.026
SEA Prime SpA	25.451	25.451
Airport ICT Services Srl	25	
Partecipazioni in società controllate	32.502	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	50.471	50.446

Il saldo della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate" ammonta a 50.471 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (50.446 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

In data 28 dicembre 2021 è stata costituita la società denominata Airport ICT Services Srl, con capitale sociale pari a 25 migliaia di euro, interamente sottoscritto e versato da parte dell'unico socio SEA.

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2021 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date.

31 dicembre 2021							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
SEA Energia SpA	76.488	45.162	52.035	2.205	31.326	31.326	100,00%
SEA Prime SpA	37.873	15.918	12.790	3.782	21.955	21.935	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA							30,00%
Dufrital SpA							40,00%
SACBO SpA							30,979%
SEA Services Srl (*)	5.590	3.142	6.213	1.035	2.448	979	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA							25,00%
Disma SpA	5.927	1.347	4.768	1.032	4.580	859	18,75%

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	42.125	14.469	42.815	(7.063)	27.656	11.062	40,00%
SACBO SpA	301.532	158.621	53.691	(19.058)	142.911	44.272	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%

(*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2021

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.6 Altre partecipazioni

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2021 ed al 31 dicembre 2020 della voce "Altre partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2021 e 2020 delle altre partecipazioni:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Consorzio Milano Sistema in liquidazione		
Romairport Srl	1	1
Totale Altre partecipazioni	1	1

La partecipazione detenuta in Consorzio Milano Sistema in liquidazione è interamente svalutata.

6.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2021 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2021
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	32.940	5.334		38.274
Svalutazione Immobilizzazioni non ancora demoliti	539			539
Fondi rischi ed oneri	9.250	(533)		8.717
Fondo crediti tassato	6.944	579		7.523
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	356	(26)		330
Valutazione a fair value dei derivati	289		(289)	0
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.450	(273)	347	1.524
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	13.840	(4.510)		9.330
Perdita fiscale	33.678	22.529		56.207
Altro	171	(1)		170
Totale imposte anticipate	99.776	23.099	58	122.933
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	3.839	(1.037)		2.802
Fondo di ripristino	1.619	(901)		718
Totale imposte differite	5.458	(1.938)	0	3.520
Totale imposte anticipate al netto delle differite	94.318	25.037	58	119.413



MilanAirports

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 2021, assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista dunque, anche sulla base del Piano industriale 2022-2026 approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA del 20 dicembre 2021, la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento.

La fiscalità differita 2021 non comprende gli effetti della maggiorazione dell'aliquota Ires di 3,5 punti percentuali per i concessionari di servizi pubblici, in vigore dal 2019 al 2021 e non riproposta; tali effetti, in assenza di possibilità di riversamento nei termini di vigenza triennali stanti le perdite fiscali di periodo, erano già stati interamente neutralizzati nel periodo 2020.

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 2021	31 dicembre 2020
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85		
Altri crediti	52.402	48.534
Totale altri crediti non correnti	52.402	48.534

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 52.402 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (48.534 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

La voce si riferisce, principalmente, all'attività relativa all'*indemnification right*, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento 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 2020), 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 realizzate sullo scalo di Malpensa.

6.9 Rimanenze

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

Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.909	3.279
Fondo obsolescenza magazzino	(1.171)	(1.264)
Totale rimanenze	1.738	2.015

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 2021 ammonta a 1.171 migliaia di euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 186 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2021.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2021 e, relativo comparativo, della voce "Crediti commerciali":

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti	81.485	39.505
Crediti commerciali verso imprese controllate	6.131	3.245
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.382	6.374
Totale crediti commerciali	97.998	49.124

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.

Si precisa che il saldo del precedente esercizio risente della parziale interruzione delle attività di business, legata all'attuazione delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 e della netta riduzione del volume d'affari del 2020. Per maggiori informazioni sull'andamento dei volumi di traffico, 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 2021	31 dicembre 2020
Fondo iniziale	108.142	98.577
Incrementi (decrementi) netti	15.758	10.194
Utilizzi	(1.352)	(629)
Valore finale fondo svalutazione crediti	122.548	108.142

Gli incrementi netti del fondo, pari a 15.758 migliaia di euro per il 2021 (a fronte di incrementi netti per 10.194 migliaia di euro per l'esercizio 2020) 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 2021, pari a 1.352 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.

6.11 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 20.542 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (28.244 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) ed è composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare, il saldo al 31 dicembre 2021 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.12 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 792 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (1.090 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e si riferisce, principalmente, ai crediti per ritenute d'acconto sugli interessi attivi per 298 migliaia di euro (60 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), ai crediti tributari iscritti a seguito del piano di riparto relativo alla liquidazione della controllata SEA Handling SpA in liquidazione e crediti tributari vari relativi a istanze di rimborso.

Si precisa infine che il saldo del 2020 comprendeva crediti IRAP e IRES per 635 migliaia di euro (interamente utilizzati nel corso del 2021 mediante il meccanismo delle compensazioni "orizzontali" dei crediti fiscali), derivanti dai maggiori acconti versati nel 2019 rispetto al debito IRAP e IRES dell'esercizio 2019.

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 2021	31 dicembre 2020
Crediti diversi	3.269	3.715
Crediti verso compagnie assicurative	1.005	947
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	226	530
Crediti per incassi vari	436	169
Totale altri crediti correnti	4.936	5.361

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 4.936 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (5.361 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 3.269 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (3.715 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), 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 1.005 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (947 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) 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 226 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (530 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), si riferiscono principalmente a crediti verso INPS e INAIL.

I crediti per incassi vari, pari a 436 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (169 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) 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":

Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Depositi bancari e postali	134.077	588.204
Denaro e valori in cassa	53	46
Totale cassa e disponibilità liquide	134.130	588.250



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2021 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 133.974 migliaia di euro (587.926 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), depositi bancari non disponibili per 103 migliaia di euro (103 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e denaro e valori in cassa per 53 migliaia di euro (46 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). Si segnala che nel precedente esercizio la Società deteneva, inoltre, crediti per interessi attivi su conti correnti maturati nell'esercizio per 175 migliaia di euro, interamente incassati nel corso del 2021. Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

6.15 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2021 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 2021 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 (174.649 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2021, pari a -4.514 migliaia di euro (-3.418 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), è rappresentativo delle perdite attuariali

maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto.

Riserva di cash flow hedge

Si segnala che a seguito della scadenza naturale dei contratti derivati che la Società aveva in essere per la copertura del rischio tasso di interesse, il valore della riserva di cash flow hedge al 31 dicembre 2021 risulta azzerato (-913 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, 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 29 luglio 2021 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di portare a nuovo la perdita dell'esercizio 2020, pari a 120.367 migliaia di euro, sterilizzando integralmente la stessa ai fini della protezione del capitale sociale in base a quanto stabilito dalla Legge 30 dicembre 2020, n. 178.

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

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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Patrimonio netto

(in migliaia di euro)	Importo al 31/12/2021	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	B		124.600
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva utile/perdita attuariale	(4.514)			
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	17.076	A,B,C	17.076	
- ex lege rivalutazione 413/91	26.006	B		
Utile (Perdite) dell'esercizio	(80.288)			
Perdite a nuovo L.178 del 30/12/2020	(120.367)			
Totale	77.582		34.282	124.600

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

⁽¹⁾ Riserve in sospensione d'imposta

La tabella che precede specifica la possibilità di utilizzo delle riserve di patrimonio netto, quale modificata ad esito della sterilizzazione a tutto il 2025 della perdita di 120.367 migliaia di euro, relativa all'esercizio 2020.

6.16 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione del "Fondo rischi e oneri" per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021:

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Altri movimenti	31 dicembre 2021
Fondo di ripristino e sostituzione	175.651	20.467	(16.589)	3.876	183.405
Fondo oneri futuri	23.843	8.827	(5.354)		27.316
Totale fondo rischi e oneri	199.494	29.294	(21.943)	3.876	210.721

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari 183.405 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (175.651 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), 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 eseguiti sulle infrastrutture "air-side" dell'aeroporto di Malpensa quali, la ripavimentazione di alcuni tratti delle piste, delle taxiway e dei piazzali di sosta aeromobili, nonché il completamento della riqualifica funzionale del Terminal di Linate.

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

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	31 dicembre 2021
Accantonamenti in materia di lavoro	6.115	2.378	(4.995)	3.498
Rischi fiscali	325		(9)	316
Fondi diversi	17.403	6.449	(350)	23.502
Totale fondo oneri futuri	23.843	8.827	(5.354)	27.316



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 2020.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 316 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 23.502 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (17.403 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) è composta principalmente nel modo seguente:

- 9.819 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 875 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 nel corso del 2021 è stata completata la predisposizione del 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. La definizione di tale Piano sarà ultimata entro il 2022, avendo l'avvio della gara di affidamento scontato i ritardi dovuti ai rallentamenti dei lavori causati dalla pandemia Covid 19. 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 2021 e relativo comparativo è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Fondo iniziale	44.698	47.215
(Proventi)/oneri finanziari	81	216
Utilizzi	(2.696)	(2.939)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	1.443	206
Totale Fondi relativi al personale	43.526	44.698

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:

Basi tecniche economiche-finanziarie

	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Tasso annuo di attualizzazione	0,40%	0,01%
Tasso annuo di inflazione	1,75%	0,80%
Tasso annuo di incremento TFR	2,81%	2,10%

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*.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2021 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 2021	31 dicembre 2020
+ 1 % sul tasso di turnover	43.140	44.314
- 1 % sul tasso di turnover	43.948	45.119
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	44.094	45.300
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	42.966	44.106
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	42.620	43.744
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	44.461	45.684

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 2021	31 dicembre 2020
Duration del piano	9,0	9,2

Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Annualità 1	2.766	4.473
Annualità 2	2.384	1.996
Annualità 3	2.647	2.077
Annualità 4	2.541	2.157
Annualità 5	2.790	2.326

6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2021 e relativo esercizio di comparazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	221.035	275.163	33.461	564.849
Debiti verso altri finanziatori	15.790	309.059	315.086	306.194
Totale passività finanziarie	236.825	584.222	348.547	871.043



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	220.085	275.163	30.580	564.849
Debito per oneri su finanziamento	950		1.137	
Fair value derivati			1.744	
Debiti verso banche	221.035	275.163	33.461	564.849
Debiti verso obbligazionisti		298.708	299.856	298.490
Debito per oneri su obbligazioni	2.388		9.014	
Passività per leasing (debito finanziario)	1.885	10.351	1.584	7.704
Debiti finanziari verso controllate	11.517		4.632	
Debiti verso altri finanziatori	15.790	309.059	315.086	306.194
Totale passività correnti e non correnti	236.825	584.222	348.547	871.043

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è composto esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria denominata "SEA 3 1/2 2020-2025" (espressa al costo ammortizzato), dalla parte residua dei *Term Loan* sottoscritti durante il 2020 e il 2021 e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 50% con scadenza superiore a 5 anni e solo l'11% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accesi 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 2021, e relativo comparativo dell'esercizio 2020, secondo quanto previsto dalle Raccomandazioni dell'European Securities and Markets Authority del 04/03/2021, ESMA/32-382-1138:

Indebitamento Finanziario netto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
A. Disponibilità Liquide	(134.130)	(588.250)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti	(20.542)	(28.244)
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(154.672)	(616.494)
E. Debito finanziario corrente	16.740	317.967
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	220.085	30.580
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	236.825	348.547
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	82.153	(267.947)
I. Debito finanziario non corrente	285.514	572.553
J. Strumenti di debito	298.708	298.490
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	584.222	871.043
M. Totale indebitamento finanziario (H+L)	666.375	603.096

A fine dicembre 2021 l'indebitamento finanziario netto, pari a 666.375 migliaia di euro, evidenzia un peggioramento di 63.279 migliaia di euro rispetto a fine 2020, il cui saldo risultava essere di 603.096 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 9.725 migliaia di euro, non in grado quindi di compensare neanche parzialmente il cash flow assorbito dalla attività di investimento (30.433 migliaia di euro) e quello assorbito dalla gestione finanziaria per il pagamento di interessi e commissioni (pari a 27.162 migliaia di euro); anche l'esercizio 2021, 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 sono intervenuti i seguenti principali fattori: i) il rimborso a scadenza del Bond da 300 milioni di euro ad aprile 2021; ii) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

quote capitali rimborsate nel 2021 sono state pari a 24.362 migliaia di euro) e dei *Term Loan* 2020 (pari a euro 6.218 migliaia);
 iii) il processo di rafforzamento e ottimizzazione della struttura finanziaria, con l'erogazione di 110 milioni di euro di nuovi *Term Loans* e il rimborso anticipato di 180 milioni di euro dei *Term Loans* 2020.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" 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 2021 rispettivamente a 1.885 migliaia di euro e 10.351 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura Varia e Minuta	683	1.802	680	1.571
Attrezzature Complesse	37		55	37
Automezzi	990	6.264	662	3.679
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	159	273	156	432
Terreni	16	2.012	31	1.985
Totale	1.885	10.351	1.584	7.704

Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento indiretto e soggetto a condizioni della Società al 31 dicembre 2021 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non trovano riflesso nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che la Società potrebbe dover soddisfare:

- i. gli altri debiti non correnti includono i dividendi straordinari, deliberati nel corso del 2019, che sono stati riclassificati dalla Società tra le passività non correnti e quindi esigibili oltre l'esercizio successivo. 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. La verifica del raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario della Società è stata demandata al Consiglio di Amministrazione, che dovrà deliberare il pagamento qualora ritenesse raggiunte le condizioni;
- ii. i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
 - fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 31 dicembre 2021 è pari a 183.405 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.16;
 - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. L'ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2021 è pari a 9 milioni di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.16;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2021 a 43.526 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.17;
- iii. non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali Ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente;
- iv. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 2.097 migliaia di euro. I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 6.19;
- v. le garanzie e gli impegni sottoscritte dalla Società al 31 dicembre 2021 sono descritte al paragrafo 12.



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 2021 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	Debito per oneri su finanziamenti e prestiti obbligazionari	Debiti per leasing	Derivato passivo	Crediti / Debiti finanziari verso controllate	Totale
31 dicembre 2020	595.429	598.346	10.151	9.288	1.744	(23.612)	1.191.346
Flussi di cassa:							
-Erogazione di finanziamenti Term Loan	110.000						110.000
-Rimborso prestito obbligazionario		(300.000)					(300.000)
-Rimborso quota capitale	(210.580)						(210.580)
-Variazione del cash pooling						14.587	14.587
-Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2020			(10.151)				(10.151)
-Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16				(1.949)			(1.949)
Totale flussi di cassa	(100.580)	(300.000)	(10.151)	(1.949)	0	14.587	(398.093)
Altre variazioni:							
-Effetto costo ammortizzato	399	362					761
-Variazione del fair value: scadenza derivati					(1.744)		(1.744)
-Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			3.338				3.338
-Variazione debito per leasing finanziario IFRS16				4.897			4.897
Totale altre variazioni	399	362	3.338	4.897	(1.744)	0	7.252
31 dicembre 2021	495.248	298.708	3.338	12.236	0	(9.025)	800.505



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.19 Debiti commerciali

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

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Debiti verso fornitori	118.342	88.194
Acconti	4.491	6.553
Debiti verso imprese controllate	10.834	8.022
Debiti verso imprese collegate	11.613	7.150
Totale debiti commerciali	145.280	109.919

I debiti commerciali, pari a 145.280 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto dell'ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2021 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 2.097 migliaia di euro (1.415 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

I debiti per acconti al 31 dicembre 2021, pari a 4.491 migliaia di euro, evidenziano una riduzione di 2.062 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto, principalmente, della variazione degli acconti da clienti a fronte di minori 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 7.525 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (7.722 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), sono costituiti principalmente dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 4.124 migliaia di euro (4.516 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e dal debito IVA per 3.199 migliaia di euro (2.741 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

6.21 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2021 e relativo comparativo:

Altri debiti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.908	11.889
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	11.216	12.049
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.783	2.712
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	84.521	77.279
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	9.679	10.349
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	59	13
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	42.250	26.109
Depositi cauzionali di terzi	1.151	1.198
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	55	55
Debito verso azionisti per dividendi	94	96
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	217	218
Altri	6.382	5.887
Totale altri debiti correnti	170.315	147.854

Il saldo della voce "Altri debiti correnti" evidenzia un incremento di 22.461 migliaia di euro, passando da 147.854 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 a 170.315 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, all'effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: i) aumento dei debiti per 16.141 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; ii) maggiori oneri per 7.242 migliaia di euro riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; iii) minori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 833 migliaia di euro, principalmente dovuti alle iniziative di contenimento del costo del lavoro, adottate dalla Società; iv) riduzione dei debiti verso lo Stato relativamente agli oneri legati al versamento del canone concessorio, per 670 migliaia di euro. Si precisa che il saldo al 31 dicembre 2020 comprendeva il canone relativo all'intera annualità 2020 e il saldo dell'esercizio 2019, la cui scadenza era stata prorogata al 30 aprile 2021, data entro la quale la Società ha provveduto al relativo versamento. Relativamente all'esercizio 2021, la Società ha provveduto al pagamento della prima rata del canone annuale, entro la scadenza prevista al 31 luglio 2021.

La voce "Altri", pari a 6.382 migliaia di euro (5.887 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

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 2022.

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. La Società ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti.

Parallelamente è pendente un giudizio innanzi alla Corte d'appello di Roma avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, la cui causa per precisazione conclusioni è stata rinviata al 23 maggio 2023. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti non correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2021 e relativo comparativo

Altri debiti non correnti:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Debiti verso azionisti per dividendi	84.736	84.737
Debiti verso dipendenti		2.538
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		533
Totale altri debiti non correnti	84.736	87.808

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" include i dividendi straordinari, deliberati nel 2019, che sono stati riclassificati tra le passività non correnti e quindi esigibili oltre l'esercizio successivo.

La variazione rispetto al precedente esercizio è quindi interamente legata alla riclassificazione, nella parte corrente, dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità (che si chiuderà entro l'esercizio 2022) relativa all'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori. 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 116.932 migliaia di euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2021 e, per 4.549 migliaia di euro, relativamente ai debiti per leasing finanziario.



MilanAirports

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)	2021	2020
Aviation	202.531	148.158
Non Aviation	116.730	92.680
Totale Ricavi di gestione	319.261	240.838

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

Ricavi di gestione *Aviation*

(in migliaia di euro)	2021	2020
Diritti e infrastrutture centralizzate	175.798	129.538
Ricavi da gestione sicurezza	16.869	11.246
Utilizzo spazi in regime regolamentato	9.864	7.374
Totale Ricavi di gestione Aviation	202.531	148.158

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2021 registra un incremento di 54.373 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 148.158 migliaia di euro nel 2020 a 202.531 migliaia di euro nel 2021. Tale variazione è strettamente legata all'andamento dei volumi di traffico, in ripresa a partire dalla seconda metà dell'esercizio grazie all'allenarsi delle limitazioni agli spostamenti domestici ed intra europei. Le performance economiche del 2021 risentono ancora degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha impattato sull'andamento dei volumi del traffico passeggeri, per i cui dettagli 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)	2021	2020
Retail	34.802	24.930
Parcheggi	34.039	23.741
Spazi cargo	16.243	15.567
Pubblicità	4.537	4.125
Servizi Premium	4.174	3.568
Real Estate	153	1.302
Servizi e altri ricavi	22.782	19.447
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	116.730	92.680



SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	2021	2020
Shops	14.943	10.571
Food & beverage	8.358	6.040
Car rental	8.898	5.905
Attività bancarie	2.603	2.414
Totale Retail	34.802	24.930

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia un incremento di 24.050 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 92.680 migliaia di euro nel 2020 a 116.730 migliaia di euro nel 2021. Tale andamento è principalmente ascrivibile agli effetti derivanti dalla variazione di volumi del traffico passeggeri.

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 29.024 migliaia di euro nel 2020 a 23.749 migliaia di euro nel 2021.

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 miglioria 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)	2021	2020
Salari e stipendi	96.496	92.361
Oneri sociali	29.110	29.475
Trattamento fine rapporto	7.547	7.607
Altri costi del lavoro	3.158	2.730
Totale costi del lavoro	136.311	132.173

Il costo del lavoro ha subito un incremento pari a 4.138 migliaia di euro, passando da 132.173 migliaia di euro nel 2020 a 136.311 migliaia di euro nel 2021 (3,1%).

Tale variazione è in gran parte riconducibile alla minore fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria ed all'aumento salariale previsto dal rinnovo del contratto nazionale di categoria, effetti parzialmente compensati dal calo della forza lavoro. Per maggiori dettagli si rimanda anche a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 2021	%	Gennaio-Dicembre 2020	%
Dirigenti	46	2%	51	2%
Quadri	276	11%	281	10%
Impiegati	1.644	63%	1.682	63%
Operai	612	23%	617	23%
Totale dipendenti subordinati	2.578	99%	2.631	98%
Dipendenti somministrati	35	1%	54	2%
Totale dipendenti	2.613	100%	2.685	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 2021	31 dicembre 2020	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.642	2.720	(78)

7.4 Materiali di consumo

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

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2021	2020
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	7.076	7.139
Variazione delle rimanenze	277	(185)
Totale materiali di consumo	7.353	6.954

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.).



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)	2021	2020
Utenze e spese di vigilanza	29.610	30.866
Costi di manutenzione ordinaria	25.106	23.271
Canoni vs Enti Pubblici	22.255	15.882
Servizi di scalo forniti da società di Handling	14.081	13.937
Pulizia	13.263	12.417
Gestione parcheggi	10.281	7.424
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	7.574	7.512
Oneri tributari	6.729	7.537
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	3.986	4.276
Prestazione per assistenza disabili e supporto al passeggero	2.926	2.446
Costi commerciali	1.964	2.028
Assicurazioni	1.556	1.516
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	1.197	854
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	839	731
Affitti passivi	304	211
Minusvalenze su beni patrimoniali	8	13
Altri costi	10.887	8.408
Totale altri costi operativi	152.566	139.329

Nell'esercizio 2021 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento di 13.237 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è principalmente legata all'andamento dei volumi di traffico, in ripresa a partire dalla seconda metà dell'esercizio grazie all'allentarsi delle limitazioni agli spostamenti domestici ed intra europei; nel corso del 2021, sono proseguite le azioni di efficientamento e razionalizzazione dei costi (avviate a partire dal mese di marzo 2020) che hanno portato alla rinegoziazione dei principali contratti di service e al contenimento delle spese non strettamente necessarie. Le performance economiche del 2021 risentono ancora degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha impattato sull'andamento dei volumi del traffico passeggeri, per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

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 4.793 migliaia di euro (2.528 migliaia di euro nel 2020), i costi per servizi di ristorazione delle Sale Vip pari a 940 migliaia di euro (662 migliaia di euro nel 2020), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a 758 migliaia di euro (639 migliaia di euro nel 2020), 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 1.199 migliaia di euro (833 migliaia di euro nel 2020), i costi per il servizio di collegamento a terra pari a 635 migliaia di euro (750 migliaia di euro nel 2020), i contributi associativi versati dalla Società pari a 1.018 migliaia di euro (1.227 migliaia di euro nel 2020), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a 348 migliaia di euro (365 migliaia di euro nel 2020), 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 26.680 migliaia di euro nel 2020 a 21.521 migliaia di euro nel 2021. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (Nota 7.2).



MilanAirports

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)	2021	2020
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	15.758	10.194
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	8.827	2.459
Svalutazioni immobilizzazioni materiali/immateriali		420
Totale accantonamenti e svalutazioni	24.585	13.073

Nel 2021 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia un incremento di 11.512 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, passando da 13.073 migliaia di euro nel 2020 a 24.585 migliaia di euro nel 2021.

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 8.827 migliaia di euro nel 2021, 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. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

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)	2021	2020
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	20.467	17.150
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	20.467	17.150

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

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".

7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2021	2020
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	48.167	52.042
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	15.398	17.420
Ammortamento degli investimenti immobiliari	1	2
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.275	2.251
Totale ammortamenti	65.841	71.715



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 precisa 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 a partire dal secondo semestre 2020, 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)	2021	2020
Dividendi da Malpensa Logistica Europa SpA		625
Rivalutazione (Svalutazione) Consorzio Milano Sistema in liquidazione		(25)
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	0	600

Nel corso dell'esercizio 2021, la Società non ha rilevato proventi netti da partecipazioni. Il valore del precedente esercizio era principalmente legato ai dividendi distribuiti da società partecipate.

7.11 Proventi e oneri finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2021	2020
Utili su cambi	1	2
Altri proventi finanziari	1.632	997
Totale proventi finanziari	1.633	999
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(16.380)	(14.665)
Perdite su cambi	(2)	(2)
Altri interessi passivi	(5.045)	(5.646)
Totale oneri finanziari	(21.427)	(20.313)
Totale proventi (oneri) finanziari	(19.794)	(19.314)

Gli oneri finanziari netti si incrementano di 480 migliaia di euro, passando da 19.314 migliaia di euro nel 2020 a 19.794 migliaia di euro nel 2021. A fronte di un miglioramento, pari a 634 migliaia di euro, dei proventi finanziari, gli oneri finanziari registrano un aggravio di costi pari a 1.114 migliaia di euro.

L'incremento degli oneri finanziari di 1.114 migliaia di euro è principalmente determinato dai maggiori interessi passivi, legati all'emissione obbligazionaria di complessivi 300 milioni di euro completata nel mese di ottobre 2020, solo parzialmente compensati dai minori interessi passivi su contratti derivati in scadenza nel mese di settembre 2021.

I maggiori proventi finanziari per 634 migliaia di euro sono strettamente legati all'impiego di parte della liquidità disponibile su conti corrente di tesoreria che ne hanno assicurato un'adeguata redditività.

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.12 Imposte

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

Imposte

(in migliaia di euro)	2021	2020
Imposte correnti	(104)	192
Imposte differite /(anticipate)	(25.037)	(35.752)
Totale imposte	(25.141)	(35.560)

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2021:

(in migliaia di euro)	2021	%
Perdita prima delle imposte	(105.429)	
Imposte sul reddito teoriche	(25.303)	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	1.225	-1,2%
IRAP	(836)	0,8%
Altro	(227)	0,2%
Imposte effettive	(25.141)	23,8%

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.

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 2021 e 2020, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021			
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti
<i>Imprese controllate</i>				
SEA Energia SpA	1.804	20.542	10.034	
SEA Prime SpA	4.327		800	11.517
<i>Imprese collegate</i>				
Aiport Handling SpA	4.646		6.875	
SACBO SpA	473		2.310	
Dufrital SpA	3.391		460	
Malpensa Logistica Europa SpA	1.264		1.105	
SEA Services Srl	489		759	
Disma SpA	119		104	
Totale Parti correlate	16.513	20.542	22.447	11.517
Totale voce di bilancio	97.998	20.542	145.280	236.825
% sul totale voce di bilancio	16,85%	100,00%	15,45%	4,86%

(in migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2021			
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (oneri) finanziari netti
<i>Imprese controllate</i>				
SEA Energia SpA	502	26.240	(37)	673
SEA Prime SpA	9.794	4.797	(573)	
<i>Imprese collegate</i>				
Airport Handling SpA	9.138	15.945	(40)	
SACBO SpA (*)	427	6.427	(3)	
Dufrital SpA	9.521	1		
Malpensa Logistica Europa SpA	4.723		(10)	
SEA Services Srl	2.042	991		
Disma SpA	225		(3)	
Totale Parti correlate	36.372	54.401	(666)	673
Totale voce di bilancio	319.261	152.566	136.311	(19.794)
% sul totale voce di bilancio	11,39%	35,66%	-0,49%	-3,40%

^(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 6.427 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Rapporti della Società con Parti correlate

31 dicembre 2020				
(in migliaia di euro)	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%

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2020					
(in migliaia di euro)	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.

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).

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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.

9. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Nell'esercizio 2021 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 621 migliaia di euro (514 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

10. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2021 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 217 migliaia di euro (217 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

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 2021, sono stati pari a 175 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 55 migliaia di euro per altre attività (i compensi 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:

Dettaglio impegni per progetto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	30.567	47.884
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.671	2.564
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	2.544	3.091
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	6.078	7.485
Totale impegni per progetto	40.860	61.024



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

12.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2021 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie pari ciascuna a 37.734 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017, a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 14.500 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;
- 530 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.

Anche l'esercizio 2021, in particolare nei primi e negli ultimi mesi dell'anno con l'insorgere delle varianti, è stato contraddistinto dalla pandemia Covid-19, che ha influenzato 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 2021 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 2021, la Società non ha posto in essere operazioni significative non ricorrenti.

L'evento più rilevante del 2021 è stato il perdurare dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, per quanto calmierate dalla diffusione dei vaccini.

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Eventi di rilievo dell'esercizio 2021".



MilanAirports

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 non ha ricevuto, nel corso dell'esercizio 2021, erogazioni pubbliche.

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	100
Curia Arcivescovile di Milano	SEA Spa	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	30

19. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2021

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 25 maggio 2022 dal sito internet <https://seamilano.eu/it/annual-report-2021>, 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, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.



N. 74651 di Repertorio

N. 15434 di Raccolta

VERBALE DI ASSEMBLEA
REPUBBLICA ITALIANA

24 maggio 2022

Il giorno ventiquattro del mese di maggio dell'anno duemilaventidue.

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 degli azionisti della società:

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

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

(d'ora in avanti anche la “Società” o “SEA” o l’ “Azienda”)

tenutasi in data 3 maggio 2022, in Segrate, presso l'Aeroporto di Milano Linate – Aerostazione 2° piano, Linate Center, con il seguente ordine del giorno:

“1. *Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364 comma 1, nn. 1, 2 e 3 codice civile e determinazioni connesse.*”.

Il presente verbale viene pertanto redatto, su richiesta della Società medesima, 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'art. 2375 del codice civile.

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

“Il giorno tre del mese di maggio dell'anno duemilaventidue,

alle ore 10 e 37,

in Segrate, presso l'Aeroporto di Milano Linate – Aerostazione 2° piano, Linate Center,

si è riunita l'assemblea degli azionisti della società

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

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

Michaela Castelli, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società, anche a nome dei Colleghi del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e di tutto il personale della Società porge agli intervenuti un cordiale saluto e li ringrazia per la partecipazione all'Assemblea.

Richiamato l'art. 8 dello statuto sociale, assume la presidenza

dell'Assemblea e designa nella persona del Notaio Filippo Zabban il segretario della riunione, che provvederà a verbalizzazione per pubblico atto notarile e chiede se qualcuno dissenta da tale designazione. Nessuno interviene.

Il Presidente prosegue dichiarando:

- che la presente assemblea è stata indetta in prima convocazione per il giorno 28 aprile 2022, alle ore 10 e 30 in questo luogo, e, in seconda convocazione, per il giorno 3 maggio 2022, stessi luogo ed ora, giusta avviso di convocazione pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, parte seconda, del giorno 12 aprile 2022, foglio delle inserzioni n. 42, avviso n. TX22AAA4441 nonché sul sito internet della Società www.seamilano.eu;
- che in prima convocazione l'assemblea non si è costituita;
- che sono attualmente presenti soci portatori di numero 249.596.896 azioni ordinarie delle complessive numero 250.000.000 di azioni da nominali Euro 0,11 cadauna, tutte con diritto di voto, pari al 99,838758% del capitale sociale di Euro 27.500.000,00, 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.

Prima di passare alla trattazione degli argomenti all'ordine del giorno, il Presidente comunica che le votazioni avranno luogo per alzata di mano.

Chiede quindi agli intervenuti di non assentarsi fino a votazioni avvenute, onde consentire la migliore regolarità allo svolgimento dei lavori dell'Assemblea ed invita coloro che non intendessero concorrere alla formazione della base di calcolo per il computo della maggioranza ad abbandonare la sala prima dell'inizio della votazione, facendo rilevare l'uscita.

Precisa che la votazione sui singoli argomenti all'ordine del giorno avverrà a chiusura della discussione su ciascun argomento.

Il Presidente invita i partecipanti all'Assemblea, nel limite del possibile, a 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 comunicherà nuovamente il capitale presente al momento del voto di ciascuna proposta di delibera.

Il Presidente dichiara quindi:

- che, per il Consiglio di Amministrazione, oltre ad esso Presidente, sono presenti i signori Armando Brunini, Amministratore Delegato, e Pierfrancesco Barletta, Consigliere;
- che, per il Collegio Sindacale, sono presenti i sindaci effettivi Valeria Maria Scuteri e Stefano Giuseppe Giussani, mentre è giustificata l'assenza degli altri membri;
- che, per la società di revisione Deloitte & Touche S.p.A., sono presenti i signori Marco Pessina e Alessandro Folco;
- che sono altresì presenti alcuni dirigenti, dipendenti e consulenti della Società con funzioni ausiliarie.

Il Presidente dichiara quindi 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, nn. 1, 2 e 3 codice civile e determinazioni connesse."

Comunica che è stato reso disponibile sul sito www.seamilano.eu/media/comunicatistampa set documentale contenente:

* copia del progetto di bilancio chiuso al 31 dicembre 2021 completo di tutti gli allegati di legge, e copia del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2021, con ciò ottemperandosi, tra l'altro, alla presentazione del medesimo;

* 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.

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

Passando alla trattazione dell'argomento relativo al bilancio di esercizio, il Presidente anticipa che, salvo diversa richiesta degli intervenuti, non darà lettura della relazione del Consiglio di Amministrazione sull'andamento della gestione e che si limiterà ad una sintetica illustrazione dei principali dati ed avvenimenti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2021, con alcune indicazioni sull'evoluzione prevedibile della gestione; provvederà successivamente a far dare lettura della proposta di approvazione del bilancio e di destinazione del risultato di esercizio.

Nessuno intervenendo, il Presidente dà quindi lettura del seguente testo:

"Signori Azionisti,

nell'esercizio 2021 il Sistema Aeroportuale di Milano gestito da SEA ha servito 13,9 milioni di passeggeri, in aumento del 46,9% rispetto all'esercizio precedente, ma ancora in riduzione del 60,5% rispetto al 2019.

La nuova ondata pandemica dei primi mesi del 2021 e le conseguenti limitazioni agli spostamenti hanno contribuito a ritardare la ripresa del traffico. Un parziale recupero dei volumi ha avuto luogo solo a partire dal mese di maggio, trend poi consolidatosi nei mesi estivi e protrattosi fino al mese di novembre. Il diffondersi della nuova variante, Omicron, a partire dal mese di dicembre 2021 ha influito negativamente sulla ripresa del settore del trasporto aereo, che ha mostrato, già nella seconda metà del mese, segnali di rallentamento anche sull'operatività degli aeroporti di Milano. Negli ultimi giorni del 2021 si è registrato il record dei contagi in tutti i paesi europei, il picco è stato raggiunto nei primi mesi del 2022.

La cosiddetta "quarta ondata" non è paragonabile all'epidemia del 2020: l'avvento dei vaccini ha permesso di avere un aumento molto più contenuto dei ricoveri e dei decessi e, offrendo una protezione contro le forme gravi della malattia, ha consentito un alleviamento delle restrizioni.

In questo contesto, il traffico di aviazione commerciale ha registrato una ripresa: se comparata al 2020, la crescita annua dei movimenti nel 2021 è stata pari al 34,5%, compresa l'attività cargo, mentre la crescita dei passeggeri è stata pari al 46,8% che corrisponde a 4,4 milioni di passeggeri in più rispetto all'esercizio precedente.

Tali risultati sono stati favoriti dalle iniziative intraprese dagli Stati per

contrastare la diffusione della pandemia e per favorire la ripresa degli spostamenti all'interno del territorio nazionale, ovvero tra Paesi.

Con il DPCM del 2 marzo 2021 è stata introdotta la possibilità di individuare ulteriori tratte di sperimentazione dei voli "Covid tested", fino a quel momento dedicati unicamente ad alcuni voli nella tratta Milano - Roma.

Inoltre, l'Ordinanza del Ministero della Salute del 28 settembre 2021 denominata «Misure urgenti per la sperimentazione di "Corridoi turistici Covid-free"» ha istituito Corridoi Turistici Covid Free per alcune destinazioni intercontinentali.

Nel confrontare le performance 2021 con quelle dell'anno precedente, occorre considerare che il 2020 è stato un anno in cui l'operatività degli scali è stata svolta in modo regolare per i primi due mesi, mentre dal mese di marzo il diffondersi della pandemia e le restrizioni agli spostamenti hanno portato il traffico ai minimi livelli mai registrati.

Anche nel 2021, il Gruppo SEA ha mantenuto il medesimo assetto infrastrutturale con cui aveva chiuso l'anno precedente: sono stati operativi l'aeroporto di Linate, il Terminal 1 di Malpensa, Cargo City e i due terminal di Aviazione generale a Linate e a Malpensa.

Mentre il trasporto passeggeri ha continuato anche nel 2021 ad essere condizionato dalla diffusione della pandemia, pur con impatti inferiori rispetto al 2020, il comparto cargo ha fatto registrare risultati record, superiori anche al 2019, con circa 743 mila tonnellate di merce trasportata, pari a un incremento del 45,1% rispetto all'esercizio precedente.

Per quanto riguarda il traffico di aviazione generale, nel corso dell'esercizio 2021, gli scali di Milano Linate Prime e Malpensa Prime hanno gestito complessivamente 27.253 movimenti, in crescita non solo rispetto al 2020 ma anche rispetto al 2019.

Nel corso del 2021 il Gruppo SEA ha rimarcato con azioni concrete la volontà di rendere le infrastrutture aeroportuali milanesi a "emissioni nette 0" entro il 2030. Net 0 Emissions rappresenta indubbiamente l'obiettivo più rilevante per SEA, in materia di sostenibilità. Per raggiungerlo è stato predisposto un Piano, che in larga parte riflette le best practices introdotte, a livello europeo, dai principali attori del settore.

In particolare, l'orientamento di SEA nel raggiungimento dei propri obiettivi si articola sulle seguenti direttrici:

- 1) Individuazione di soluzioni sostenibili per l'approvvigionamento energetico;*
- 2) Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività tipiche dell'aeroporto;*
- 3) Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività "a monte" (aerei);*
- 4) Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività a valle (automobili).*

Nell'esercizio 2021, è stato applicato il principio contabile IFRS 5 a seguito della decisione della capogruppo di cedere il 100% della società SEA Energia, e pertanto il business Energy è stato trattato come Attività in dismissione. In linea con tale principio, il Conto Economico 2021 del business dismesso non ha contribuito al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo di tale business è stato riflesso in una specifica linea del Conto Economico denominata

“Risultato netto da Attività destinate alla vendita”. Allo stesso modo, il Conto Economico dell'esercizio comparativo è stato riesposto, in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e discontinue e a questo si farà riferimento nelle prossime comparazioni di dati.

Il perimetro di consolidamento è variato rispetto allo scorso esercizio per l'ingresso di Airport ICT Service Srl, costituita a dicembre 2021 e controllata al 100% da SEA S.p.A. La società si occupa della fornitura e della progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi.

I ricavi della gestione al 31 dicembre 2021, pari a 325 milioni di euro, risultano in aumento di 78,7 milioni di euro rispetto al 2020. La performance positiva è riconducibile alla ripresa del traffico registrata nel corso dell'esercizio: i ricavi del primo semestre 2021, infatti, sono risultati in riduzione del 23,14% rispetto a quelli del precedente esercizio, mentre nel secondo semestre hanno registrato un significativo incremento pari al 98,7%. L'incremento dei ricavi di gestione riguarda tutti i settori di business. I ricavi aviation hanno registrato un incremento di 50,9 milioni di euro, i ricavi non aviation un incremento di 24,8 milioni di euro e i ricavi general aviation di 3 milioni di euro.

I costi di gestione, pari a 295,7 milioni di euro, risultano in incremento di 15,8 milioni di euro rispetto al precedente esercizio, principalmente per effetto dei maggiori costi variabili correlati ai maggiori volumi di traffico e all'incremento dei costi energetici verificatosi nel secondo semestre dell'anno.

Il Risultato Operativo Lordo (EBITDA) è positivo per 31,7 milioni di euro e si confronta con il valore negativo di 31 milioni di euro del precedente esercizio.

Il Risultato Operativo (EBIT), è negativo per 80,8 milioni di euro, rispetto a un valore negativo di 134,8 milioni di euro del 2020, e risente dei maggiori accantonamenti al fondo crediti e al fondo di ripristino, parzialmente compensati da minori ammortamenti legati all'allungamento del periodo concessorio.

Il risultato netto da Attività destinate alla vendita, relativo al settore Energy, rileva un utile netto pari a 2,1 milioni di euro.

Il Risultato netto evidenzia una perdita pari a 75,1 milioni di euro, in miglioramento rispetto alla perdita registrata nel precedente esercizio di 128,6 milioni di euro.

Gli investimenti del 2021 sono pari a 49,9 milioni di euro escludendo gli investimenti del business Energy, in riduzione rispetto all'andamento degli anni scorsi a causa della revisione e rimodulazione del piano investimenti, sulla base del nuovo scenario di traffico, e al posticipo di una serie di attività non strettamente necessarie, in seguito all'emergenza Covid-19.

Gli interventi nell'aeroporto di Malpensa hanno riguardato le infrastrutture di volo con interventi di riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa dello scalo, quali l'importante intervento di manutenzione straordinaria sulla pista di volo 17L/35R consistente nella riqualifica profonda della pavimentazione per circa i due terzi della sua lunghezza, delle vie di rullaggio e dei piazzali di sosta aeromobili.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Linate, i principali investimenti hanno

interessato il completamento della costruzione del Corpo F: nell'area dedicata al controllo dei bagagli a mano sono state realizzate le nuove linee smart security per ottimizzare i flussi e aumentare la qualità del servizio offerto ai passeggeri, sono state aperte nuove aree commerciali al primo piano e una nuova area food&beverage al secondo piano.

Nonostante il particolare periodo, il Gruppo SEA ha investito in progetti innovativi quali il completamento di un Digital Marketplace dell'aeroporto e l'adozione della tecnologia Biometrica per servizi seamless ai passeggeri.

L'indebitamento finanziario netto comprensivo delle attività discontinue, pari a 675,4 milioni di euro a fine 2021, registra un incremento di 48,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020, in cui era pari a 626,7 milioni di euro. Il perdurare della crisi pandemica ha inciso sulla dinamica dei flussi di cassa della gestione corrente che, seppur positivi anche per l'attenta gestione del capitale circolante, non hanno permesso di finanziare gli esborsi per investimenti e il servizio del debito.

L'indebitamento finanziario netto senza le attività discontinue esposto secondo il principio IFRS 5, pari a 654,8 milioni di euro, è in aumento di 28,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto della rilevazione nella stessa PFN del credito per cash pooling verso la controllata SEA Energia.

Al fine di rafforzare ulteriormente la propria struttura finanziaria, il Gruppo SEA ha completato nel corso del 2021 il processo per la copertura dei fabbisogni derivanti dalla scadenza nel 2022 dei Term Loans 2020, mediante l'erogazione in giugno 2021 di un nuovo finanziamento triennale da 50 milioni di euro con Mediobanca e l'erogazione in luglio di euro 60 milioni relativi alla linea BEI sottoscritta nel 2019. Il Term Loan Mediobanca è la prima operazione di finanziamento Sustainability-Linked del Gruppo, con il livello del margine legato al raggiungimento di specifici target strategici in materia di sostenibilità ambientale.

La capogruppo SEA S.p.A. ha chiuso l'esercizio 2021 con ricavi pari a 343 milioni di euro, in aumento del 27,1% rispetto all'esercizio precedente. L'EBITDA è pari a 25,3 milioni di euro e il risultato netto della Società registra una perdita di 80,3 milioni di euro.”.

Al termine della lettura, il Presidente cede la parola all'Amministratore Delegato Armando Brunini perché informi l'assemblea in merito all'evoluzione prevedibile della gestione.

L'Amministratore Delegato dà lettura, con minimi commenti, del seguente testo:

“Il contesto economico e industriale in cui SEA opererà nel 2022 è ancora caratterizzato da un elevato grado di incertezza.

Dopo i segnali di ottimismo registrati fino ad ottobre 2021, negli ultimi mesi dell'anno si è assistito ad una forte ripresa dei contagi a livello globale dovuta principalmente all'arrivo della nuova variante del Sars-Cov-2 denominata “Omicron”, caratterizzata da un livello di contagiosità significativamente superiore alle precedenti mutazioni genetiche del virus.

Per quanto concerne la mobilità da e verso paesi extra-Europa, a seguito dell'accelerazione imposta alle campagne vaccinali, è previsto un allentamento progressivo dei vincoli internazionali, tale da consentire una ripresa del traffico passeggeri nella seconda metà dell'anno e, in particolare, durante la stagione estiva. Relativamente al traffico asiatico, è

attesa una ripresa più lenta, in particolare da e verso la Cina, anche a causa della "zero-Covid policy" adottata dal Paese, con frequenti lockdown su aree piuttosto estese del Paese.

Ulteriore elemento di incertezza è rappresentato dal conflitto tra Russia e Ucraina, iniziato in data 24 febbraio 2022, in conseguenza del quale l'Unione Europea ha imposto alla Russia pesanti sanzioni che hanno colpito l'economia del Paese. Tra le sanzioni introdotte, ad impattare maggiormente sul traffico internazionale sono la chiusura dello spazio aereo (UE, Stati Uniti e Canada) ai vettori russi, la sospensione dei certificati di aeronavigabilità per gli aerei in leasing/noleggio operati da vettori russi, le limitazioni nel rilascio di certificazioni post manutenzioni e riparazioni agli stessi vettori.

In risposta a tali sanzioni, la Federazione Russa ha vietato il sorvolo del proprio spazio aereo ai vettori europei rendendo pertanto più onerosa l'operatività delle tratte verso l'Asia, a causa dell'allungamento delle rotte da percorrere, e creando un possibile ostacolo alla ripresa del traffico.

In aggiunta, al fine di garantire la sicurezza dei voli civili, già dal 24 febbraio, le autorità europee Eurocontrol ed EASA hanno dichiarato a rischio le aree interessate dal conflitto e ne hanno interdetto il sorvolo.

Dalle prime risultanze sulle performance di traffico, si riscontra un impatto limitato delle suddette misure sul traffico passeggeri e cargo del sistema milanese. Le tratte da e verso le aree direttamente o indirettamente interessate dal conflitto hanno infatti un peso contenuto sul traffico previsto per il 2022, visto che le limitazioni Covid hanno già intaccato questo segmento di rete.

Effetto indiretto del conflitto è stato poi l'inasprimento della dinamica di incremento registrata sui costi delle materie prime e delle commodities energetiche, già in atto prima dello scoppio del conflitto. In questo contesto, SEA risulta particolarmente esposta ad un incremento dei costi energetici, in particolare metano ed energia elettrica, oltre che all'aumento del prezzo dei materiali da costruzione. Non sono ad oggi chiari i tempi e le modalità di uscita dall'attuale situazione emergenziale, il management continua a monitorare attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando costantemente le proiezioni di traffico, effettuando rilevazioni periodiche dei prezzi delle commodities e dei materiali da costruzione e sviluppando analisi di sensitività finalizzate a quantificare gli impatti economici e finanziari derivanti da suddetti fenomeni.

L'esercizio 2022 sarà caratterizzato dalla riduzione dei flussi di cassa previsti, dovuta alla crescita dei costi energetici e a un eventuale rallentamento della ripresa del traffico, ma beneficerà del fondo destinato ai gestori aeroportuali per il ristoro parziale delle perdite subite, già in parte erogato per un importo pari 67,8 milioni di euro corrispondente al 50% del danno esposto nella domanda che la Società ha inoltrato agli enti competenti, e dell'incasso della cessione della partecipazione nella società SEA Energia previsto entro il primo semestre dell'anno."

Al termine della lettura da parte dell'Amministratore Delegato, il Presidente chiede al notaio di dare lettura del testo di delibera risultante dalla proposta del Consiglio di Amministrazione in relazione all'approvazione del bilancio di esercizio ed al ripianamento delle perdite relative all'esercizio 2021; a tale richiesta il notaio dà seguito dando lettura di quanto segue:

“L’Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 3 maggio 2022 ha deliberato:

- 1. di approvare la Relazione sulla gestione predisposta dal Consiglio di Amministrazione, il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2021, con la relativa Nota integrativa, quali proposti dall’organo amministrativo stesso.*
- 2. Di coprire la perdita di esercizio 2021 pari a euro 80.287.614,80 utilizzando la riserva straordinaria, alla luce delle prospettive di recupero di risorse sia in termini economici sia patrimoniali, visto il consolidarsi negli ultimi mesi delle previste entrate straordinarie assunte per l’esercizio 2022 e trovando la perdita di esercizio capienza nella sopradetta riserva.”.*

Terminata la lettura da parte del notaio, il Presidente dichiara aperta la discussione, relativamente alla proposta letta e comunica che saranno accettati interventi solo se attinenti alla medesima, contenuti entro un limite di tempo ragionevole, salvo facoltà di successiva, breve, replica, al fine di consentire la possibilità di intervento a tutti gli azionisti o loro delegati intervenuti.

Prede la parola il socio Franco Ciarcia che, presentatosi come ex dipendente ed ex sindacalista della Società, comunica di aver costituito, con altri colleghi ex SEA (“che amano questa società”), un gruppo di lavoro per studiare il bilancio, per vedere le prospettive dell’Azienda e, magari, per dare un apporto. Anticipa che il proprio intervento si sviluppa in questa ottica e non, invece, in una prospettiva di contrapposizione sterile. Comunica quindi di aver anticipato via e-mail alla Società le proprie domande al fine di permettere al Consiglio di riflettere e fornire adeguate risposte. Comunica quindi di voler dare lettura in assemblea di tali domande e dà lettura dei seguenti testi che ha trasmesso:

“A pagina 14 (Eventi di rilievo dell’esercizio 2021)

In merito alla costituzione con 25000 euro di capitale sociale della nuova Società ICT Services si chiede se in questa nuova realtà sono state trasferite oltre ai 60 lavoratori anche gli impianti e le reti di comunicazioni costituenti il patrimonio netto e se è stato attivato il conto economico allo start up, condizioni di base per la vendita e l'appalto ad un partner qualificato attraverso gara competitiva. Si chiede inoltre, sulla base delle esperienze di ADR e di SAVE che hanno creato in questo settore Società al 100% controllate dal gestore Aeroportuale, se SEA, anche per effetto del dettato della Convenzione 2001/2043 Enac/SEA art. 1 oggetto e art. 4 obblighi di SEA, possa adottare un piano B, cioè la cessione paritetica al 50% di ICT Services ad un partner qualificato. Con questa opzione la SEA manterrebbe in modo più consono il controllo dei processi soprattutto ai fini della sicurezza e della efficienza dei servizi aeroportuali e al tempo stesso si eviterebbero le conflittualità con i lavoratori. Per una più approfondita riflessione sul tema si segnala l’esperienza della Società ADR Tel Spa, controllata al 100% da ADR, costituita con un capitale sociale di 600.000 Euro ed un organico di 50 unità fisse che possono arrivare fino a 200 unità utilizzando contratti Part time a tempo determinato e contratti occasionali. Fattura circa 34 milioni di Euro. Sembra un impegno più consistente di quello di SEA ICT Services.

A pagina 146 del bilancio, ricavi non aviation

Il Settore Cargo di Malpensa ha realizzato nel 2021 743.000 tonnellate di merce con un incremento di 45,1% senza comportare però un analogo

incremento di ricavi in natura commerciale di SEA. (16.644 nel 2020, 17824 nel 2021) Si chiedono le ragioni per le quali non è stato possibile incrementare i ricavi in rapporto alla consistente crescita dei volumi e le misure che SEA intende prendere per ottenere risultati economici migliori, considerando che le potenzialità di sviluppo della cargo city sino ad un milione di tonnellate sono legate sì ai fattori economici del territorio, ma anche alle politiche di sviluppo della SEA e dei suoi azionisti. Negli anni addietro durante la realizzazione della cargo city si parlava di creare una free zone per le merci, però il progetto non ha visto mai la luce. I terreni su cui si trova la Cargo City a suo tempo furono comprati direttamente dalla SEA quindi per eventuali investimenti non c'è nemmeno il limite della scadenza della convenzione Enac/SEA 2043. I dati di bilancio degli ultimi tre anni evidenziano che gli investimenti di SEA nel Settore Cargo sono stati marginali sia in valore assoluto che in rapporto agli investimenti totali del Gruppo SEA: 2021=50 milioni di investimenti totali di cui Cargo 1,4 milioni di Euro, 2020=62 milioni di investimenti totali di cui Cargo 0,5 milioni di Euro; 2019=124 milioni di investimenti di cui 1.0 al Cargo. Nel triennio 2019/2021 su un totale di investimenti SEA di 236 milioni di euro investiti solo 2,9 milioni sono stati investiti nell'area Cargo.

Appalto di cui al bando SEA del 12/7/2021 (SEA ENERGIA)

Ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di azzeramento di CO2 e quindi dell'apporto di know how da parte di qualificati operatori terzi per far fronte alla transizione energetica, si chiede di conoscere se sia stata valutata come opzione B, la cessione Paritetica al 50% di SEA Energia, il che consentirebbe a SEA oltre il raggiungimento degli obiettivi primari fissati anche il controllo sulla fase di transizione e gestione del settore strategico energia. Inoltre la riduzione del patrimonio netto del Gruppo SEA diminuirebbe del 50% rispetto alla cessione totale del 100%.

Ai fini del rispetto degli obblighi gravanti su SEA dalla Convenzione con Enac (2001/2043) si chiede di conoscere se sia stato acquisito un parere legale indipendente sulla portata dell'art.1 oggetto e dell'art. 4 (obblighi di SEA) al fine di appurare se la fattispecie relativa agli impianti e alle infrastrutture strumentali all'esercizio delle attività aeroportuali, come le centrali elettriche/ termiche per le caratteristiche di continuità e regolarità del servizio che SEA deve assicurare, non impongano a SEA stessa una gestione diretta non trasferibile come obblighi a terzi.

Vista la classificazione in SDC (Sistemi di Distribuzione Chiusi) di Linate e Malpensa, si chiede a quanto ammonta per SEA Energia al 31.12.2021 il valore economico del contratto di fornitura di energia elettrica e termica sul mercato esterno dei Comuni limitrofi di Linate e Malpensa.

Si chiede se SEA abbia fornito adeguata informativa ad ARERA sulla iniziativa di cessione di SEA Energia in corso di attuazione, dato che SEA, per effetto delle delibere di ARERA stessa, autorità del settore, opera dal 1 gennaio 2022 quale Ente Gestore distributore riconosciuto.

Si chiede a quanto ammonta il valore nel 2021 circa la riduzione del patrimonio netto del gruppo SEA per effetto della cessione del 100% della controllata SEA Energia Spa che ha un patrimonio netto di 31,326 milioni di Euro. Rif. Pag.202

Si chiede inoltre in termini di valore economico a quanto ammonta con riferimento al conto economico del 2021 la riduzione di margine operativo

loro del gruppo SEA per effetto della dismissione del business energy. Rif. Pag. 123

A quanto ammontano per il 2021 i ricavi di SEA Energia per la vendita sul mercato esterno di energia elettrica e termica, atteso il fatto che tali ricavi di gestione vengono indicati per l'anno 2020 con l'importo rilevante di 11,036 milioni su un totale di ricavi pari a 36,5 milioni (incidenza del 30%). Al riguardo si chiede una conferma del fatto che, nell'ambito della iniziativa di cessione, i ricavi di vendita dell'energia rimangono a SEA dopo la cessione.

Contributi STATO/REGIONE

a) In quale misura il contributo statale in conto esercizio, previsto dalla legge 178/2020 (Legge di bilancio dello Stato 2021) del valore determinato da SEA di 135,6 milioni, di cui 67,8 già anticipate a SEA, soggetto a detassazione (Ires 27,5% e Irap 4,2%), imputabile agli esercizi 2020/2021, possa ridurre le perdite di esercizi o del 2020 e del 2021, rispettivamente pari a -128,6 e a -75,1 milioni di Euro come ristoro dei danni subiti da SEA per l'emergenza sanitaria da Covid 19

b) in quale misura possa analogamente ridurre le perdite di SEA del periodo Covid 19 il contributo di 8.5 milioni di euro erogato dalla Regione Lombardia
Voli su Londra da Linate (brexit)

Lo scalo di Linate ha riconfermato all'interno del Sistema Aeroportuale di Milano il suo ruolo di City Airport, con strutture ed aree destinate al Business e allo shopping rivolte per lo più al servizio della clientela frequent flyer su rotte nazionali ed internazionali, intra-europee. Gli investimenti realizzati sul terminal di Linate si vanno ad integrare con i lavori della linea 4 della metropolitana di Milano e con gli interventi previsti per l'alta velocità ferroviaria con la fermata Stazione Forlanini, creando così un nodo di interconnessione primario del sistema di intermodalità viaria e ferroviaria al servizio dei collegamenti aerei operanti sull'aeroporto di Linate. Pertanto, valutate le conseguenze delle disposizioni fissate dai vigenti decreti in materia di accesso delle rotte extra-europee sullo scalo di Linate, tra cui i voli da e per Londra e le recenti deroghe stabilite dal D. L. 121/ 2021 in ordine al mantenimento sino ad ottobre 2022 dei voli da e per Londra, si richiede alla Società SEA, all'azionista Comune di Milano e al Ministero dei trasporti di trovare per tempo una soluzione normativa definitiva e strutturale anche per tener conto degli eventi connessi con Milano -Cortina 2026. Occorre quindi mantenere su Linate i collegamenti con le principali capitali europee, tra cui la città di Londra che, come è noto, dispone di 5 aeroporti tra cui il City airport di London City.”.

Al termine della lettura da parte del socio Ciarcia, il Presidente, anticipando che si darà risposta al termine della formulazione da parte dei soci di tutte le loro domande, cede la parola al socio Claudio Giovanni FERRARI. Questi, premesso di voler formulare alcune domande connesse al bilancio, chiede quale sorte abbia avuto il dividendo straordinario che era stato deliberato in occasione dell'assemblea che si era tenuta a Malpensa, facendo riferimento alla circostanza che in quella sede un solo azionista esprime voto contrario rispetto alla proposta del socio Comune di Milano; ricorda come in quella occasione il Presidente del Collegio Sindacale aveva anticipato che avrebbe controllato l'effettiva distribuzione di tale riserva al Comune. Chiede se sia stato versato l'intero dividendo o solo una parte del medesimo.

Chiede quindi quanto è stato (o sarà) incassato dalla Società con la vendita

di SEA Energia. Rileva che appaiono alcune contraddizioni in proposito. Sottolinea come il Presidente abbia fatto riferimento all'importo di 112 milioni e comunica di ritenere che tale cessione – ritenendo il socio Ferrari che SEA Energia sia un'azienda strategica – comporti scelte pesanti. Invita a considerare le potenzialità di SEA Energia, che “sono una bellezza”: SEA Energia, prosegue il socio, gestisce infatti 100 megawatt elettrici e circa 80 megawatt termici; crede trattarsi più o meno di quanti ne gestisce la città di Milano. Per tale ragione ritiene che privarsi di simile *asset*, fondamentale dal punto di vista strategico, appaia una contraddizione e ciò anche alla luce delle dichiarazioni svolte in questa sede dall'Amministratore Delegato e di quanto scritto nella relazione sul tema dell'autonomia strategica sotto il profilo energetico. Ribadisce di ritenere tale *asset* fondamentale e ciò a prescindere dall'incasso che sarà realizzato, svolgendo ulteriori considerazioni. Afferma che occorre chiarire quale sia la situazione esatta e comprendere le ragioni di tale cessione, ritenendo tutto ciò fondamentale per gli azionisti e per il futuro della Società.

Ribadisce come appaiano alcune contraddizioni in quanto, a pagina 25, si fa riferimento alla “individuazione di soluzioni sostenibili per l'approvvigionamento energetico”. Costituiscono approvvigionamento energetico non solo la *commodity* “che arriva” ma anche gli strumenti per trasformare questa *commodity* in energia.

Chiede inoltre chiarimenti in merito a quanto rappresentato circa i consumi energetici del gruppo SEA, citando quanto rappresentato alla pagina 73. Vorrebbe innanzitutto capire se si tratta di energia termica o di energia elettrica e, successivamente, se si tratta di energia consumata o venduta da SEA; precisa quindi quali siano i passaggi della relazione che ritiene poco chiari e chiede in che modo tali dati si concilino con l'importo di 112 milioni citato dalla Presidente.

Dopo aver ribadito la capacità produttiva di SEA Energia, il socio Ferrari precisa di voler meglio comprendere come verrà gestito il tema energetico in futuro e quali saranno i relativi criteri di gestione.

Evidenzia come la vendita di un *asset* così fortemente strategico possa comportare il rischio di pagare gli aumenti dei costi delle materie prime e dipendere da tali aumenti, come, per la verità, accade già a SEA Energia; si chiede come potrà essere affrontata tale situazione allorché non si avrà più potere negoziale.

Desidera quindi informazioni sulla presentazione dei lavori effettuati nell'aeroporto di Milano e, in particolare, in merito al riferimento all'*utilizzo dei principi delle neuroscienze applicate all'architettura per ridurre l'ansia e lo stress* nel rifacimento architettonico della stazione di Linate. Gli sembra infatti che tutto sia rimasto uguale a prima e di aver subito anche nell'ultima coda affrontata in aeroporto pochi giorni addietro, lo stesso stress che pativa in passato; esprime il dubbio che il riferimento alle neuroscienze possa essere stata occasione per giustificare la fattura di un ulteriore architetto. Fatto ancora riferimento alla propria recente esperienza di code ed attese, afferma di non capire quali siano le applicazioni di queste neuroscienze e chiede chiarimenti in proposito.

Infine, con riferimento agli investimenti “green” del gruppo SEA “tanto sbandierati”, osserva come, a pagina 36, si trovi indicato un importo di spesa pari ad euro 33.000; chiede se, data la natura di SEA e l'importanza

della relativa struttura, si sia trattato di acquisto di mangime per piccioni o altro. Ritene che si sia fatto molto poco per l'ecologia.

Al termine dell'intervento, il Presidente cede la parola al socio Marco GIOVANNIELLO, il quale chiede il peso - sui risultati del 2021 - del "non pagato" di Alitalia in amministrazione straordinaria e quale potrà essere l'evoluzione dei voli da Linate su Londra e su altri aeroporti britannici.

Nessun altro formulando ulteriori domande, il Presidente cede la parola all'Amministratore Delegato perché inizi a rispondere al socio Ciarcia; il dottor Brunini desidera ringraziare il signor Ciarcia per avere anticipato le sue domande e comunica di essere rimasto favorevolmente colpito dalla ricchezza dei dati comunicati e dalla profondità di analisi del socio.

Dà quindi lettura delle seguenti risposte anticipando che alcune risposte rispondono anche ai quesiti formulati dal socio Ferrari.

Quanto alla domanda del socio Ciarcia "**A pagina 14 (Eventi di rilievo dell'esercizio 2021)**", l'Amministratore Delegato dà lettura della seguente risposta:

'Tema ICT.

Solo un paio di precisazioni rispetto ad alcuni dati.

- *il capitale sociale della società Airport ICT Services, operativa dal 1° febbraio 2022 e al momento interamente controllata da SEA, ammonta ad euro 600.000;*
- *la società conta 60 addetti (dei 100 della direzione ICT di SEA) e non le sono stati conferiti gli impianti e le reti di comunicazioni, che rimangono nella disponibilità di SEA.*

AMBITO DELL'OPERAZIONE: servizi non business specific

Il progetto ICT prevede l'affidamento ad un player specializzato dei servizi "non-business specific", con contestuale cessione di asset (server, laptop, pc, router), oneri di investimento, contratti passivi (già oggi alcuni di questi servizi sono erogati tramite fornitori esterni) oltre ai contratti di lavoro.

Sono stati invece considerati "business specific" e quindi da continuare a gestire internamente a SEA, il governo dei sistemi applicativi operativi (ad es. informativa al pubblico, gestione BHS, sistemi operativi aeroportuali) e il controllo della cybersecurity.

L'operazione riguarda, pertanto, l'affidamento in appalto di attività per così dire comuni a tutte le aziende, come la gestione operativa dei server, la manutenzione delle postazioni di lavoro, dei laptop, degli apparati di telefonia, per il quale esistono da anni nel mercato operatori specializzati, a cui le aziende di tutti i settori affidano contratti di servizio.

FINALITA' DELL'OPERAZIONE

La finalità di questa operazione mira allo sviluppo di qualità di servizio, efficacia e flessibilità produttiva.

E' pertanto una operazione pensata nella consapevolezza che alcune attività possano essere svolte in maniera più performante da soggetti che, facendolo di mestiere e su larga scala, hanno la disponibilità di competenze e ne curano l'aggiornamento.

RESPONSABILITA'

SEA rimarrà sempre responsabile nei confronti di tutti gli operatori aeroportuali e dell'ENAC, per i servizi appaltati: cambierà solo la modalità di erogazione degli stessi, effettuata attraverso un soggetto contrattualizzato", come per altri servizi, quali la pulizia.

Quanto alla domanda relativa a pagina 146 del bilancio, ricavi *non aviation*, l'Amministratore Delegato dà lettura della seguente risposta:

"I ricavi del comparto cargo sono ascrivibili a due categorie: 1) i ricavi aviation che fanno riferimento ai diritti aeroportuali riconosciuti a SEA dalle compagnie aeree per il trasporto di merci e le operazioni aeroportuali connesse a questa attività (es: approdo e partenza, sosta aeromobili e imbarco/sbarco merci); 2) i ricavi non aviation che includono la subconcessione di spazi e magazzini a supporto delle attività cargo svolte sull'aeroporto.

Rispetto al fatturato complessivo del comparto, pari a ca. 50 mln€, i ricavi da gestione aviation costituiscono circa i 2/3 del totale; la quota restante è costituita dai ricavi da gestione non aviation.

Nel 2021 i ricavi da gestione aviation risultano in crescita del 50%, crescita più che proporzionale all'incremento volumi del 45% - che correttamente indicava nella domanda formulata. La ragione di questo incremento è ascrivibile alla crescita dei movimenti degli aeromobili, cresciuti più dei volumi di merci trasportate per effetto dell'esplosione del comparto express courier, che opera macchine proporzionalmente più piccole dei "tipici" all cargo.", quindi una crescita più che proporzionale dei ricavi aviation.

"Nel 2021 sono stati realizzati ricavi non aviation pari a ca. 18 mln€, in leggera crescita rispetto ai 17 del precedente esercizio. Tali ricavi sono, come detto, relativi ad infrastrutture e impianti subconcessi ad operatori cargo (spedizionieri ed handler) e, in quanto tali, risentono meno dell'incremento dell'attività volativa: i maggiori volumi registrati nel 2021 sono andati quindi a saturare l'infrastruttura esistente", e non ne vengono realizzati altri se non c'è bisogno.

"I ricavi da gestione non aviation aumenterebbero infatti solo in caso di realizzazione di nuove infrastrutture, fatto non verificatosi negli ultimi esercizi, durante i quali la Cargocity ha operato a infrastrutture costanti.

A tal proposito, gli sviluppi previsti nel nuovo masterplan contemplano la realizzazione di nuovi magazzini di prima e di seconda linea, e tali sviluppi sono legati al buon esito del processo autorizzativo dello stesso Masterplan, oggi in fase di Valutazione di Impatto Ambientale.". Il Masterplan è principalmente vocato allo sviluppo ulteriore del settore cargo e, di conseguenza, ad attivare investimenti. Quindi tali investimenti sono subordinati all'approvazione del Masterplan.

Quanto alla domanda relativa all'**Appalto di cui al bando SEA del 12/7/2021 (SEA ENERGIA)**, l'Amministratore Delegato dà lettura della seguente risposta:

"La domanda coglie perfettamente gli obiettivi dell'operazione di cessione della controllata SEA Energia. Accanto alla ricerca di una maggiore efficienza nei processi produttivi, grazie all'intervento di un partner industriale, l'operazione faciliterebbe il raggiungimento dei target di decarbonizzazione che l'azienda si è posta – anche grazie alle competenze e all'esperienza apportati dall'operatore terzo.

Prima di procedere con l'operazione, il management ha valutato diverse opzioni, tra cui la cessione solo parziale della società. Il mantenimento in SEA della quota di controllo non avrebbe agevolato in alcun modo il raggiungimento degli obiettivi di cui sopra, rimanendo SEA – de facto – responsabile del controllo e della gestione della società e limitando

l'interesse di un partner nel perseguire azioni di efficientamento. D'altro canto, il mantenimento di una quota di minoranza (non di controllo) non risultava particolarmente conveniente per SEA. Per recuperarne i benefici, l'operazione è stata configurata più come una partnership che come la ricerca di un fornitore. SEA e il partner che sarà individuato con l'aggiudicazione della gara" ormai nelle sue fasi conclusive "condivideranno gli scenari di investimento, i rischi e le opportunità ad essi collegati. SEA e il partner lavoreranno insieme al perseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione: sebbene con un focus differente (SEA con un focus sul fabbisogno energetico e il partner sulla fornitura), le azioni non potranno che essere sinergiche e complementari per il perseguimento degli obiettivi già citati.

A conferma di ciò, il contratto che sarà sottoscritto con il fornitore prevede in capo a SEA la scelta sulle soluzioni tecnologiche che saranno adottate, nonché sulla tipologia di energia acquistata (green o non green).

Si conferma che tutti gli obblighi derivanti dalla Convenzione continueranno ad essere rispettati da SEA, in quanto quest'ultima continuerà a possedere e gestire le reti di distribuzione di Energia Elettrica ed Energia Termica all'interno dei sedimi di Linate e Malpensa, garantendo così la continuità del servizio verso gli operatori e, più in generale, l'utenza aeroportuale. A tale proposito, si segnala che detta configurazione è riscontrabile nella maggior parte degli operatori aeroportuali."; pochi, infatti, hanno un impianto di produzione all'interno, mentre è normale che ci sia una rete all'interno dell'aeroporto.

"Come noto, SEA Energia gestisce due impianti di cogenerazione, rispettivamente siti presso gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa. L'energia termica è totalmente assorbita dai clienti aeroportuali (di cui SEA rappresenta il principale) e da un operatore del teleriscaldamento della città di Milano. L'energia elettrica – prodotta come conseguenza della produzione di energia termica – viene utilizzata per soddisfare il fabbisogno energetico di SEA (per effetto dell'SDC, gli operatori aeroportuali si approvvigioneranno dal libero mercato). L'energia elettrica in eccesso viene venduta in borsa. A tal proposito, si evidenzia che non esistono ad oggi contratti attivi di fornitura di energia elettrica verso utenti diversi dalle società del Gruppo SEA (SEA SpA e SEA Prime).

Dal punto di vista degli economics, nel 2021 SEA Energia ha generato ricavi per 24 mln€ dalla vendita di energia elettrica e termica sul mercato esterno, valore che si compara con gli 11 mln€ del 2020. Tale incremento è stato determinato dall'effetto combinato dell'incremento dei prezzi e delle quantità cedute.

Si precisa che nel nuovo contratto di fornitura di energia termica, il costo del teleriscaldamento per SEA sconterà i ricavi generati dalla vendita in borsa di energia elettrica co-prodotta.

Nel corso del 2021, SEA Energia ha generato – anche grazie alle vendite verso terzi - un EBITDA pari a circa 7,8 mln€, contributo non evidente nel margine consolidato per effetto dell'applicazione dell'IFRS 5. Essendo in atto, al momento della chiusura del bilancio, una gara per la cessione integrale della partecipazione, in applicazione dell'IFRS 5, il contributo della SEA Energia all'utile di Gruppo è stato esposto in un'unica voce, relativa appunto alle attività soggette alla vendita. Detta riclassificazione dei risultati

porta così ad una apparente riduzione dell'EBITDA per circa 7,8 mln€ rispetto all'esposizione del bilancio 2020.

Dal punto di vista patrimoniale, il patrimonio netto del Gruppo SEA al 31/12/2021 non risulta influenzato dalla cessione delle SEA Energia e alla chiusura dell'esercizio 2021, SEA Energia risulta ancora di proprietà di SEA: l'operazione sarà infatti perfezionata – a valle delle comunicazioni previste ex lege – nel corso del 2022. Tra le diverse comunicazioni, quella ad ARERA che, come d'obbligo, avverrà a seguito dell'aggiudicazione della gara.”.

Quanto alla domanda sui **“Contributi STATO/REGIONE”**, l'Amministratore Delegato dà lettura della seguente risposta:

“Il contributo statale previsto dalla legge di bilancio 178/2020 è stato richiesto da SEA il 27 gennaio 2022 e si è attualmente in attesa della conclusione dell'iter procedurale previsto dal Decreto Attuativo.

Come previsto dalla legge di bilancio, il ristoro è relativo ai danni subiti da SEA durante il periodo 1° marzo – 30 giugno per quanto riguarda la gestione dell'Aeroporto di Milano Malpensa e durante il periodo 1° marzo – 14 luglio per quanto riguarda la gestione dell'Aeroporto di Milano Linate.

La contabilizzazione del provento legato al contributo statale avverrà nell'esercizio 2022 una volta concluso l'iter procedurale come descritto dal Decreto Attuativo, presumibilmente se ne avrà visibilità in conto economico già nella semestrale. Come previsto dai principi contabili, il contributo deve essere rilevato nel prospetto di conto economico nel momento in cui diviene esigibile. La Società ha valutato di non considerare il sopradetto iter una pura formalità ma di dare valenza sostanziale a tutti gli adempimenti descritti dallo stesso. Solo a conclusione di tale percorso, pertanto, il contributo diventerà esigibile e, di conseguenza, la società provvederà alla sua iscrizione in conto economico.

Analogo trattamento contabile è stato previsto per il contributo della Regione Lombardia che copre le perdite relative al periodo 1° febbraio- 31 marzo 2021, visto che la Delibera che ne autorizza l'erogazione è stata pubblicata a marzo 2022”.

Quanto alla domanda sui **“Voli su Londra da Linate (brexit)”**, l'Amministratore Delegato dà lettura della seguente risposta:

“Il Ministero dei Trasporti ha predisposto una bozza di revisione del Decreto che regola l'attività su Linate (Decreto Delrio), già sottoposta a parere del “Comitato Utenti di Linate”, ed inviata a febbraio per parere alla Commissione Europea, che contiene delle “provision” che consentono la operabilità di Londra da Linate.

Il Decreto, rispettando i criteri di trasparenza, proporzionalità e non discriminazione, richiesti dalla Commissione consente, ove approvato dalla stessa, ai vettori comunitari e a quelli appartenenti a quei paesi extracomunitari ricompresi nella nuova definizione della norma, di poter operare, con aeromobili a corridoio unico su destinazioni extraeuropee entro i 1.500km da Milano (distanza equivalente secondo molti riferimenti normativi alla definizione di “breve raggio”), su quei Paesi che abbiano sottoscritto un accordo aereo “Comprensivo” con la UE.

L'accordo aereo tra l'Unione europea ed il Regno Unito ed il requisito della distanza introdotto consentono a gran parte delle destinazioni UK di poter essere servite da Linate. La Commissione ha 6 mesi di tempo dalla data di

invio del MIMS e quindi entro la scadenza delle deroghe citate, di deliberare in merito. SEA sia in ambito di "Comitato Utenti di Linate" che, come parte interessata nella procedura consultiva della Commissione, ha espresso pieno appoggio alla revisione della norma così come proposta."

Quindi l'Amministratore Delegato accenna al tema delle neuroscienze sollevato dal socio Ferrari. Egli invita il socio a controllare – pur desiderando rispettare la sua percezione – la differenza dell'ingresso e del percorso della *security* attuali con quelli precedenti ai lavori effettuati, come vorrebbe fare avvalendosi di fotografie. Afferma che desidererebbe conoscere anche le opinioni di altre persone in proposito e ritiene che quando ci si abitua, tutto sembra normale. Crede di poter comprendere quanto è stato detto perché è vero che le neuroscienze non risolvono il problema delle code, ma quello che è cambiato sono i riscontri dei passeggeri. Tali dati sono stati elaborati da una organizzazione di valutazione a livello globale che, in Canada, li paragona con altri dati comparabili; ne è risultato un salto quantico della soddisfazione dei passeggeri in generale, e, in particolare, con riferimento alla *security* di Linate. In quella sede è stata infatti ampliata l'area dedicata, i corridoi sono ora comodi e facili da interpretare, ci sono punti di appoggio e colori più gradevoli e, soprattutto, ci sono macchine molto più veloci; queste ultime, caso unico in Italia, non richiedono di estrarre ad esempio i liquidi dalle valigie. La Società ha registrato quindi un riscontro decisamente diverso dall'opinione manifestata dal socio Ferrari.

Segue un breve scambio di battute tra il socio Ferrari e l'Amministratore Delegato nel corso del quale il dottor Brunini precisa che le neuroscienze sono una branca della scienza che valuta l'impatto sui comportamenti e sull'ansia del passeggero; non si tratta - precisa - né di una invenzione del marketing né di una invenzione di SEA.

Quindi l'Amministratore Delegato quantifica l'energia termica prodotta da SEA Energia nel 2021: 243,5 GWh sono destinati all'autoconsumo dei due aeroporti, mentre 120 GWh sono destinati a clienti terzi (in particolare al teleriscaldamento dei quartieri est della Città di Milano); in proporzione, precisa, due terzi sono in autoconsumo ed un terzo destinato a clienti esterni.

Il socio Ferrari interviene per chiedere cosa si intenda, a pagina 73 del bilancio, per "energia termica venduta" e per "elettrica venduta". Chiede se tali voci comprendano anche l'energia in autoconsumo.

L'amministratore Delegato – con il supporto dei collaboratori della Società presenti in sala - prosegue nella lettura della risposta predisposta, riferendo che, in merito all'energia elettrica prodotta e venduta da SEA Energia nel 2021 (e pari a 344,9 GWh), 141 GWh sono stati destinati all'autoconsumo dei due aeroporti mentre il residuo è stato ceduto su rete esterna. Tale energia viene prodotta dai due impianti di co-produzione come "by-product" dell'energia.

Prosegue quindi, con riferimento alla domanda relativa alla cessione di SEA Energia, rammentando di aver ampiamente fornito delucidazioni in merito rispondendo all'azionista Ciarcia e rinviando a quanto detto in quel momento. Ribadisce che nei contratti di fornitura saranno previsti dei meccanismi che consentiranno a SEA di mantenere il governo sulle scelte impiantistiche e tecnologiche e che l'operazione si configura come una *partnership* più che come una semplice cessione di *asset*.

Rispetto al valore a cui la Società sarà ceduta, l'Amministratore Delegato comunica che non è possibile dare *disclosure* sul relativo valore prima dell'aggiudicazione della relativa gara pubblica, prevista nel primo semestre 2022. Precisa quindi, a valle di un breve scambio di battute con la platea, che la base d'asta era pari a 50 milioni.

Ad ulteriore domanda formulata dal socio Ciarcia che - rilevata una asimmetria nel bando chiuso ove si dice che il progetto è di 9 anni per l'energia termica e di 2 anni per l'energia elettrica – chiede le ragioni di tale asimmetria, l'Amministratore Delegato risponde che la ragione di tale asimmetria è di natura tecnica: il mercato dell'energia elettrica è un mercato libero nel quale si è liberi di cambiare fornitore anche dopo un solo anno, mentre per ciò che attiene all'energia termica accenna alla relativa e differente situazione anche in riferimento alla cessione degli impianti di produzione ed alla differente durata del relativo progetto.

Allorché l'Amministratore Delegato chiede al Presidente se si può chiudere la discussione e ci si può avviare alla votazione, il Presidente afferma di voler accettare una ultima domanda e cede la parola al socio Ferrari. Detto socio precisa di voler tornare sul tema della cessione della società di energia ed invita a considerare che tale cessione non può essere considerata una mera scelta economica. Giudica sbagliato questo trasferimento all'esterno di una realtà avviata dodici anni fa. Fatto riferimento al tema dell'ICT cui ha accennato l'Amministratore Delegato, osserva come la Società abbia in passato ceduto SEA Informatica e SEA Airport, che era il fiore all'occhiello di tutte le strutture che si occupavano di interventi di ingegneria sugli aeroporti. Si tratta di attività che sono state chiuse ed evidenzia come oggi ci si trovi a comprare all'esterno simili servizi. Afferma che ciò vale, a suo giudizio, anche per SEA Energia.

L'Amministratore Delegato riferisce che questo tipo di operazioni vengono effettuate a valle di una serie di analisi e valutazioni ben calcolate dal Consiglio di Amministrazione. L'operazione SEA Energia porterà a SEA, se la fase conclusiva si chiuderà come è stato definito, con un valore positivo; se non ci fosse stata la prospettiva di ottenere un plusvalore per SEA dalla complessiva operazione, essa non sarebbe stata approvata.

Allorché dalla platea si fa cenno alla valutazione strategica della operazione, interviene il Presidente che invita a considerare la situazione di complessità e di contesto in cui ci si trova ad operare. Sottolinea altresì che la discussione su scelte strategiche costituisce onere ed onore del Consiglio di Amministrazione e del presidente del Collegio Sindacale. Desidera rassicurare gli intervenuti che le procedure sono state seguite e che, in termini di valutazione del profilo strategico ed economico dell'operazione, il processo è stato svolto con criteri molto robusti. Afferma di essere edotta che le scelte gestionali e strategiche devono essere frutto di valutazioni molto complesse e rammenta che occorre tener anche conto della circostanza – da nessun socio rammentata in questa sede – che la Società esce da tre anni di emergenza Covid, che essa svolge la propria attività nel settore aeroportuale (che è quello su cui tale emergenza ha maggiormente impattato) e che si è ora in una fase che non aiuta la ripresa. Tali fattori hanno sicuramente condizionato anche le scelte del Consiglio di Amministrazione.

Il Presidente desidera fornire risposta alle domande ancora non soddisfatte.

Quindi accenna all'accantonamento a fondo svalutazioni per l'esercizio 2021 per euro 11.377.000 operato per far fronte alla vicenda Alitalia ed al fatto che si sta cercando di chiudere tale vicenda; si tratta di un ulteriore evento che è stato concomitante a tutta un'altra serie di eventi verificatisi in questi anni.

Quanto al tema del dividendo straordinario per l'importo totale di 124,600 milioni di euro, la Presidente comunica che esso è stato staccato solo per la prima parte; rimane una seconda tranche, ancora da liquidare, il cui importo riferisce. La pandemia ha comportato per l'Azienda un congelamento della liquidazione di tale seconda tranche, sebbene la relativa delibera sia già stata assunta dall'assemblea. Comunica che il relativo pagamento non è nell'orizzonte dei prossimi mesi.

Prende quindi la parola l'Amministratore Delegato in riferimento agli investimenti "green" della Società ed anticipa di non aver avuto il tempo di preparare dati puntuali da comunicare in proposito; si ripromette di farlo, magari, l'anno prossimo. Desidera tuttavia rammentare alcuni di tali investimenti. Accenna quindi al rinnovamento della flotta dei bus inter-pista, che, per quota importante, sono ormai elettrici. Questi, pur rappresentando tecnicamente un costo (e pertanto non emergendo tra gli investimenti in quanto presi a noleggio), costituiscono un maggior onere assunto dalla Società in una ottica *green*. Lo stesso vale per le centraline di ricarica; c'è una partnership con Free To X, società del gruppo Autostrade (che sta creando non solo sulla rete autostradale centraline "*superfast*"), per la realizzazione di quattro centraline "*superfast*", due a Malpensa e due a Linate. Anche il nuovo corpo F ha avuto la certificazione Green Excellence, BREEAM, perché efficiente e per le modalità di costruzione adottate. L'intero relativo investimento avrebbe potuto essere considerato *green*. Lo stesso vale per la nuova pista di Milano e per i lavori alla pista di Malpensa; in questo caso sono stati adottati processi per il riutilizzo e smaltimenti del materiale e per la limitazione dei relativi trasferimenti e la relativa movimentazione.

Accenna alla circostanza che la Società forse non ha valorizzato appieno le tante opere "green" realizzate; si tratta di una tipologia di interventi per i quali c'è stata una accelerazione di recente. Alcune cose sono già state fatte, altre sono state pianificate e si svilupperanno nei prossimi anni.

Quanto ai chiarimenti in relazione alla tabella "consumi energetici del Gruppo SEA" citata dal socio Ferrari, il Presidente, con l'ausilio della struttura societaria, precisa che si tratta di dati rappresentati anche con unità di misura diverse nel bilancio e nella citata tabella; si provvederà ad operare la riconciliazione di tali dati ed a trasmetterla al socio a valle della corrente assemblea.

Dopo che, a valle di un nuovo intervento del socio Ferrari sul tema del dividendo straordinario, il Presidente gli comunica di aver già fornito tale risposta (confermando che nel periodo post-Covid nulla è stato distribuito in relazione alla seconda tranche), interviene il socio Marco Liera, delegato del socio OLI.REB SA. Egli chiede se, rispetto all'operazione ICT, è prevedibile un valore positivo (perché verranno venduti degli *asset*) oppure se si tratta di un'operazione di efficientamento (comportando un risparmio di costi).

Rilevando come si sia già parlato del credito verso ALITALIA in generale, osserva l'incremento, in bilancio, dei crediti commerciali e scaduti

variamente svalutati e variamente garantiti; vorrebbe conoscere l'andamento, relativo ai primi mesi di quest'anno, dei crediti scaduti.

L'Amministratore Delegato, quanto alla logica dell'operazione ICT, afferma trattarsi, da un punto di vista concettuale, di situazione assai simile a quella di SEA Energia. Si tratta però di una gara ancora in fase iniziale e per la quale il bando deve essere ancora emanato, sebbene sia tutto pronto. Spera che, in fase di selezione, gli obiettivi auspicati in proposito possano realizzarsi (come è avvenuto nel caso SEA Energia). Ribadisce trattarsi della stessa logica e cioè si ritiene di avvalersi di società terze che "fanno quel mestiere meglio di noi", con un conseguente beneficio innanzitutto a livello di servizio (si ricevono infatti servizi sempre aggiornati e migliori di quelli che può compiere il personale interno), e ci sono anche prospettive di minor costo nel tempo (in quanto si tratta di società che possono far sinergie). Svolti alcuni esempi, ribadisce che ci si attende un risparmio nel tempo e benefici in termini di livello di servizio (e del relativo aggiornamento), e poi, probabilmente, anche una piccola plusvalenza nella vendita della società. Si tratterà di una combinazione di questi fattori. L'Amministratore Delegato precisa che, mentre la vicenda SEA Energia ha già ottenuto risposta positiva dal mercato, per l'ICT il processo è in pieno corso e le reazioni del mercato determineranno le scelte dalla Società.

Quanto alla domanda del socio Liera sulla tendenza ad un'eventuale lievitazione dei crediti commerciali per il primo quadrimestre di quest'anno, il dottor Brunini comunica che ITA sta pagando con discreta regolarità. Conferma che, più in generale, mentre il contesto Covid avrebbe potuto generare una aspettativa peggiore (cioè maggiori difficoltà sul fronte dei crediti), il circolante è generalmente sotto controllo.

A termine il Presidente, nessun altro chiedendo ulteriormente la parola, introduce la votazione del testo di proposta relativa all'approvazione del bilancio e la destinazione del relativo risultato, dopo aver verificato che non ci sono state variazioni in relazione alle presenze dei soci in Assemblea.

Espletate, con l'aiuto del notaio, le operazioni di voto, il Presidente dichiara la proposta letta approvata all'unanimità degli intervenuti, avendo tutte le n. 249.596.896 azioni intervenute in assemblea, pari al 99,83% del capitale sociale, espresso voto favorevole con manifestazione del voto mediante alzata di mano, nessuno essendosi astenuto, avendo votato contrario ovvero non avendo votato.

Il Presidente afferma di voler esprimere un ringraziamento ai soci e ringrazia il management che ha lavorato alacremente per mantenere e preservare il valore dell'Azienda in un momento difficile ed auspica che il nuovo anno dia ragione della fiducia – e dell'ottimismo – che i soci hanno rinnovato alla gestione con la votazione appena conclusa.

Il notaio rammenta che con la votazione effettuata ed il relativo risultato soddisfano le disposizioni di legge, cui l'articolo 9 dello statuto sociale rinvia. Precisa altresì che l'indicazione nominativa dei soci votanti, con i relativi quantitativi azionari, risulterà dal foglio presenze che sarà allegato al verbale assembleare.

Si passa quindi alla trattazione dell'argomento relativo al rinnovo del Consiglio di Amministrazione.

Il Presidente comunica che, con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre

2021, testé intervenuta, è scaduto il mandato del Consiglio di Amministrazione in carica.

Rammenta agli intervenuti che il Consiglio di Amministrazione – ai sensi di statuto – è composto da sette membri (tra cui il Presidente del Consiglio) che restano in carica per un massimo di tre esercizi e che, ai sensi dell'articolo 11 dello statuto sociale, la nomina del Consiglio di Amministrazione deve avvenire sulla base di liste presentate da azionisti che, da soli o congiuntamente ad altri azionisti, siano proprietari di azioni con diritto di voto pieno che rappresentino almeno il venti per cento del capitale sociale.

Riferisce che, nei termini di statuto, non sono stati effettuati depositi di liste per il rinnovo del Consiglio di Amministrazione da parte dei soci e rammenta che, ai sensi dell'art. 13 dello statuto sociale, il Consiglio elegge fra i suoi membri il Presidente e il Vice Presidente che durano in carica per tutta la durata del Consiglio.

Prende quindi la parola Andrea Borsani, rappresentante del socio Comune di Milano, il quale comunica come segue i contenuti della relativa proposta deliberativa:

“1) – di determinare in tre esercizi il tempo di durata in carica del nominando Consiglio di Amministrazione;

2) – di fissare il compenso del Consiglio di Amministrazione in complessivi euro 390.000,00, sostanzialmente invariato rispetto all'attuale”.

Quindi il Presidente dichiara aperta la discussione relativamente a detta proposta e comunica che saranno accettati interventi solo se attinenti alla medesima, contenuti entro un limite di tempo ragionevole, salvo facoltà di successiva, breve, replica, al fine di consentire la possibilità di intervento a tutti gli azionisti o loro delegati intervenuti.

Chiede la parola il socio CLAUDIO GIOVANNI FERRARI e, rivolto al socio Comune di Milano, domanda se, per tale socio, valgano ancora regolamenti e bandi per la nomina dei propri rappresentanti nei consigli di amministrazione delle partecipate del Comune.

Il rappresentante del Comune di Milano, Andrea Borsani, riferisce che è immutato il procedimento previsto da un apposito regolamento nomine approvato dal Consiglio Comunale: a valle di un bando pubblico, le candidature avanzate vengono vagliate da un comitato di esperti di nomina consiliare; una volta esperita la valutazione, le candidature sono rimesse alla valutazione del Sindaco, cui, per legge, spetta la relativa designazione.

Segue ulteriore domanda rivolta al rappresentante del Comune di Milano dal socio MARCO GIOVANNIELLO per sapere se sia possibile che il Comune di Milano abbia modificato il proprio orientamento prevedendo che un amministratore uscente possa essere nominato per un terzo mandato. Il dottor ANDREA BORSANI risponde positivamente e spiega che, per effetto di un provvedimento adottato dal Comune di Milano nel febbraio 2022, il rinnovo per un terzo mandato è possibile in forza di un provvedimento straordinario e transitorio, valido esclusivamente per il 2022.

Terminati gli interventi e nessuno chiedendo ulteriormente di intervenire, il Presidente pone al voto la proposta relativa alla durata ed al compenso del Consiglio di Amministrazione.

Espletate, con l'aiuto del notaio, le operazioni di voto, il Presidente dichiara approvata all'unanimità degli intervenuti la proposta letta, avendo tutte le n.

249.596.896 azioni intervenute in assemblea, pari al 99,83% del capitale sociale, espresso voto favorevole con manifestazione del voto mediante alzata di mano, nessuno essendosi astenuto, avendo votato contrario ovvero non avendo votato, restando in tal modo soddisfatte le disposizioni di legge, cui l'articolo 9 dello statuto sociale rinvia.

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

Si passa alla nomina dei membri del Consiglio di Amministrazione, intesa quale individuazione dei componenti del Consiglio medesimo.

Il Presidente ribadisce che non sono state presentate liste e rammenta che la nomina del Consiglio di Amministrazione deve essere effettuata secondo modalità tali da garantire che il genere meno rappresentato ottenga almeno un terzo dei componenti dell'organo di amministrazione.

Il notaio interviene dando atto che consta l'intervenuta presentazione di due elenchi di candidature e non di liste; più precisamente riferisce che sono stati trasmessi:

(i) dal socio Comune di Milano elenco di cinque candidati alla carica di membri del Consiglio di Amministrazione nelle persone dei signori:

- 1) Pierfrancesco Barletta, nato a Napoli il giorno 16 maggio 1973,
- 2) Michaela Castelli, nata a Roma il giorno 7 settembre 1970,
- 3) Franco Maria Antonio D'Alfonso, nato a Milano il giorno 13 giugno 1956,
- 4) Daniela Mainini, nata ad Albizzate, il giorno 16 marzo 1960,
- 5) Luciana Sara Rovelli, nata a Legnano, il giorno 22 gennaio 1973,

(ii) 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, elenco di due candidati alla carica di membri del Consiglio di Amministrazione nelle persone dei signori:

- 1) Armando Brunini, nato a Napoli il giorno 16 settembre 1962;
- 2) Rosario Mazza, nato a Lamezia Terme il giorno 27 ottobre 1983.

Informa l'assemblea che entrambe le comunicazioni dei tre soci (i) Comune di Milano, (ii) 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 (iii) 2i Aeroporti S.p.A., consentono che le candidature siano poste in votazione in un unico contesto. Prosegue quindi rappresentando inoltre che la comunicazione di 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., raccomanda che, in caso di sostituzione dei componenti dell'organo amministrativo candidati da tali due società, venuti a cessare per qualsiasi ragione in corso di mandato, i nuovi componenti vengano 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.

Il Presidente, con il supporto del notaio, conferma che è a disposizione degli intervenuti la dichiarazione di inesistenza di cause di ineleggibilità o di interdizione dall'ufficio di amministratore adottate nei confronti dei candidati

amministratori in uno Stato membro dell'Unione europea anche ai fini di cui agli artt. 2382 e 2383 del Codice Civile.

Quindi il Presidente formalizza la proposta derivante da quanto appena rappresentato ai soci dal notaio, dando lettura dalla seguente proposta:

"Proposta deliberativa relativa alla nomina dell'intero Consiglio di Amministrazione,

nelle persone dei sette candidati proposti 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., e così dei signori

1) Pierfrancesco Barletta,

2) Michaela Castelli,

3) Franco Maria Antonio D'Alfonso,

4) Daniela Mainini,

5) Luciana Sara Rovelli,

6) Armando Brunini,

7) Rosario Mazza,

– con richiamo altresì – in applicazione del principio statutario che salvaguarda il diritto di designazione delle minoranze qualificate ricordato da 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. – alla raccomandazione relativa alla eventuale sostituzione degli amministratori dalle stesse indicati."

Al termine della lettura, il Presidente dichiara aperta la discussione sulla nomina dei membri del Consiglio di Amministrazione e comunica che saranno accettati interventi solo se attinenti alla medesima, contenuti entro un limite di tempo ragionevole, salvo facoltà di successiva, breve, replica, al fine di consentire la possibilità di intervento a tutti gli azionisti o loro delegati intervenuti.

Interviene il signor MARCO LIERA, delegato del socio OLI.REB SA, che chiede al notaio chiarimenti in ordine alla differenza tra presentazione di "elenchi di candidati" e di "liste di minoranza"; vorrebbe comprendere se ci siano differenze ulteriori alla circostanza che le liste devono essere presentate almeno cinque giorni prima dell'assemblea.

Il notaio rileva la correttezza di tale ultima osservazione e conferma che non c'è stata presentazione di liste; la Società si è quindi trovata nella stessa condizione già verificatasi in passato. Al prodursi di tale situazione, e così alla presentazione, in sede di assemblea, di elenchi di candidature, tutti e tre i soci presentatori delle stesse hanno consentito affinché l'Assemblea votasse una unica proposta. In occasione della presentazione dei due elenchi di candidati è stato altresì richiesta la salvaguardia del principio di tutela delle minoranze che si attiva, secondo le disposizioni statutarie, allorché, durante il mandato, sia necessario sostituire un candidato amministratore o sindaco eletto dalla lista di minoranza. F2i SGR S.p.A. e 2i Aeroporti S.p.A. hanno sostanzialmente chiesto che alla eventuale sostituzione di un amministratore o sindaco oggi eletto tra i candidati di F2i e 2i, si addivenga mediante subentro di candidati riferibili a F2i e 2i.

Al termine dell'intervento del notaio, interviene il socio MARCO GIOVANNIELLO per chiedere se il nominativo del candidato Franco Maria

Antonio D'Alfonso corrisponda a quello dell'assessore D'Alfonso.

Il Presidente precisa che il candidato amministratore è la stessa persona ma che Franco Maria Antonio D'Alfonso non è più assessore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, il Presidente introduce la votazione sulla proposta relativa alla nomina del Consiglio di Amministrazione.

Espletate, con l'aiuto del notaio, le operazioni di voto, il Presidente dichiara approvata all'unanimità degli intervenuti la proposta letta, avendo tutte le n. 249.596.896 azioni intervenute in assemblea, pari al 99,83% del capitale sociale, espresso voto favorevole con manifestazione del voto mediante alzata di mano, nessuno essendosi astenuto, avendo votato contrario ovvero non avendo votato, restando in tal modo soddisfatte le disposizioni di legge, cui gli articoli 9 e 11 dello statuto sociale rinviano.

Il Presidente esprime quindi un ringraziamento al Consiglio di Amministrazione uscente per la collaborazione e la dedizione profuse per la Società in questi anni di duro lavoro.

Il notaio rammenta che l'indicazione nominativa dei soci votanti, con i relativi quantitativi azionari, risulterà dal foglio presenze allegato al verbale assembleare.

Si passa alla trattazione della nomina del Collegio Sindacale.

Il Presidente comunica che, con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021, è scaduto anche il mandato del Collegio Sindacale e rammenta che, ai sensi dell'art. 20 dello statuto sociale, il Collegio Sindacale è composto da cinque Sindaci Effettivi e due Supplenti e che il medesimo articolo 20 prevede che *"faranno parte di diritto del Collegio Sindacale, quali Sindaci effettivi, due rappresentanti dell'Amministrazione dello Stato, dei quali uno, con funzioni di Presidente del Collegio, nominato dal Ministro del Tesoro e l'altro dal Ministro dei Trasporti."*

Comunica che:

- il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con nota in data 7 gennaio 2022, ha nominato sindaco effettivo in rappresentanza del Ministero dell'Economia e delle Finanze, per gli esercizi 2022/2024, Paola NOCE, nata a Roma, il giorno 13 luglio 1963, cui ai sensi dello statuto sociale di SEA spetta la presidenza del Collegio Sindacale;

- il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con nota in data 29 aprile 2022, ha nominato membro effettivo del Collegio Sindacale per gli esercizi 2022/2024, in rappresentanza del Ministero dei Trasporti, Felice MORISCO, nato Napoli il giorno 6 dicembre 1966.

Informa gli azionisti che – per la nomina degli altri tre sindaci effettivi e dei due sindaci supplenti - non sono state presentate liste dagli azionisti.

Interviene il notaio e comunica che, in simmetria a quanto occorso in merito alle candidature dei componenti l'organo amministrativo, anche in materia di individuazione dei sindaci, per la parte che compete l'assemblea (tre sindaci effettivi e due sindaci supplenti), constano essere pervenute, senza presentazione di liste, comunicazioni e candidature e, più precisamente:

(i) dal socio Comune di Milano elenco di due candidati alla carica di Sindaco effettivo e un candidato alla carica di Sindaco supplente nelle persone dei signori:

Sindaci effettivi:

1) Luigi Di Marco, nato a Pescara il giorno 19 gennaio 1984;

2) Stefano Giuseppe Giussani, nato a Milano il giorno 17 novembre 1979.

Sindaco supplente:

1) Daniele Angelo Contessi, nato a Milano il giorno 4 maggio 1966;

(ii) 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, elenco composto di un candidato alla carica di Sindaco effettivo e di un candidato alla carica di Sindaco supplente nelle persone dei signori:

Sindaco effettivo:

1) Stefania Chiaruttini, nata ad Este, il giorno 11 agosto 1962;

Sindaco Supplente:

1) Federica Mantini, nata a Milano, il giorno 18 agosto 1973.

Il notaio prosegue informando l'assemblea che entrambe le comunicazioni dei 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. Inoltre si precisa che la comunicazione di 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., raccomanda 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 vengano 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.

Al termine delle predette comunicazioni, il notaio, su indicazione del Presidente, dà lettura della seguente proposta deliberativa che formalizza le indicazioni ricevute dai soci:

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

preso atto di quanto illustrato dal Presidente,

preso atto delle intervenute nomine effettuate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile,

D E L I B E R A

1) di confermare e, per quanto di propria competenza, nominare per gli esercizi 2022, 2023 e 2024 un collegio sindacale composto da cinque componenti effettivi e due supplenti e così i signori

Sindaci Effettivi

Paola NOCE, Presidente nominata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze,

Felice MORISCO, sindaco effettivo nominato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile,

Luigi Di Marco,

Stefano Giuseppe Giussani,

Stefania Chiaruttini,

Sindaci supplenti

Daniele Angelo Contessi,

Federica Mantini,

con richiamo altresì – in applicazione del principio statutario che salvaguarda il diritto di designazione delle minoranze qualificate ricordato da 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. – alla raccomandazione relativa alla eventuale sostituzione dei Sindaci dalle stesse indicati;

2) di determinare il compenso annuo per l'attività del Collegio sindacale, per l'intero periodo di durata dell'ufficio, in euro 50.000,00 per il Presidente ed euro 40.000,00 per ciascuno dei sindaci effettivi, in tal modo restando confermati gli importi deliberati per l'organo di controllo nel 2019.”.

Nel corso della lettura il notaio chiede al rappresentante del socio Comune di Milano di confermare se l'indicazione relativa al compenso del Collegio Sindacale sia corretta, ricevendo risposta positiva.

Il Presidente dichiara aperta la discussione sulla proposta di cui è stata data lettura, rammentando che sono a disposizione degli intervenuti gli elenchi degli incarichi di amministrazione e di controllo ricoperti presso altre società dai candidati sindaci, in ossequio a quanto disposto dall'articolo 2400 codice civile ultimo comma.

Il notaio, con il consenso del Presidente, precisa agli intervenuti che la proposta di cui è stata data lettura integra la proposta relativa alla nomina del Collegio Sindacale e quella relativa al compenso del Collegio medesimo. Precisa che la proposta è stata formulata in modo unitario ma che, ove i soci preferissero procedere a due distinte votazioni (una relativa alla nomina dell'organo di controllo ed una relativa alla determinazione del relativo compenso), si provvederà in tal senso. Nessuno interviene e si conferma, pertanto, che si procederà alla votazione unitaria.

Si passa alla discussione dell'argomento in trattazione.

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

Espletate, con l'aiuto del notaio, le operazioni di voto, il Presidente dichiara approvata all'unanimità degli intervenuti la proposta letta, avendo tutte le n. 249.596.896 azioni intervenute in assemblea, pari al 99,83% del capitale sociale, espresso voto favorevole con manifestazione del voto mediante alzata di mano, nessuno essendosi astenuto, avendo votato contrario ovvero non avendo votato, restando pertanto soddisfatte le disposizioni di legge, cui gli articoli 9 e 20 dello statuto sociale rinviano.

Essendo esauriti i lavori dell'odierna riunione, il Presidente dichiara chiusi i lavori assembleari alle ore 12 e 15 minuti, ringraziando tutti i partecipanti.”.

Si allega al presente verbale, sotto la lettera "A", l'elenco presenze con gli esiti della votazione, predisposto a cura di Computershare S.p.A..

Il presente verbale viene da me notaio sottoscritto alle ore 13 e 20 di questo giorno ventiquattro maggio duemilaventidue.

Scritto con sistema elettronico da persona di mia fiducia e da me notaio completato a mano, consta il presente atto di tredici fogli ed occupa venticinque pagine sin qui.

Firmato Filippo Zabban

SPAZIO ANNULLATO

Allegato " A " all'atto
in data...29-5-2022.....
n...34651/ASA34 rep. 03 maggio 2022 10.36.13
SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI
AEROPORTUALI S.E.A.

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2022
(2^ Convocazione del 03 maggio 2022)

SITUAZIONE ALL'ATTO DELLA COSTITUZIONE

Sono ora rappresentate in aula numero 249.596.896 azioni ordinarie
pari al 99,838758% del capitale sociale, tutte ammesse al voto.

Sono presenti in aula numero 28 azionisti , di cui
numero 12 presenti in proprio e numero 16
rappresentati per delega.



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

03/05/2022 10:35:13

Elenco Intervenuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
1	ZIBARDI MARCO MAURIZIO			3 0,000001%
2	CIARCIA FRANCO			1
1	D		PIROVANO FRANCESCO	1
2	D		CASTRO GIUSEPPE	1
3	D		ROSANIA RAFFAELE	1
4	D		MANZI GIOVANNI	1.106
			Totale azioni	1.110 0,000444%
3	FERRARI CLAUDIO GIOVANNI			431 0,000172%
4	BORSANI ANDREA			0
1	R		COMUNE DI MILANO	137.023.622
			Totale azioni	137.023.622 54,809449%
5	FANCELLO PIERINA			8 0,000003%
6	TIERI FRANCESCO			1 0,000000%
7	POLERA' ALESSANDRA			0
1	R		F2I SGR S.P.A. IN NOME E PER CONTO DI F2I SECONDO FONDO ITALIANO PER LE INFRASTRUTTURE	21.555.641
2	R		2I AEREOPORTI S.P.A.	90.975.180
			Totale azioni	112.530.821 45,012328%
8	ZANINI MAURO			3 0,000001%
9	GIOVANNIELLO MARCO			5 0,000002%
10	GANCI MARILENA			12.921
1	D		LUNETTA GIUSEPPE	3
2	D		CREMAGNANI ADRIANA	2
3	D		GANCI GABRIELLA	2
4	D		VIOLANTE BRUNO	10
5	D		DE MILATO CAMILLO	10
6	D		GARIONI LUIGINA ROSANNA	2
7	D		SOMENZI ANITA	2
8	D		MARIANI RENATO	422
9	D		BAZZINI CLAUDIA	3
10	D		FORMIGA PAOLO PIETRO	1
11	D		GERLI ELISABETTA	1
			Totale azioni	13.379 0,005352%
11	LIERA MARCO			15.300
1	D		OLI.REB SA	12.213
			Totale azioni	27.513 0,011005%

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

03/05/2022 10:35:13

Elenco Intervenuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare			Ordinaria
	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente		
Totale azioni in proprio				28.673
Totale azioni in delega				13.780
Totale azioni in rappresentanza legale				249.554.443
TOTALE AZIONI				249.596.896
				99,838758%
Totale azionisti in proprio				9
Totale azionisti in delega				16
Totale azionisti in rappresentanza legale				3
TOTALE AZIONISTI				28
TOTALE PERSONE INTERVENUTE				11



Legenda:

D: Delegante R: Rappresentato legalmente

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

03 maggio 2022 11.46.11

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2022
(2^ Convocazione del 03 maggio 2022)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Approvazione del bilancio di esercizio al 31.12.2021 e destinazione risultato di esercizio (perdita)**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 28 azionisti, portatori di n° 249.596.896 azioni
ordinarie, di cui n° 249.596.896 ammesse al voto,
pari al 99,838758% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758



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

03 maggio 2022 11.52.38

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2022
(2^ Convocazione del 03 maggio 2022)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Determinazione della durata in carica e del compenso del Consiglio di Amministrazione**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 28 azionisti, portatori di n° 249.596.896 azioni
ordinarie, di cui n° 249.596.896 ammesse al voto,
pari al 99,838758% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758



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

03 maggio 2022 12.03.06

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2022
(2^ Convocazione del 03 maggio 2022)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : Nomina del Consiglio di Amministrazione

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 28 azionisti, portatori di n° 249.596.896 azioni
ordinarie, di cui n° 249.596.896 ammesse al voto,
pari al 99,838758% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758



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

03 maggio 2022 12.12.39

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2022
(2^ Convocazione del 03 maggio 2022)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Nomina e compenso del collegio sindacale**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 28 azionisti, portatori di n° 249.596.896 azioni
ordinarie, di cui n° 249.596.896 ammesse al voto,
pari al 99,838758% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	249.596.896	100,000000	100,000000	99,838758



SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROI Assemblea Ordinaria del 03/05/2022

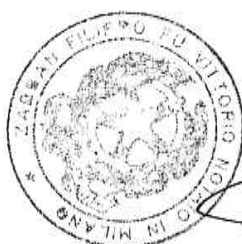
ELENCO PARTECIPANTI

NOMINATIVO PARTECIPANTE	Parziale	Totale	RISULTATI ALLE VOTAZIONI			
			Ordinaria			
			1	2	3	4
DELEGANTI E RAPPRESENTATI						
BORSANI ANDREA		0				
- IN RAPPRESENTANZA DI						
COMUNE DI MILANO	137.023.622		F	F	F	F
		137.023.622				
CIARCIA FRANCO	1		F	F	F	F
- PER DELEGA DI						
PIROVANO FRANCESCO	1		F	F	F	F
CASTRO GIUSEPPE	1		F	F	F	F
ROSANIA RAFFAELE	1		F	F	F	F
MANZI GIOVANNI	1.106		F	F	F	F
		1.110				
FANCELLO PIERINA	8		F	F	F	F
		8				
FERRARI CLAUDIO GIOVANNI	431		F	F	F	F
		431				
GANCI MARILENA	12.921		F	F	F	F
- PER DELEGA DI						
LUNETTA GIUSEPPE	3		F	F	F	F
FORMIGA PAOLO PIETRO	1		F	F	F	F
GERLI ELISABETTA	1		F	F	F	F
CREMAGNANI ADRIANA	2		F	F	F	F
GANCI GABRIELLA	2		F	F	F	F
VIOLANTE BRUNO	10		F	F	F	F
DE MILATO CAMILLO	10		F	F	F	F
GARIONI LUIGINA ROSANNA	2		F	F	F	F
SOMENZI ANITA	2		F	F	F	F
MARIANI RENATO	422		F	F	F	F
BAZZINI CLAUDIA	3		F	F	F	F
		13.379				
GIOVANNIELLO MARCO	5		F	F	F	F
		5				
LIERA MARCO	15.300		F	F	F	F
- PER DELEGA DI						
OLI.REB SA	12.213		F	F	F	F
		27.513				
POLERA' ALESSANDRA	0					
- IN RAPPRESENTANZA DI						
F2I SGR S.P.A. IN NOME E PER CONTO DI F2I SECONDO FONDO	21.555.641		F	F	F	F
ITALIANO PER LE INFRASTRUTTURE						
2I AEREOPORTI S.P.A.	90.975.180		F	F	F	F
		112.530.821				
TIERI FRANCESCO	1		F	F	F	F
		1				
ZANINI MAURO	3		F	F	F	F
		3				
ZIBARDI MARCO MAURIZIO	3		F	F	F	F
		3				

Legenda:

1 Approvazione del bilancio di esercizio al 31.12.2021 e destinazione risultato di esercizio (perdita)
 3 Nomina del Consiglio di Amministrazione

2 Determinazione della durata in carica e del compenso del Consiglio di Amministrazione
 4 Nomina e compenso del collegio sindacale



[Handwritten signatures and initials]

Pagina: 1

F: Favorevole; C: Contrario; A: Astenuto; 1: Lista 1; 2: Lista 2; -: Non Votante; X: Assente alla votazione; N: Voti non computati; R: Voti revocati; Q: Voti esclusi dal quorum

SPAZIO ANNULLATO

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, omessi gli allegati. Milano, data apposta in calce

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

ANNUAL REPORT 2021

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2021



MilanAirports

2021

Indice

1	Dati di sintesi e informazioni generali
2	Il Gruppo SEA
3	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
5	Organi sociali
6	Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2021 e altri indicatori
8	Relazione sulla gestione 2021
9	Eventi di rilievo dell'esercizio 2021
12	Quadro economico di riferimento
17	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
20	Climate Change
22	Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari
22	<i>Dati quantitativi di traffico</i>
23	<i>Conto economico</i>
26	<i>Stato patrimoniale riclassificato</i>
28	<i>Indebitamento finanziario netto</i>
28	<i>Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA</i>
29	Indicatori Alternativi di Performance
30	Investimenti del Gruppo SEA
31	Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio
32	Evoluzione prevedibile della gestione
33	Andamento operativo - Analisi di settore
34	<i>Commercial Aviation</i>
41	<i>General Aviation</i>
42	Risk Management Framework
49	Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2021
56	Altre informazioni
56	<i>Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario</i>
56	<i>Customer Care</i>
57	<i>La dimensione ambientale</i>
59	<i>Le risorse umane</i>
63	Sistema di Corporate Governance
67	Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti
67	Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti
68	Gruppo SEA - Bilancio Consolidato
69	Prospetti contabili
73	Note esplicative al Bilancio Consolidato
135	Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Consolidato
143	SEA SpA - Bilancio Separato
144	Prospetti contabili
148	Note esplicative al Bilancio Separato
206	Relazione del Collegio Sindacale all'assemblea degli azionisti di SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.
211	Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Separato

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI



MilanAirports

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. Nel 2021 si è confermato polo primario per gli scambi di merci.

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. Nel 2021 è stato inaugurato il nuovo Terminal profondamente rinnovato secondo un design d'avanguardia.

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.



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

PARTECIPAZIONI DI SEA SPA AL 31 DICEMBRE 2021



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

*La società Airport ICT Services S.r.l. è stata costituita in data 20 dicembre 2021.



MilanAirports

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 2021 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

Azionisti pubblici

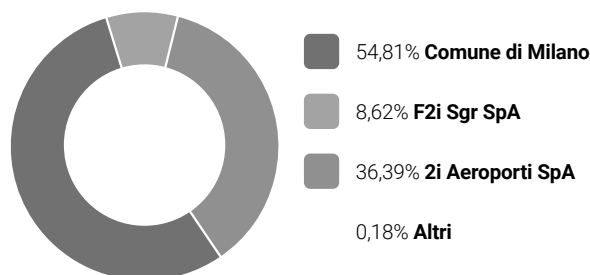
8 enti/società	
Comune di Milano ^(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

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. Tale qualifica è mantenuta mediante una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, completata a ottobre 2020 e quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).



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
Amministratori	Davide Amedeo Corritore ^{(1) (3) (4)} Pierfrancesco Barletta ⁽²⁾ Patrizia Michela Giangualano ⁽²⁾ Luciana Sara Rovelli ^{(3) (5)} Rosario Mazza ^{(2) (3)}

COLLEGIO SINDACALE

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

Presidente	Rosalba Cotroneo
Sindaci effettivi	Daniele G. Discepolo* Stefano Giuseppe Giussani* Stefano Pozzoli Valeria Maria Scuteri
Sindaci supplenti	Antonia Coppola Daniele Angelo Contessi

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

* Il dott. Daniele Discepolo e il dott. Stefano Giuseppe Giussani sono stati nominati Sindaci effettivi nell'Assemblea del 29 luglio 2021 a seguito delle dimissioni del Sindaco effettivo dott. Andrea Manzoni e delle dimissioni del Sindaco effettivo dott.ssa Rosalba Casiraghi.

Il dott. Daniele Angelo Contessi è confermato Sindaco supplente.



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

PRINCIPALI DATI ECONOMICO FINANZIARI AL 31 DICEMBRE 2021 E ALTRI INDICATORI

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

Dati Economici

A seguito dell'applicazione dell'IFRS 5, il Conto Economico 2020 riesposto non include i dati economici di SEA Energia SpA che vengono esposti nella linea "Risultato netto da Attività destinate alla vendita".

(in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	Variazione	2020 approvato
Ricavi	348.981	275.539	73.442	286.034
EBITDA ⁽¹⁾	31.741	(31.051)	62.792	(26.561)
Risultato operativo	(80.794)	(134.814)	54.020	(133.077)
Risultato prima delle imposte	(100.971)	(164.074)	63.103	(163.111)
Risultato netto del Gruppo	(75.119)	(128.576)	53.457	(128.576)

(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

I dati patrimoniali dell'esercizio comparativo al 31 dicembre 2020, come previsto dalle modalità applicative dell'IFRS 5, non presentano distorsioni, per effetto della discontinuità nel consolidamento di SEA Energia SpA, rispetto a quelli approvati dall'Assemblea del 29 luglio 2021.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.344.898	1.403.936	(59.038)
Capitale circolante (B)	(192.242)	(210.201)	17.959
Fondi rischi e oneri (C)	(213.112)	(202.343)	(10.769)
Fondi relativi al personale (D)	(44.036)	(45.622)	1.586
Altri debiti non correnti (E)	(84.736)	(87.808)	3.072
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	810.772	857.962	(47.190)
Patrimonio netto di Gruppo	155.906	231.208	(75.302)
Patrimonio netto di terzi	31	28	3
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	654.835	626.726	28.109
Totale fonti di finanziamento	810.772	857.962	(47.190)

(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 2021 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

⁽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 2021	31 dicembre 2020 riesposto	Variazione	31 dicembre 2020 approvato
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	49.909	55.169	(5.260)	61.830

Altri Indicatori

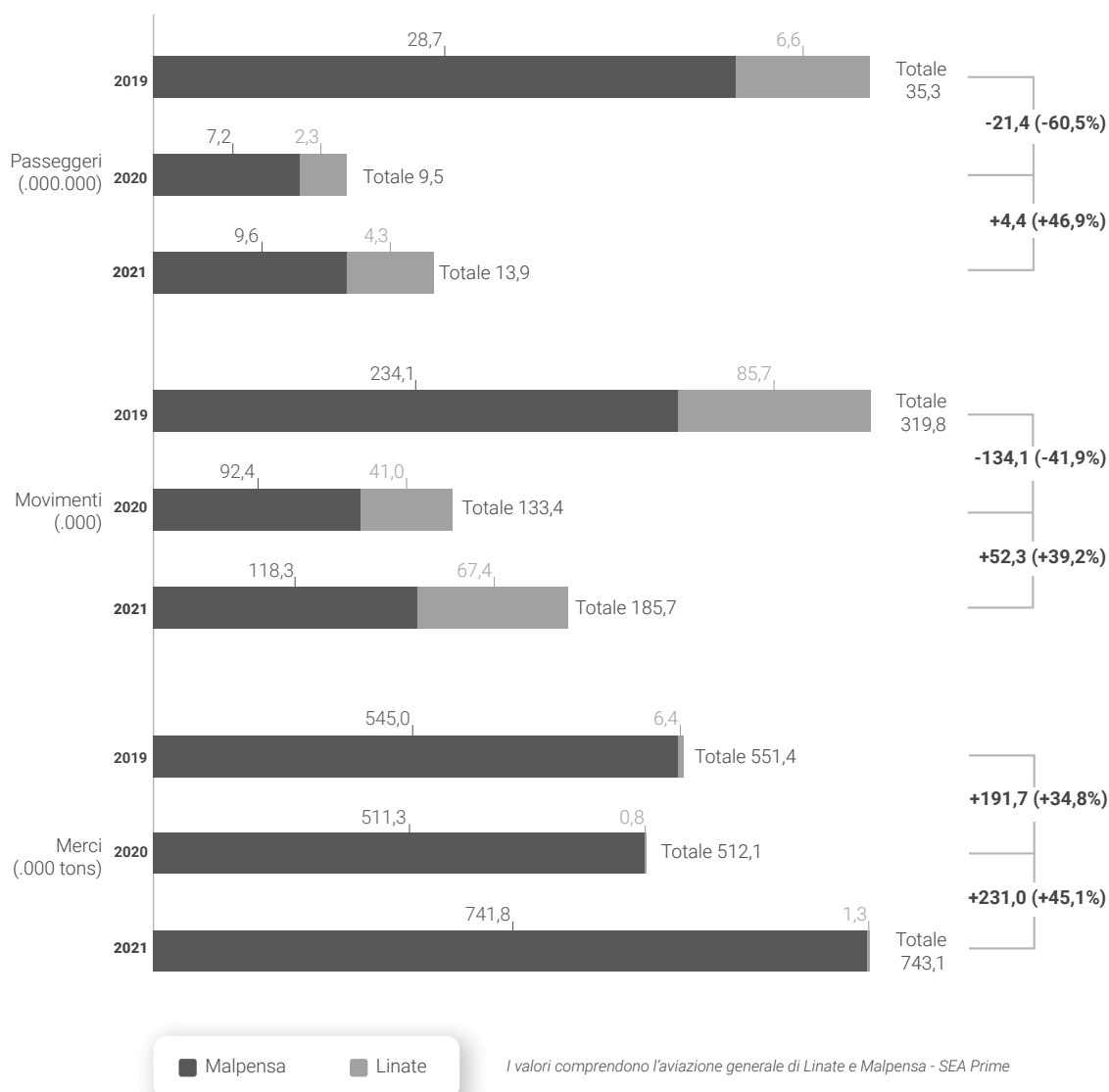
	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020 riesposto	31 dicembre 2020 approvato
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.682	2.760	2.788



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

Dati di traffico 2021 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)







MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 2021

Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

I primi mesi del 2021 sono stati caratterizzati dalla ripresa della pandemia da Covid-19 spinta dalle diverse e insidiose varianti. I Paesi più colpiti in questa fase sono stati Gran Bretagna, Francia, Stati Uniti e Brasile. L'Italia, che era riuscita a contenere il contagio sino a febbraio ha visto a marzo 2021 una notevole impennata di casi. I diversi provvedimenti normativi, finalizzati al contenimento di questa nuova ondata pandemica, limitando nuovamente gli spostamenti, hanno influito negativamente sul settore del trasporto aereo. Dal mese di maggio, come già verificatosi nel 2020, la curva dei contagi ha iniziato a scendere, per poi risalire da novembre 2021, con il dilagare della variante Omicron. Negli ultimi giorni del 2021 si è registrato il record dei contagi in tutti i paesi europei, il picco è stato raggiunto nei primi mesi del 2022.

La cosiddetta "quarta ondata" non è paragonabile all'epidemia del 2020: l'avvento dei vaccini ha permesso di avere un aumento molto più contenuto dei ricoveri e dei decessi e, offrendo una protezione contro le forme gravi della malattia, ha consentito un alleviamento delle restrizioni.

Con il DPCM del 2 marzo 2021 è stata introdotta la possibilità di individuare ulteriori tratte di sperimentazione dei voli "Covid tested", fino a quel momento dedicati unicamente ad alcuni voli nella tratta Milano - Roma. La sperimentazione ha interessato l'aeroporto di Malpensa e i voli in partenza e in arrivo da New York, Atlanta e dagli Emirati Arabi Uniti. Le tratte variano in funzione delle ordinanze del Ministero della Salute. I voli "Covid Tested" hanno rappresentato un segnale importante per la ripartenza del traffico intercontinentale perché hanno consentito ai passeggeri, sottoposti al tampone prima della partenza e all'arrivo, di evitare l'isolamento fiduciario.

Inoltre, l'Ordinanza del Ministero della Salute del 28 settembre 2021 denominata «Misure urgenti per la sperimentazione di "Corridoi turistici Covid-free"» ha istituito Corridoi Turistici Covid Free per alcune destinazioni intercontinentali (es: Aruba, Maldive, Mauritius, Seychelles, Repubblica Dominicana ed Egitto). A tal fine SEA ha messo a disposizione dei Tour Operator un'apposita area test Covid per i passeggeri provenienti dalle destinazioni turistiche previste dalla normativa.

Nell'esercizio in esame, il Gruppo SEA ha mantenuto il

medesimo assetto infrastrutturale con cui aveva chiuso l'anno precedente: sono stati operativi l'aeroporto di Linate, il Terminal 1 di Malpensa, Cargo City e i due terminal di Aviazione generale a Linate e a Malpensa.

Il Gruppo SEA, nel rispetto delle disposizioni delle Istituzioni e Autorità sanitarie nazionali e locali italiane, ha costantemente aggiornato i protocolli elaborati a inizio pandemia sulla base delle normative vigenti e degli aspetti correlati all'operatività degli scali e allo sviluppo del traffico, garantendo la salute e sicurezza dei passeggeri, dei propri clienti, fornitori e dipendenti e la continuità delle attività operative.

L'accesso all'area sterile e quindi all'imbarco viene autorizzato ai soli passeggeri che presentino una temperatura inferiore a 37.5 °C e che siano in possesso di una certificazione verde valida (Green Pass e/o Super Green Pass, come disposto dalle autorità governative).

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

All'interno del terminal continuano ad essere attuate specifiche procedure al fine di garantire la distanza interpersonale, a meno che non si tratti di componenti del medesimo nucleo familiare.

In particolare, sono state intraprese le seguenti iniziative:

- sono stati applicati gli adesivi a terra in tutte le aree di attesa e accodamento sia all'interno del terminal (check-in, biglietterie, area security, controllo passaporti, gates, passenger boarding bridges, area arrivi, riconsegna bagagli, ecc.) che nelle aree immediatamente esterne, opportunamente distanziati tra loro e riportanti l'indicazione: "keep your distance";
- nelle aree in cui sono possibili maggiori assembramenti sono presenti i "facilitatori" che invitano le persone a rispettare le corrette distanze di sicurezza;
- è stato ridotto il numero delle sedute disponibili, innalzando la possibilità di utilizzo dei due posti centrali in tutti i blocchi di sedute da quattro posti presenti nel terminal;
- sono state installate barriere protettive in policarbonato nelle postazioni operative che prevedono interazione con i passeggeri.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

È sempre assicurata la pulizia e l'igienizzazione di ambienti ed attrezzature e la distribuzione di gel disinfettante. Sono state inoltre installate, presso l'aeroporto di Linate, alcune applicazioni di prodotti in rame, con proprietà antibatteriche e antivirali, come i corrimani lungo le scale, le maniglie dei carrelli porta bagagli e i sostegni nei bus interposta.

Sono stati introdotti alcuni strumenti che sfruttano le applicazioni digitali, sempre più presenti nelle abitudini dei consumatori, al cui sviluppo ha contribuito anche la pandemia. Ne sono un esempio il *digital luxury marketplace*, attivo da luglio 2021, creato per i brand di lusso presenti al Terminal 1 di Malpensa, grazie al quale i passeggeri possono prenotare a distanza i prodotti a catalogo degli shop aderenti all'iniziativa e le nuove modalità di servizio allo studio con i partner della ristorazione, quali ad esempio la prenotazione dei prodotti tramite app e il ritiro presso i punti vendita su corsie preferenziali o casse dedicate.

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.

Anche per l'anno 2021, visto il perdurare delle restrizioni al viaggio, SEA ha riproposto alcune misure di sollievo già concesse nel 2020 agli operatori, con l'obiettivo di garantire la continuità contrattuale e quindi la loro permanenza in aeroporto. In particolare, per tutti i partner commerciali, si è deciso di rinunciare all'applicazione dei corrispettivi minimi garantiti anche per l'anno 2021 e di applicare solo la royalty, ovvero la percentuale contrattuale sul fatturato sviluppato, mentre per tutti i clienti aviation (Handlers, Catering, Refuelling e Compagnie Aeree) sono stati ridotti i corrispettivi contrattuali in linea con la diminuzione del volume delle attività.

In continuità con l'esercizio 2020, a febbraio 2021 è stato sottoscritto un accordo tra SEA e le Organizzazioni Sindacali, che, sulla base delle linee guida di intervento ispirate ai principi della salvaguardia occupazionale e della mitigazione degli impatti sociali, ha stabilito il ricorso ad ammortizzatori sociali (la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga è stata utilizzata sino al 18 dicembre 2021), l'attivazione di un piano di uscite per i lavoratori che maturano i requisiti pensionistici entro il 31 dicembre 2028 e l'attivazione di un piano di incentivazione volontaria.

Inaugurazione nuovo terminal di Linate

In data 8 giugno 2021 è stato inaugurato il terminal di Linate, profondamente rinnovato secondo un design d'avanguardia che prevede l'utilizzo dei principi delle neuroscienze applicate all'architettura per ridurre l'ansia e lo stress dei passeggeri e degli operatori, l'utilizzo di tecnologie di nuova generazione, dalla smart security alla biometria, una scelta più ampia di negozi, caffè, ristoranti e un processo di costruzione che integra la sostenibilità ai suoi massimi standard. Lungo il percorso del passeggero dal check-in fino all'imbarco si possono trovare elementi decorativi ed infrastrutturali (dalla luce, agli spazi, ai colori, alle sedute, alle aree verdi) che hanno lo scopo di creare un ambiente rilassante per fare dell'aeroporto uno "spazio da vivere".

L'area check-in è stata ridisegnata con un controsoffitto a doppia altezza e con l'inserimento di piante che si affacciano al primo piano donando all'ambiente una nota "green" e l'intera area della security è stata ulteriormente arricchita. È stata stretta una collaborazione con il Museo del Design Italiano della Triennale Milano che ha messo a disposizione le opere di famosi designer italiani, esposte lungo il percorso dei passeggeri.

Nel contesto Perspective, evento organizzato da The Plan, casa editrice leader in Italia nel settore dell'Architettura, il progetto di restyling di Linate è stato premiato come "overall winner", cioè come sintesi delle tre categorie in gara, Investment and Asset management, Innovation and Design ed Environmental social governance, per la chiarezza e qualità della presentazione e dei contenuti.

Cessione della società SEA Energia e affidamento dei contratti di fornitura energetica

In data 12 luglio 2021 è stato pubblicato il bando relativo al dialogo competitivo per la cessione del 100% di SEA Energia S.p.A e per l'affidamento dei contratti per la somministrazione di energia termica e di energia elettrica. L'iniziativa ha lo scopo di individuare l'aggiudicatario che offra le migliori condizioni contrattuali ed economiche per l'acquisto della società e per la fornitura agli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa di energia elettrica e termica in conformità agli obblighi concessori gravanti su SEA. Al contempo, nell'ambito della propria strategia di sostenibilità, SEA è alla ricerca di un partner che fornisca valore aggiunto nella gestione energetica dei suoi aeroporti di Milano, con l'obiettivo di azzerare le emissioni CO2 entro il 2030. Attualmente sono state ricevute le offerte da parte degli aderenti alla gara e le stesse sono al vaglio della commissione di valutazione.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Evento World Routes 2021

In un momento storico particolarmente difficile per l'industria del trasporto aereo, dal 10 al 12 di ottobre 2021 si è svolto a Milano la 26ma edizione del World Routes. L'evento è stato un successo di presenze: oltre 1.500 delegati in rappresentanza di 125 compagnie aeree provenienti da tutto il mondo attraverso 5.500 incontri one to one che hanno posto le basi delle strategie future del settore del trasporto aereo.

Costituzione della nuova società Airport ICT Services Srl

In data 20 dicembre 2021, con un versamento di capitale sociale pari a 25 migliaia di euro è stata costituita la nuova società partecipata al 100% da SEA Spa. La società si occupa della fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi.

Certificazione "Make It Sustainable"

A luglio, SEA ha ricevuto, da parte di ICMQ, la certificazione "Make It Sustainable", per i processi di gestione della manutenzione delle infrastrutture aeroportuali. Nonostante la crisi del settore del trasporto aereo dovuto al Covid-19, SEA non è venuta meno all'impegno in favore della sostenibilità mettendo in atto una serie di azioni di efficientamento energetico e di processo, in particolare la riduzione di oltre il 10% di energia termica, avviato a fine del 2020 a fronte di azioni di modulazione dell'assetto impiantistico dei due scali.

Sottoscrizione della linea di credito Sustainability-Linked

Al fine di rafforzare ulteriormente la propria struttura finanziaria, con l'obiettivo di allungare la scadenza del debito outstanding minimizzandone il costo di raccolta, il Gruppo SEA ha completato nel corso del 2021 il processo per la copertura dei fabbisogni derivanti dalla scadenza nel 2022 dei Term Loans 2020, mediante l'erogazione in giugno 2021 di un nuovo finanziamento triennale da 50 milioni di euro con Mediobanca e l'erogazione in luglio di euro 60 milioni relativi alla linea BEI sottoscritta nel 2019.

Si segnala che il Term Loan Mediobanca è la prima operazione di finanziamento Sustainability-Linked del Gruppo, con il livello del margine legato al raggiungimento di specifici target strategici in materia di sostenibilità ambientale: per SEA, il miglioramento della certificazione Airport Carbon Accreditation. Il raggiungimento di tale target è un ulteriore passo avanti per la strategia di sostenibilità del Gruppo SEA e conferma l'impegno della Società in merito all'urgenza di una rapida decarbonizzazione.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Dopo un diffuso rallentamento dell'attività economica nel terzo trimestre, alla fine del 2021 sono emersi segnali di un ritorno a una ripresa più sostenuta negli Stati Uniti e in altri paesi avanzati, a fronte di una prolungata debolezza nelle economie emergenti. La recrudescenza della pandemia e le persistenti strozzature dal lato dell'offerta rappresentano un rischio per la crescita. L'inflazione è ulteriormente aumentata pressoché ovunque, risentendo soprattutto dei rincari dei beni energetici, di quelli degli input intermedi e della ripresa della domanda interna. Dall'inizio di novembre i contagi da Covid-19 sono ripresi su scala globale, in misura più accentuata in Europa e negli Stati Uniti, dove è risalito anche il numero di ricoveri e di decessi. Il rialzo di questi ultimi è stato meno marcato rispetto alle precedenti ondate epidemiche, grazie al contributo delle campagne vaccinali. La mobilità globale, che nella seconda metà del 2021 aveva raggiunto livelli nettamente superiori a quelli dell'anno precedente, si è ridotta nelle ultime settimane del 2021, a seguito della diffusione della variante Omicron.

Nell'area dell'euro, dopo due trimestri di forte espansione, l'attività economica ha decisamente rallentato nell'ultima parte dell'anno, per effetto della risalita dei contagi e della conseguente introduzione di misure di contenimento via via più stringenti, nonché del perdurare delle strozzature dell'offerta che stanno ostacolando la produzione manifatturiera. L'inflazione ha toccato il valore più elevato dall'avvio dell'Unione monetaria, risentendo soprattutto dei rincari eccezionali della componente energetica.

Nell'anno 2021 l'inflazione è stata pari al 2,6%. Secondo le proiezioni degli esperti dell'Eurosistema diffuse in dicembre, l'inflazione è prevista in crescita al 3,2% nel 2022, per poi scendere all'1,8% nel 2023 e nel 2024, un livello non lontano dall'obiettivo di stabilità dei prezzi nel medio termine del 2%. Gli aumenti dell'inflazione non si sono finora trasmessi alla dinamica salariale.

Il Consiglio direttivo della BCE ritiene che i progressi compiuti sul fronte della ripresa economica e verso il

conseguimento dell'obiettivo di inflazione nel medio termine consentano una graduale riduzione del ritmo degli acquisti di attività. Il Consiglio ha inoltre osservato che, tenuto conto dell'elevata incertezza, la conduzione della politica monetaria sarà flessibile e aperta a diverse opzioni in relazione all'evoluzione del quadro macroeconomico.

Le notizie sulla diffusione della variante Omicron hanno condizionato l'andamento dei mercati finanziari, influenzando le quotazioni azionarie e contribuendo ad ampliare gli spread sovrani dei paesi dell'area dell'euro, che ha continuato a deprezzarsi contro il dollaro.

La crescita in Italia è proseguita a un ritmo elevato nel terzo trimestre del 2021, sostenuta soprattutto dai consumi delle famiglie, soprattutto la spesa in servizi del commercio, trasporto e alloggio, favoriti dall'allentamento delle misure restrittive. Il PIL ha registrato un forte rallentamento nel quarto trimestre, risentendo della recrudescenza della pandemia, in aggiunta alle persistenti difficoltà di approvvigionamento delle imprese legate all'indisponibilità di alcune materie prime e di prodotti intermedi a livello globale.

L'espansione della produzione industriale, in atto dall'inizio del 2021 a un ritmo di circa l'1% a trimestre, si è indebolita negli ultimi tre mesi dell'anno.

Anche i consumi delle famiglie hanno registrato un rallentamento nella parte finale dell'anno, dopo la forte espansione nel secondo e nel terzo trimestre. Infatti, la spesa delle famiglie ha continuato a crescere con intensità elevata anche nel terzo trimestre (3% sul periodo precedente), sostenuta sia dagli acquisti di beni sia, soprattutto, da quelli di servizi. Questi ultimi sono rimasti tuttavia al di sotto dei livelli pre-pandemici, mentre il recupero è stato pressoché totale per i beni. La propensione al risparmio è quindi scesa all'11%, ancora circa 3 punti percentuali al di sopra dei valori precedenti l'emergenza sanitaria. Si segnala, di contro, una sostanziale decelerazione della spesa delle famiglie nel quarto trimestre.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

L'esercizio 2021, come il 2020, è stato condizionato dagli effetti negativi della pandemia, che si sono manifestati con particolare intensità soprattutto nei primi sei mesi dell'anno.

Per meglio comprendere la ripresa del traffico passeggeri evidenziata nel corso del 2021, risulta più efficace confrontare i valori di traffico con quelli registrati nel 2019, anno pre-crisi: il confronto con il 2020 non è significativo in quanto l'esercizio precedente è stato caratterizzato:

- per i primi due mesi da una condizione "ordinaria" di traffico;
- per i successivi tre mesi (marzo-maggio) da un sostanziale azzeramento del traffico, a causa dei lockdown totali adottati dai vari Stati;
- per il mese di giugno da timidi segnali di ripresa, soprattutto sul segmento domestico e continentale;
- per i mesi da luglio ad ottobre da un recupero del traffico, soprattutto leisure;
- per gli ultimi due mesi dell'anno da un ritorno in una condizione di lockdown nazionale, con conseguenti valori minimi di traffico passeggeri.

Pertanto, nei paragrafi che seguono, oltre a dare un'indicazione della variazione del traffico rispetto all'esercizio

precedente, si procederà ad un confronto con il traffico dell'esercizio 2019 che rappresenta una situazione pre-crisi.

Andamento del trasporto aereo mondiale (aggiornato a dicembre 2021)¹

Il traffico aereo mondiale nel corso del 2021 si è attestato a 3,6 miliardi di passeggeri serviti (campione di 1.161 aeroporti), con un recupero del +33,0% rispetto al 2020.

Il confronto con il 2019 ha evidenziato una riduzione di traffico passeggeri del -52,0%, causata dal permanere delle limitazioni agli spostamenti volte a contrastare le "ondate" pandemiche da Covid-19, effetti in parte compensati dall'introduzione di certificazioni abilitanti al viaggio (green pass/certificato vaccinale).

Il confronto con il 2019, anno di riferimento pre-crisi, ha evidenziato riduzioni del traffico passeggeri verso tutte le aree geografiche: Nord America -34,0%, Europa -57,8%, Asia -63,9%, Centro/Sud America -37,5%, Africa -50,5% e Medio Oriente -66,0%. Rispetto al 2020, risultano evidenti alcuni segnali di ripresa eterogenei sulle varie aree, ad esclusione dell'Asia che ha mostrato ancora risultati negativi (-9,3%).

Tra i principali aeroporti del mondo: Atlanta con 75,6 milioni di passeggeri è al primo posto, Dallas con 62,5 milioni al secondo e Denver con 58,8 milioni al terzo posto.

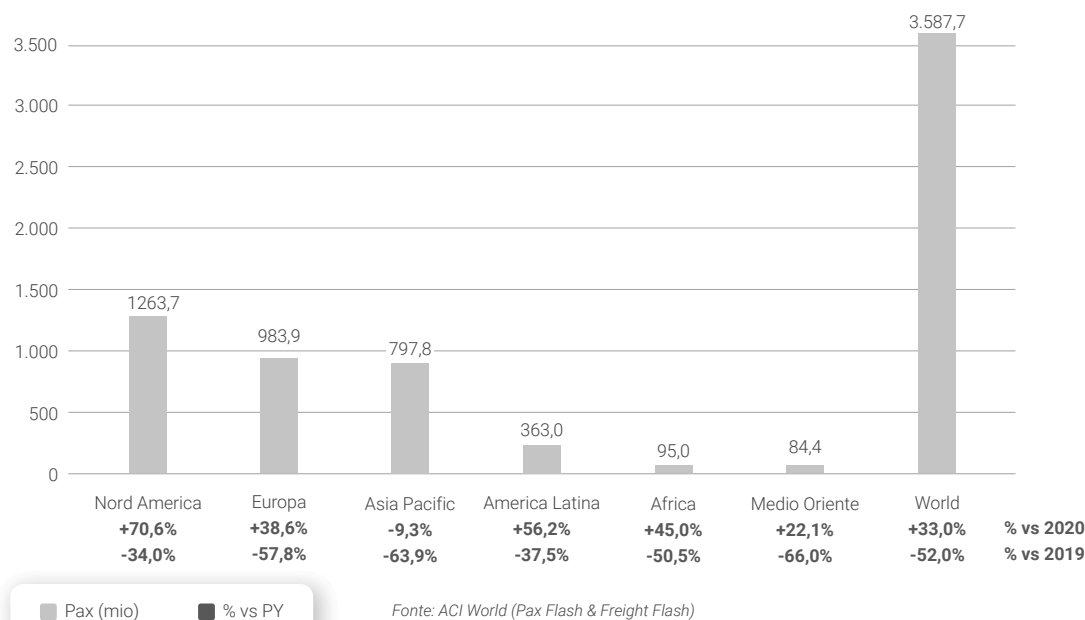
¹ Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

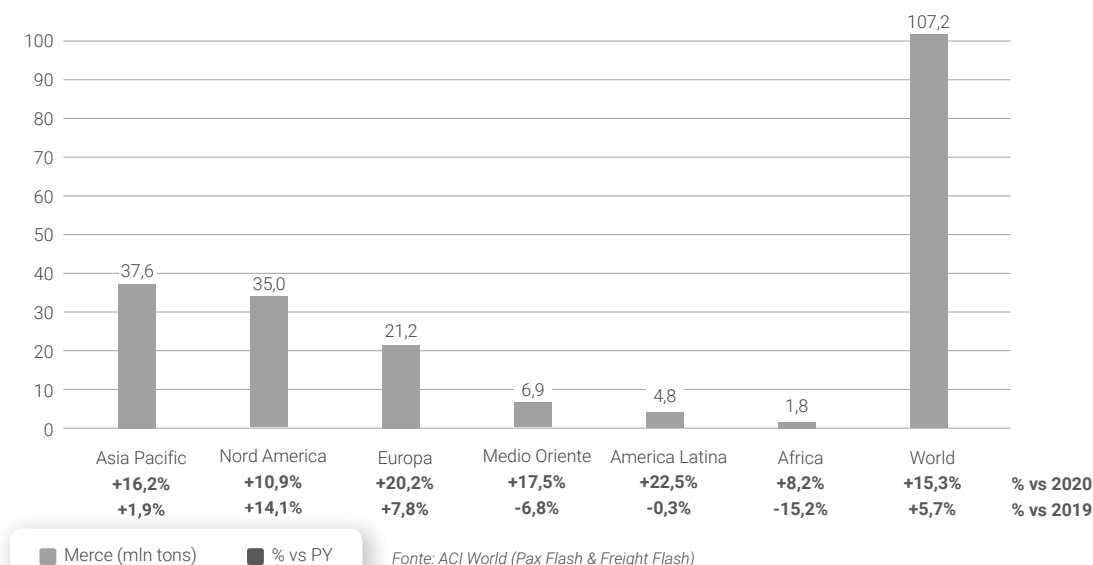
Traffico aereo mondiale (gennaio - dicembre 2021)



Nel corso del 2021 il totale delle merci trasportate a livello mondiale (su un campione di 817 aeroporti) è stato pari a 107,2 milioni di tonnellate, con una crescita del +15,3% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del +5,7% rispetto al 2019.

Hong Kong, con 5,0 milioni di tonnellate, è risultato il primo scalo al mondo per totale di merci processate, a seguire Memphis con 4,5 e Shanghai con 3,9. Nella classifica degli aeroporti del campione analizzato, Malpensa si è attestato al 39esimo posto con 741,8 mila tonnellate di merci movimentate.

Merci mondiali (gennaio - dicembre 2021)





MilanAirports

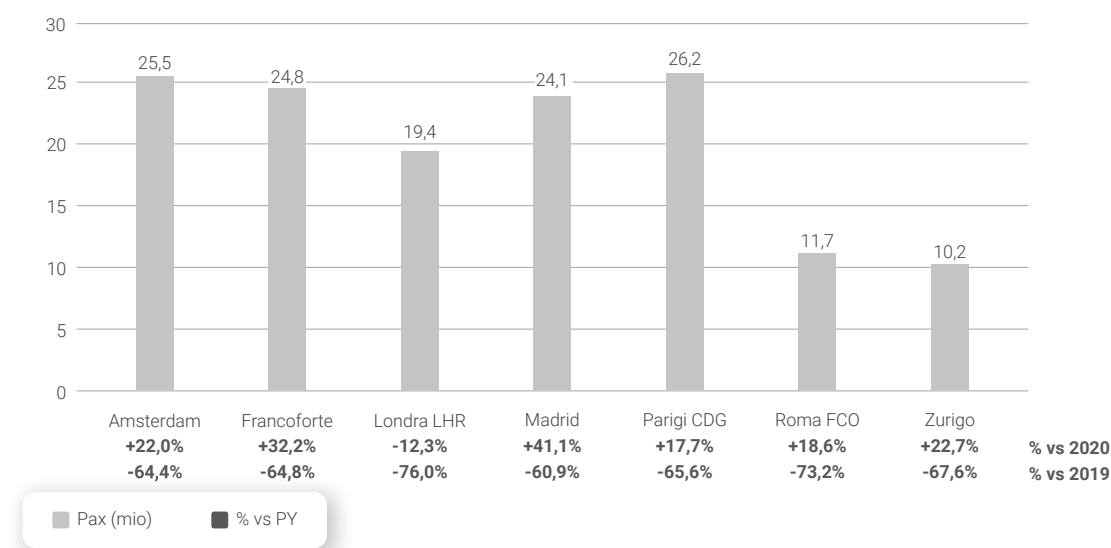
RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Andamento del traffico sugli aeroporti europei (aggiornato a dicembre 2021)²

Il traffico passeggeri registrato dagli aeroporti europei associati ad ACI Europe è stato pari a 519,2 milioni in incremento del +29,6% rispetto al 2020 ed in calo del -63,8% rispetto al 2019.

Nel grafico seguente vengono riportati i dati dei principali hub europei che rappresentano complessivamente il 27% del traffico europeo.

Traffico aereo nei principali hub Europei (gennaio-dicembre 2021)



Il traffico merci in Europa si è attestato a 13,3 milioni di tonnellate, in incremento del +29,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del +4,6% rispetto a quanto consuntivato nel 2019.

Nella classifica degli aeroporti europei per volumi di merci movimentate Malpensa si attesta al settimo posto con 742 mila tonnellate. In prima posizione Francoforte (2,2 milioni di tonnellate), Parigi Charles de Gaulle (2,0 milioni), Amsterdam (1,7 milioni), Londra Heathrow (1,4 milioni), Istanbul Ataturk (814 mila tonnellate) ed Istanbul New Airport (759 mila tonnellate).

Infine, la "Business and General Aviation" in Europa ha registrato un incremento dei movimenti gestiti del +36,4% rispetto al 2020 mostrando un rapido recupero dagli effetti della pandemia Covid-19, favorito dall'allentamento delle restrizioni agli spostamenti e dalla crescita della domanda di mobilità con business jet intra ed extra europea. L'incremento di domanda è imputabile alla maggiore flessibilità di questa tipologia di traffico oltre che alla percezione di maggiore sicurezza e controllo, anche sanitario.

² Fonte: ACI Europe: Rapid Exchange



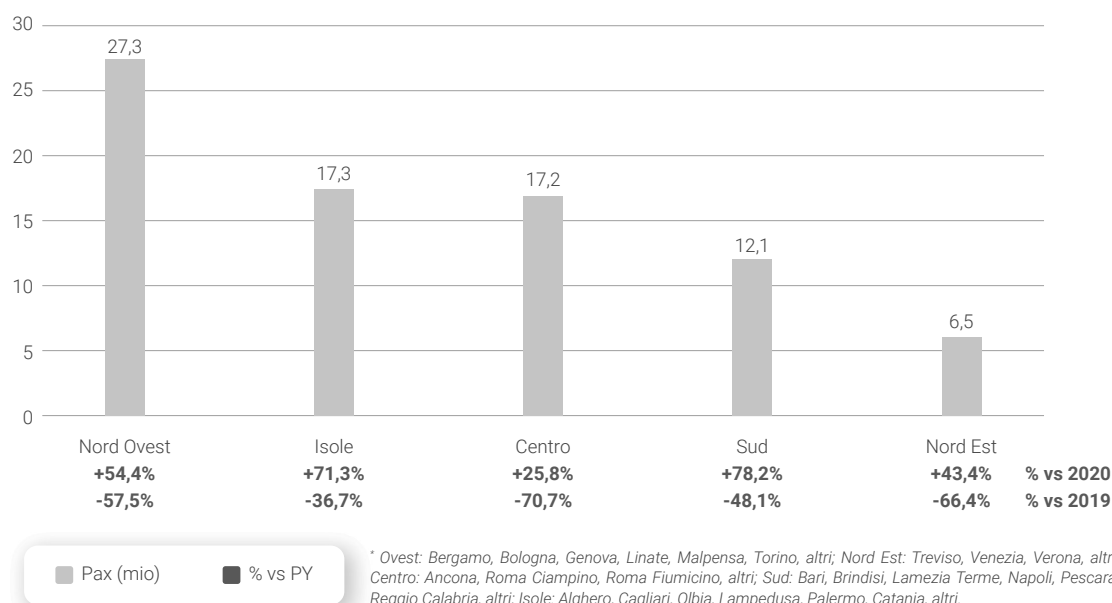
MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Andamento del traffico aeroporti italiani (aggiornato a dicembre 2021)³

Il traffico passeggeri degli aeroporti italiani al mese di dicembre 2021 è stato pari a 80,4 milioni, in incremento del +52,4% rispetto al 2020 ed in contrazione del -58,3% rispetto allo stesso periodo del 2019; i movimenti aerei sono in crescita del +33,3% rispetto al 2020 ed in contrazione del -48,7% rispetto al 2019 attestandosi a 747 mila.

Traffico aereo sugli aeroporti italiani (gennaio-dicembre 2021) per macroaree geografiche*



Il confronto per area geografica del dato progressivo a dicembre 2021 rispetto al 2019 evidenzia che il sistema aeroportuale lombardo, che rappresenta il 25% del totale traffico italiano, ha servito 20,4 milioni di passeggeri (-58,6%) così distribuiti: Milano Malpensa 9,6 milioni, Milano Linate 4,3 milioni e Bergamo Orio al Serio 6,5 milioni.

Il sistema aeroportuale romano, che ricopre il 17% del totale traffico nazionale, ha gestito 14,0 milioni di passeggeri (-71,7%) distribuiti tra Roma Fiumicino (11,7 milioni) e Roma Ciampino (2,3 milioni).

Con riferimento al sud Italia l'aeroporto di Catania ha registrato 6,1 milioni di passeggeri, mentre Napoli e Palermo 4,6 milioni ciascuno.

L'Italia ha registrato movimenti di aviazione generale in crescita del +58,3%⁴ rispetto al 2020, incremento superiore alla media del mercato europeo, e si qualifica come il quarto mercato in Europa (dopo Francia, Germania e Regno Unito) con una share sui movimenti del 9,0%⁵.

Il volume di merci trasportate si è attestato a 1.018,2 mila tonnellate, in ripresa del +32,5% rispetto al 2020 ed allineato al 2019 (anno pre-crisi).

³ Fonte Assaeroporti e sito istituzionale Aeroporti di Roma; i dati comprendono aviazione commerciale inclusi i transiti diretti

⁴ Fonte EBAA

⁵ Fonte WingX



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Differimento dell'entrata in vigore dei nuovi Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali

Con la delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021 ("Modelli di regolazione aeroportuale. Disposizioni straordinarie connesse all'entrata in vigore della delibera n. 136/2020 ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19") l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha disposto di differire al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei modelli di regolazione di cui alla delibera n. 136/2020.

Contestualmente, con la delibera in parola, l'Autorità ha previsto per i gestori aeroportuali che avvieranno la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 la possibilità di proporre agli utenti la proroga delle tariffe vigenti, ovvero di avviare la procedura in conformità alle previsioni dei modelli del 2017 approvati con delibera n. 92/2017.

Nell'ambito della seconda opzione sopra descritta la delibera n. 68/2021 ha altresì disposto due specifiche previsioni: la possibilità di adottare un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare ad una Rete o ad un Sistema aeroportuale, e l'obbligo per i gestori titolari di contratti di programma "in deroga" (ovvero stipulati ai sensi dell'articolo 17, comma 34 bis, del d.l. 78/2009, quale quello di SEA) di sottoscrivere un "atto aggiuntivo" con ENAC per consentire all'ART di esercitare la piena funzione di regolazione anche su tali soggetti.

Alla luce di tale delibera SEA ha deciso di dare avvio alle consultazioni relative al nuovo periodo regolatorio secondo la metodologia prevista nei modelli del 2017 non appena sottoscritto l'atto aggiuntivo sopra menzionato, predisponendone le attività propedeutiche. È stata pertanto elaborata la bozza degli allegati al nuovo Contratto di programma (Piano pluriennale degli interventi, Piano della qualità e della tutela ambientale, previsioni di traffico) che sono stati sottoposti all'ENAC per le valutazioni di competenza. Inoltre, è stato attivato un tavolo di lavoro con l'Ente, tuttora in corso, per la definizione dei contenuti del citato "atto aggiuntivo" e del conseguente quadro contrattuale di riferimento per i rapporti con l'Ente concedente.

Nelle more del perfezionamento del predetto atto

aggiuntivo, l'ART ha approvato l'applicazione del livello tariffario vigente all'anno 2021 anche per l'anno 2022 per il periodo strettamente necessario alla definizione delle nuove tariffe sulla base delle prescrizioni previste.

Nuovi corrispettivi per l'assistenza dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM)

Il corrispettivo per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) è un corrispettivo affidato alla regolazione e alla vigilanza dell'ENAC, Organismo responsabile dell'applicazione del relativo Regolamento comunitario, nonché Ente competente per la definizione e il monitoraggio periodico dei corrispettivi PRM applicati presso gli aeroporti nazionali. La definizione annuale di tali corrispettivi è indicata nelle relative Linee Guida ENAC ("Modalità per la definizione annuale del corrispettivo PRM e procedura di consultazione tra gestore e utenti") pubblicate nel 2018.

Nel novembre 2021, SEA ha sottoposto alla consultazione degli utenti aeroportuali la propria proposta di aggiornamento dei corrispettivi PRM per il 2022 in applicazione delle citate Linee Guida.

Nel corso dell'audizione del 16 novembre u.s. SEA e gli utenti dell'aeroporto di Malpensa hanno raggiunto l'intesa sulla proposta di corrispettivo PRM presentata in consultazione. Il corrispettivo per l'anno 2022 è stato fissato in Euro 1,39 per passeggero in partenza, con un incremento del +56% rispetto alla tariffa 2021 (Euro 0,89). Il nuovo valore sarà in vigore dal 2 febbraio 2022.

Con riferimento al corrispettivo proposto per l'aeroporto di Linate, invece, non è stato raggiunto l'accordo tra SEA e gli utenti dell'aeroporto nel corso della citata audizione. SEA, in conformità con le previsioni delle predette Linee Guida, ha quindi presentato istanza all'ENAC per l'avvio dell'istruttoria relativa all'aggiornamento del corrispettivo PRM. Il 28 dicembre 2021 l'Ente ha comunicato la propria rideterminazione del valore, fissato a Euro 1,91 per passeggero in partenza, con un incremento del +47% rispetto alla tariffa 2021 (Euro 1,30). Il nuovo valore sarà in vigore dal 26 febbraio 2022.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Nuove disposizioni in materia di contenimento della diffusione del virus Covid-19

Decreto Legge 30 dicembre 2021 n. 229 all'art. 1, comma 2 ha stabilito che: *"Fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica da Covid-19, è consentito esclusivamente ai soggetti in possesso delle certificazioni verdi Covid-19, di cui all'articolo 9, comma 2, lettere a), b) e c-bis), del decreto-legge n. 52 del 2021 [cd. "super green pass"], nonché ai soggetti di cui all'articolo 9-bis, comma 3, primo periodo, del decreto-legge n. 52 del 2021, l'accesso ai seguenti mezzi di trasporto e il loro utilizzo: a) aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone [...]"*.

Inoltre, a partire dal 31 dicembre 2021, data di entrata in vigore del Decreto Legge 30 dicembre 2021 n. 229, si applicano nuove norme sulla quarantena per le persone che hanno avuto un contatto stretto con un soggetto positivo al Covid-19.

In particolare, non è previsto l'obbligo di quarantena preventiva per coloro che abbiano avuto un contatto stretto con un soggetto positivo al Covid-19 se:

- hanno ricevuto la terza dose del vaccino (cosiddetta "booster");
- hanno completato il ciclo vaccinale "primario" (prima e seconda dose) da meno di 4 mesi;
- sono guarite dal Covid-19 da meno di 4 mesi.

A tutte queste categorie di persone si applica una auto-sorveglianza, con obbligo di indossare le mascherine FFP2 fino al decimo giorno successivo all'ultima esposizione al soggetto positivo al Covid-19.

È prevista l'effettuazione di un test antigenico rapido o molecolare per la rilevazione dell'antigene Sars-Cov-2 alla prima comparsa dei sintomi e, se ancora sintomatici, al quinto giorno successivo alla data dell'ultimo contatto stretto.

Inoltre, con riferimento alla normativa attualmente in vigore sugli obblighi in capo ai vettori o loro delegati, da attuare fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica da Covid-19, attualmente prorogato alla data del 31 marzo 2022, si segnalano:

- l'art. 4 del d.l. 24.12.2021, n. 221, che prevede l'obbligo di indossare un dispositivo di protezione delle vie respiratorie di tipo FFP2 per l'accesso e l'utilizzo dei mezzi di trasporto, ai sensi dell'art. 9-quater del

d.l. 22.04.2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17.06.2021, n. 87;

- l'art. 2 del d.l. 06.08.2021, n. 111, convertito dalla legge 24.09.2021, n. 133, in combinato disposto con le previsioni dell'allegato 14 del DPCM del 03.03.2021 - protocollo per la sicurezza dei trasporti e logistica (ss.mm.ii.), che sancisce la verifica della certificazione verde, preferibilmente prima della salita sui mezzi di trasporto (aereo e autobus adibiti al trasporto di persone);
- l'art. 9, comma 10, del d.l. 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, recante *"Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19"*, che prevede che la verifica della certificazione verde di cui sopra sia effettuata attraverso l'utilizzo dell'applicazione governativa descritta all'allegato B (App Verifica C19, unico strumento in grado di controllare l'autenticità, la validità e l'integrità della stessa certificazione, nel contestuale rispetto della "privacy"), ai sensi dall'art. 13 del DPCM del 17.06.2021, primo comma;
- l'art. 4 del d.l. 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, recante *"Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19"*, che individua, salvo che il fatto non costituisca reato, la disciplina sanzionatoria per la violazione della normativa sanitaria in parola, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Altre misure rilevanti riguardano:

- il congedo parentale: introdotto un congedo parentale Covid per lavoratori dipendenti o autonomi genitori di minori di 14 anni nel caso di astensione dal lavoro per la sospensione dell'attività didattica in presenza del figlio per tutta o in parte la durata dell'infezione o per la quarantena disposta dalle autorità competenti. Il beneficio in questione è invece riconosciuto ai genitori di figli con disabilità grave senza il limite d'età. Il congedo può essere fruito in forma giornaliera o oraria e consiste in un'indennità pari al 50% della retribuzione. Il congedo ha effetto retroattivo a partire dall'inizio dell'anno scolastico e i congedi parentali già fruiti dai genitori prima dell'entrata in vigore del decreto possono essere convertiti in congedi parentali Covid.
- La quarantena, che è equiparata a malattia ai fini del trattamento economico previsto dalla normativa di riferimento ma non è computabile ai fini del periodo di compimento.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

- I lavoratori fragili per i quali è prevista l'estensione dello smart working fino al 31 dicembre 2021.
- La Cassa Covid, con il rifinanziamento della Cassa Integrazione per i datori di lavoro che sospendono o riducono l'attività lavorativa a causa di eventi connessi all'emergenza Covid-19 è possibile presentare domanda per ulteriori 13 settimane di Cassa integrazione in deroga nel periodo tra il 1° ottobre e il 31 dicembre 2021.

Adozione del modello di Sistema di Distribuzione Chiuso per le reti elettriche degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa ai sensi della deliberazione ARERA 539/2015/R/eel e successive modifiche

Il Gruppo SEA ha da tempo avviato lo studio di soluzioni finalizzate a garantire una più efficace ed efficiente gestione dei propri fabbisogni di energia termica ed elettrica.

Quest'analisi ha evidenziato l'opportunità di adottare un diverso modello di relazione tra utenti di energia, produttori e gestore della rete di distribuzione – evolvendo dal modello SEESU (Sistemi Efficienti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza) ad un modello SDC (Sistemi di Distribuzione Chiusi), garantendo così notevoli benefici economici. Tale sistema consente infatti a SEA di operare quale distributore con una disciplina semplificata, qualificandosi come unico soggetto referente per ogni futuro sviluppo aeroportuale in tema di reti elettriche. In questa configurazione, SEA assume il ruolo

centrale di gestore della rete di distribuzione elettrica, oltre ad essere essa stessa un utente che acquisterà energia dal mercato.

L'adozione del modello SDC ha comportato l'attuazione di una serie di adempimenti preliminari e una serie di soluzioni tecniche, organizzative e gestionali necessarie alla corretta gestione delle attività a regime. Con questo obiettivo SEA ha organizzato diversi stream progettuali che hanno portato a compimento l'adozione del modello SDC entro il 31 dicembre 2021, data ultima, ai sensi della regolazione di ARERA, entro la quale il nuovo modello dovrà essere operativo.

Nel corso dell'anno, sono state avviate le attività di accreditamento nei confronti di Terna, ARERA, Acquirente Unico e Cassa Servizi Energia e Ambiente.

Con la Deliberazione 385/2021/R/EEL del 21 settembre 2021 ARERA ha accolto la richiesta presentata da SEA di classificazione come ASDC delle reti elettriche dell'Aeroporto di Milano Linate e Milano Malpensa e ne ha disposto l'inserimento nel Registro degli ASDC.

Parallelamente sono state avviate le attività tecnico-operative e amministrative necessarie ai fini della messa a regime del modello SDC tra cui: la redazione del "Regolamento di Esercizio", il Contratto di Trasporto che SEA, in qualità di gestore SDC, ha sottoscritto con i venditori del libero mercato indicati dai sub-concessionari, l'elenco dei POD attivati.

Le attività di SEA come gestore dei Sistemi di Distribuzione Chiusi degli aeroporti di Malpensa e Linate sono partite il 1° gennaio 2022.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

CLIMATE CHANGE

Lo svolgimento delle attività aeroportuali negli Scali gestiti dal Gruppo risulta, per sua natura, particolarmente influenzato dalle condizioni climatiche e dalla stagionalità dei fenomeni atmosferici, entrambi fattori in grado di ostacolare le operazioni aeronautiche nonché di rendere difficoltosa la pianificazione in termini di attività da svolgere, allocazione delle risorse e progettazione delle infrastrutture.

Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici così detti "estremi" quali, ad esempio, bombe d'acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni ad infrastrutture ed asset aeroportuali. Al fine di mitigare gli effetti di tali eventi meteorologico estremi sono stati effettuati negli ultimi cinque anni investimenti di ripristino e rinnovamento delle coperture dei Terminal e di potenziamento di alcuni sistemi di smaltimento delle acque meteoriche per un ammontare complessivo pari a ca. 9 milioni di euro. Grazie agli investimenti infrastrutturali effettuati le conseguenze sul Terminal di Malpensa dell'alluvione del settembre 2021 sono state contenute, se pur evidenziando la necessità di effettuare altri interventi principalmente sui piazzali, sui viadotti e sulle coperture di altri fabbricati. A tal proposito sono in corso nuovi studi atti a produrre un nuovo modello idraulico del sedime di Malpensa, basato sui nuovi dati di piovosità precedentemente non prevedibili, che permetterà di individuare gli ulteriori interventi di mitigazione degli impatti di tali fenomeni sulla viabilità in prossimità del Terminal 1.

Al fine di contribuire a contrastare il climate change SEA ha intrapreso diverse azioni riconosciute anche da certificazioni internazionali che ne attestano la bontà. Nel corso del 2021 entrambi gli scali di Malpensa e Linate hanno ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+ per la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO2 negli aeroporti.

A luglio, SEA ha ricevuto, da parte di ICMQ, la certificazione "Make It Sustainable", per i processi di gestione della manutenzione delle infrastrutture aeroportuali.

SEA si impegna a rendere le infrastrutture aeroportuali milanesi a "emissioni nette 0" entro il 2030 e intende contribuire alla decarbonizzazione dell'intero sistema del trasporto aereo entro il 2050. A tal fine anche nella scelta dei fornitori SEA impone degli standard "green" e

sostenibili come parametri di selezione dei partner commerciali, in modo da creare un'intera filiera virtuosa.

Net 0 Emissions rappresenta indubbiamente l'obiettivo più rilevante per SEA, in materia di sostenibilità. Per raggiungerlo è stato predisposto un Piano, che in larga parte riflette le best practices introdotte, a livello Europeo, dai principali attori del settore.

In particolare, l'orientamento di SEA nel raggiungimento dei propri obiettivi si articola sulle seguenti direttrici:

1. Individuazione di soluzioni sostenibili per l'approvvigionamento energetico;
2. Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività tipiche dell'aeroporto;
3. Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività "a monte" (aerei);
4. Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività a valle (automobili).

Le iniziative legate alla riduzione delle emissioni delle attività tipiche dell'aeroporto sono riconducibili all'uso di bus interpista Cobus elettrici, alla conversione della flotta di auto aziendali in veicoli ibridi o elettrici e l'installazione di strutture a supporto di queste ultime, quali colonnine di ricarica.

Le iniziative legate alla riduzione delle emissioni delle attività a monte si basano sul presupposto che la vera discontinuità avverrà con l'implementazione graduale dei combustibili aeronautici sostenibili (SAF) in luogo di quelli fossili, con l'arrivo sul mercato di nuovi aerei a propulsione elettrica e a idrogeno la cui operatività è prevista a partire dal 2035. A tal proposito le iniziative ad oggi avviate potrebbero candidare Malpensa a epicentro di una Hydrogen Valley.

In quest'ottica si colloca il Progetto OLGA, approvato dalla Commissione europea con la finalità di mitigare l'impatto ambientale del settore dell'aviazione, che riunisce, in un consorzio diversificato che conta 42 partner tra cui SEA, grandi e piccoli aeroporti, compagnie aeree, industria, ricercatori e piccole e medie imprese. In tale progetto si inserisce un pilot per la costruzione del primo impianto a idrogeno in cooperazione con SNAM.

Inoltre, SEA ha sottoscritto un accordo con ENI finalizzato al rifornimento di biocarburanti ai voli privati e



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

commerciali e alla fornitura di biocarburante idrogenato HVO puro (Hydrotreated Vegetable Oil) per la movimentazione dei mezzi a terra.

Le iniziative legate alla riduzione delle emissioni delle attività a valle sono riconducibili, invece, all'accessibilità: almeno il 40% delle emissioni connesse alle attività dell'aeroporto deriva direttamente dal traffico automobilistico. È volontà di SEA incentivare lo shift verso modalità sostenibili come treni e auto elettriche, e l'introduzione progressiva della Urban Air Mobility (piccoli velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale) che rappresenta una nuova frontiera per decongestionare il traffico in ambito urbano e velocizzare gli spostamenti urbani e sub urbani a zero emissioni. Il 13 luglio 2021 è stata firmata una lettera di Intenti fra SEA, ENAC ed ENAV con l'obiettivo di definire il miglior contesto normativo, operativo e infrastrutturale per lo sviluppo di servizi di mobilità alternativa efficienti, sicuri, sostenibili e interoperabili con le infrastrutture aeroportuali e con quelle del trasporto pubblico.

In quest'ambito si colloca l'accordo di partnership tra SEA e Skyports, leader mondiale nella progettazione e gestione di vertiporti, finalizzato alla valutazione dell'opportunità di sviluppare e gestire un network di vertiporti in Italia, a partire da Milano. Lo sviluppo della AAM (Mobilità Aerea Avanzata), oltre a migliorare la connessione del territorio, offre a SEA la possibilità di contribuire in maniera significativa alla decarbonizzazione del settore.

Ad ulteriore prova dell'impegno della Società verso una rapida decarbonizzazione si segnala l'erogazione in giugno 2021 di un finanziamento triennale da euro 50 milioni con Mediobanca come prima operazione di finanziamento Sustainability-Linked del Gruppo, con il livello del margine legato al raggiungimento di specifici target strategici in materia di sostenibilità ambientale: per SEA, il raggiungimento del livello ACA 4+, livello più alto della certificazione Airport Carbon Accreditation.



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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⁾		
	2021	% vs 2020	% vs 2019	2021	% vs 2020	% vs 2019	2021	% vs 2020	% vs 2019
Malpensa	113.099	+26,7%	-49,8%	9.572,2	+32,9%	-66,7%	741.774	+45,1%	+36,1%
Linate	45.362	+59,1%	-35,0%	4.307,1	+91,3%	-34,1%	1.320	+72,6%	-79,3%
Totale traffico commerciale	158.461	+34,5%	-46,3%	13.879,3	+46,8%	-60,6%	743.094	+45,1%	+34,8%
Aviazione Generale ⁽³⁾	27.253	+74,1%	+11,2%	48,3	+83,6%	-4,1%	-	-	-
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	185.714	+39,2%	-41,9%	13.927,6	+46,9%	-60,5%	743.094	+45,1%	+34,8%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate+partite in tonnellate

⁽³⁾ Fonte Aviazione Generale: SEA Prime

Il Sistema Aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito complessivamente 13,9 milioni di passeggeri di aviazione commerciale ed aviazione generale.

La nuova ondata pandemica dei primi mesi del 2021 e le conseguenti limitazioni agli spostamenti hanno contribuito a ritardare la ripresa del traffico. Un parziale recupero dei volumi ha avuto luogo solo a partire dal mese di maggio, trend poi consolidatosi nei mesi estivi e protrattosi fino al mese di novembre. Il diffondersi della nuova variante, Omicron, a partire dal mese di dicembre 2021 ha influito negativamente sulla ripresa del settore del trasporto aereo, che ha mostrato, già nella seconda metà del mese, segnali di rallentamento anche sull'operatività degli aeroporti di Milano.

Pur in questo contesto, il traffico di aviazione commerciale ha registrato una ripresa: se comparata al 2020, la crescita annua dei movimenti nel 2021 è stata pari al +34,5% (dato che include anche l'attività cargo) mentre quella dei passeggeri +46,8% (+4,4 milioni di passeggeri). Il load factor è risultato pari al 63%, in crescita di 5 punti percentuali rispetto al 2020.

Tali risultati sono stati favoriti dalle iniziative intraprese dagli Stati per contrastare la diffusione della pandemia e per favorire la ripresa degli spostamenti all'interno del territorio nazionale, ovvero tra Paesi.

Nel confrontare le performance 2021 con quelle dell'anno precedente, occorre considerare che il 2020 è stato un anno in cui l'operatività degli scali è stata svolta in modo regolare per i primi due mesi, mentre dal mese di marzo il diffondersi della pandemia e le restrizioni agli spostamenti hanno portato il traffico ai minimi livelli mai registrati.

L'aeroporto di Malpensa ha gestito 9,6 milioni di passeggeri (pari al 33,3% rispetto all'esercizio 2019), in crescita del +32,9% rispetto al 2020; l'aeroporto di Linate ha, invece, servito 4,3 milioni di passeggeri (pari al 66% del traffico operato 2019 – anno nel quale il terminal è stato inattivo per 3 mesi), in crescita del 91,3% rispetto al 2020 (si noti che nel 2020 l'aeroporto di Linate è stato chiuso dal 16 marzo al 15 luglio).

Mentre il trasporto passeggeri ha continuato anche nel 2021 ad essere condizionato dalla diffusione della pandemia, pur con impatti inferiori rispetto al 2020, il comparto cargo ha fatto registrare risultati record, superiori anche al 2019, con circa 743 mila tonnellate di merce trasportata (+45,1%). Il risultato conferma il ruolo della Cargo City di Malpensa come polo primario per gli scambi di merci in import ed export a livello nazionale e come base logistica di DHL.

Per quanto riguarda il traffico di aviazione generale, nel corso dell'esercizio 2021, gli scali di Milano Linate Prime e Malpensa Prime hanno gestito complessivamente 27.253 movimenti, in crescita del 74,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente in incremento anche rispetto all'esercizio 2019 del +11,2%.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Conto economico

In linea con il principio IFRS 5, a seguito della decisione della capogruppo di cedere il 100% della società SEA Energia, il business Energy è stato trattato come Attività in dismissione (Discontinued Operations), pertanto, nel conto economico dell'esercizio 2021 e, ai fini comparativi dell'esercizio 2020, le voci di ricavi e proventi e di costi sono stati riclassificati nella voce "Risultato netto da Attività destinate alla vendita" (2.100 migliaia di euro nell'esercizio 2021, 707 migliaia di euro nell'esercizio 2020).

Il principio contabile IFRS 5 prevede, infatti, che il Conto Economico 2021 della linea di business dismessa non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di business in "Discontinued Operation" sia riflesso in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da Attività destinate alla vendita". Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e discontinue nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria. Pertanto, i dati comparativi presentati nel prosieguo della presente relazione riflettono tale riesposizione.

Il perimetro di consolidamento è variato rispetto allo scorso esercizio per l'ingresso di Airport ICT Service, costituita a dicembre 2021 e controllata al 100% da SEA S.p.A. La società si occupa della fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi.

(in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	Variazione	Var % 2021/2020	2020 approvato
Ricavi di gestione	325.232	246.515	78.717	31,9%	257.010
Ricavi per lavori su beni in concessione	23.749	29.024	(5.275)	(18,2%)	29.024
Totale ricavi	348.981	275.539	73.442	26,7%	286.034
Costi di gestione					
Costi del lavoro	138.642	134.262	4.380	3,3%	136.551
Altri costi di gestione	157.077	145.648	11.429	7,8%	149.364
Totale costi di gestione	295.719	279.910	15.809	5,6%	285.915
Costi per lavori su beni in concessione	21.521	26.680	(5.159)	(19,3%)	26.680
Totale costi	317.240	306.590	10.650	3,5%	312.595
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	31.741	(31.051)	62.792	(202,2%)	(26.561)
Accantonamenti e svalutazioni	24.480	13.139	11.341	86,3%	13.058
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	20.499	17.195	3.304	19,2%	17.195
Ammortamenti	67.556	73.429	(5.873)	(8,0%)	76.263
Risultato operativo	(80.794)	(134.814)	54.020	(40,1%)	(133.077)
Proventi da partecipazioni	(382)	(9.947)	9.565	(96,2%)	(9.947)
Oneri finanziari netti	19.795	19.313	482	2,5%	20.087
Risultato prima delle imposte	(100.971)	(164.074)	63.103	(38,5%)	(163.111)
Imposte dell'esercizio	(23.755)	(34.792)	11.037	(31,7%)	(34.536)
Risultato netto da attività in funzionamento	(77.216)	(129.282)	52.066	(40,3%)	(128.575)
Risultato netto da Attività destinate alla vendita	2.100	707	1.393	197,0%	0
Risultato di pertinenza dei terzi	3	1	2	200,0%	1
Risultato del Gruppo	(75.119)	(128.576)	53.457	(41,6%)	(128.576)

⁽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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

I ricavi della gestione al 31 dicembre 2021, pari a 325.232 migliaia di euro, risultano in aumento di 78.717 migliaia di euro (31,9%) rispetto al 2020. La performance positiva è riconducibile alla ripresa del traffico registrata nel corso dell'esercizio a partire dal mese di giugno. I ricavi del primo semestre 2021 sono risultati in riduzione (-23,14%) rispetto a quelli del precedente esercizio, mentre nel secondo semestre hanno registrato un significativo incremento (+98,7%).

L'incremento dei ricavi di gestione riguarda tutti i settori di business. I ricavi aviation hanno registrato un incremento di 50.898 migliaia di euro, i ricavi non aviation un incremento di 24.804 migliaia di euro e i ricavi general aviation di 3.015 migliaia di euro.

I costi di gestione, pari a 295.719 migliaia di euro, risultano in incremento di 15.809 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio principalmente per effetto dei maggiori costi variabili correlati ai maggiori volumi di traffico e all'incremento dei costi energetici verificatosi nel secondo semestre dell'anno.

Il margine determinato da ricavi e costi per lavori su beni in concessione, pari a 2.228 migliaia di euro, risulta sostanzialmente allineato al precedente esercizio (2.344 migliaia di euro nel 2020).

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il Risultato Operativo Lordo (EBITDA) è positivo per 31.741 migliaia di euro e si confronta con il valore negativo di 31.051 migliaia di euro del precedente esercizio.

Il Risultato Operativo (EBIT), è negativo per 80.794 migliaia di euro, rispetto a un valore negativo di 134.814 migliaia di euro del 2020, e risente dei maggiori accantonamenti al fondo crediti e a fondo di ripristino, parzialmente compensati da minori ammortamenti legati all'allungamento del periodo concessorio.

Il Risultato netto evidenzia una perdita pari a 75.119 migliaia di euro in miglioramento rispetto alla perdita registrata nel precedente esercizio di 128.576 migliaia di euro.

Ricavi

I ricavi di gestione al 31 dicembre 2021 (al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione) sono pari a 325.232 migliaia di euro e includono ricavi *Aviation* per 195.850 migliaia di euro (144.952 migliaia di euro nel 2020), ricavi *Non Aviation* per 116.650 migliaia di euro (91.846 migliaia di euro nel 2020) e ricavi *General Aviation* per 12.732 migliaia di euro (9.717 migliaia di euro nel 2020).

I ricavi di gestione risultano in incremento di 78.717 migliaia di euro rispetto al 2020. Le aree di business contribuiscono a tale dinamica come segue:

- Ricavi *Aviation* in incremento di 50.898 migliaia di euro per effetto dei maggiori ricavi da attività passeggeri in conseguenza della ripresa del traffico registrata a partire dal mese di giugno. L'attività cargo registra, anche nell'esercizio 2021, una performance in crescita.
- Ricavi *Non Aviation* in incremento di 24.804 migliaia di euro. La crescita dei ricavi, concentrata nel secondo semestre dell'anno, è dovuta non solo all'andamento del traffico passeggeri, ma anche alla riduzione degli sconti concessi ai tenant ed alla parziale riapertura di alcune sale VIP.
- Ricavi *General Aviation* in crescita di 3.015 migliaia di euro per effetto dei maggiori volumi di traffico gestiti e dell'assenza, nell'esercizio 2021, di rimodulazioni temporanee di contratti attivi di locazione.

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 29.024 migliaia di euro nell'esercizio 2020 a 23.749 migliaia di euro nell'esercizio 2021, con un decremento del 18,2%. 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 constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione al 31 dicembre 2021, al netto dei costi per lavori su beni in concessione, sono pari a 295.719 migliaia di euro e risultano in incremento rispetto all'esercizio precedente di 15.809 migliaia di euro (+5,6%).

Il costo del lavoro, pari a 138.642 migliaia di euro nel 2021, risulta in aumento di 4.380 migliaia di euro (+3,3%) rispetto al 2020. L'incremento è dovuto alla minore fruizione di ammortizzatori sociali e agli incrementi retributivi correlati al Contratto Collettivo Nazionale, solo in parte bilanciati da un minore organico. L'organico dell'esercizio, pari a 2.657 Full Time Equivalent (FTE), risulta inferiore di 72 unità (-2,6%) rispetto al 2020.

Gli altri costi di gestione, pari a 157.077 migliaia di euro, risultano in aumento di 11.428 migliaia di euro (+7,9%) rispetto al 2020. L'incremento è dovuto alla crescita dei costi variabili in relazione al traffico, all'incremento dei costi energetici e ai maggiori oneri per misure correlate all'emergenza sanitaria. Da segnalare, inoltre, il contributo



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

alla crescita dei costi dovuto all'operatività per tutto l'esercizio dello scalo di Linate (incluse le nuove aree inaugurate nel mese di giugno) e del Terminal 1 di Malpensa.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 26.680 migliaia di euro nel 2020 a 21.521 migliaia di euro nell'esercizio 2021. 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 2021 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un accantonamento netto di 24.480 migliaia di euro determinato per 8.877 migliaia di euro da accantonamenti netti a fondo oneri futuri (2.474 migliaia di euro nel 2020), da un accantonamento netto di 15.603 migliaia di euro (10.245 migliaia di euro di accantonamento netto nel 2020) relativo al fondo svalutazione crediti.

Gli accantonamenti a fondo oneri futuri includono un accantonamento in materia di lavoro pari a 2.418 migliaia di euro e un accantonamento di 6.459 migliaia di euro per nuovi contenziosi e franchigie assicurative.

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. Il maggiore accantonamento rispetto allo scorso esercizio rispecchia il perdurare 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 2021 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione aumenta di 3.304 migliaia di euro. L'accantonamento di 20.499 migliaia di euro nell'esercizio 2021 (17.195 migliaia di euro nell'esercizio 2020), a fronte del quale non è stato registrato nessun rilascio, incorpora le valutazioni sulle previste manutenzioni dei cespiti rientranti nel diritto concessorio definite dal piano investimenti aggiornato negli ultimi mesi del 2021.

Ammortamenti

Nell'esercizio 2021 gli ammortamenti si riducono di 5.873 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2020, passando da 73.429 migliaia di euro a 67.556 migliaia di euro. Tale riduzione è giustificata sia dall'effetto del prolungamento di due anni della concessione in essere avvenuto nell'esercizio 2020 (legge di conversione del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77), sia dai cespiti che hanno completato il processo di ammortamento, solo parzialmente compensato dall'incremento delle immobilizzazioni.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nell'esercizio 2021 i proventi netti da partecipazioni registrano un miglioramento pari a 9.565 migliaia di euro, passando da una perdita di 9.947 migliaia di euro del 2020 a una perdita di 382 migliaia di euro del 2021 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri. Il miglioramento, pari a 9.565 migliaia di euro, è sostanzialmente riconducibile al miglioramento dei risultati conseguiti dalle società collegate rispetto al precedente esercizio.

Proventi e oneri finanziari

Nel corso del 2021 gli oneri finanziari netti sono aumentati di 482 migliaia di euro, passando da 19.313 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 a 19.795 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.

Tale dinamica è prevalentemente riconducibile al maggior debito lordo di periodo, nonostante un minor costo medio dello stesso e i minori oneri su derivati e TFR. L'aumento degli oneri finanziari è solo in parte compensato dall'aumento dei proventi finanziari derivante dall'impiego di parte della liquidità disponibile su conti corrente di tesoreria che ne hanno assicurato un'adeguata redditività.

Imposte

Nell'esercizio 2021 sono state registrate imposte anticipate per 23.755 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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Risultato netto da Attività destinate alla vendita

Il risultato netto da Attività destinate alla vendita, relativo al settore Energy, rileva un utile netto pari a 2.100 migliaia di euro. La voce comprende, come già anticipato precedentemente, il risultato della società SEA Energia rettificato dalle scritture IAS/IFRS.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia una perdita di 75.119 migliaia di euro in miglioramento di 52.064 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2020 che ha registrato una perdita netta di Gruppo pari a 128.576 migliaia di euro. Tale dato è comparabile con quello del bilancio al 31 dicembre 2020 approvato dagli organi competenti, in quanto non influenzato dalla applicazione dell'IFRS 5.

Stato patrimoniale riclassificato

Le modalità applicative dell'IFRS 5 non comportano differenze tra il dato comparativo al 31 dicembre 2020 e quello originariamente approvato. La discontinuità dell'attività Energy si esplicita esclusivamente attraverso la presentazione delle attività e passività al 31 dicembre 2021, attribuibili alla legal entity SEA Energia nelle linee "Attività destinate alla vendita" e "Passività connesse alle attività destinate alla vendita" della situazione patrimoniale finanziaria consolidata al 31 dicembre 2021.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	945.659	968.767	(23.108)
Immobilizzazioni materiali	146.556	212.591	(66.035)
Diritti d'uso beni in leasing	12.996	10.662	2.334
Investimenti immobiliari	3.401	3.402	(1)
Partecipazioni in società collegate	65.745	66.127	(382)
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	118.132	93.735	24.397
Altri crediti non correnti	52.408	48.651	3.757
Capitale immobilizzato (A)	1.344.898	1.403.936	(59.038)
Rimanenze	1.738	2.027	(289)
Crediti commerciali	95.928	51.400	44.528
Crediti per imposte dell'esercizio	794	1.936	(1.142)
Altri crediti	4.961	7.654	(2.693)
Attività di esercizio a breve	103.421	63.017	40.404
Attività destinate alla vendita	47.512	0	47.512
Debiti commerciali	145.040	110.465	34.575
Altri debiti	177.234	154.402	22.832
Debiti per imposte dell'esercizio	8.609	8.351	258
Passività di esercizio a breve	330.883	273.218	57.665
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	12.292	0	12.292
Capitale circolante (B)	(192.242)	(210.201)	17.959
Fondi rischi e oneri (C)	(213.112)	(202.343)	(10.769)
Fondi relativi al personale (D)	(44.036)	(45.622)	1.586
Altri debiti non correnti (E)	(84.736)	(87.808)	3.072
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	810.772	857.962	(47.190)
Patrimonio netto di Gruppo	(155.906)	(231.208)	75.302
Patrimonio netto di terzi	(31)	(28)	(3)
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(654.835)	(626.726)	(28.109)
Totale fonti di finanziamento	(810.772)	(857.962)	47.190

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 2021 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2020 erano pari rispettivamente a 511.873 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. L'indebitamento finanziario, al pari delle altre voci di Stato patrimoniale non comprende l'indebitamento finanziario delle attività discontinue.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.344.898 migliaia di euro, registra una riduzione di 59.038 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 principalmente per effetto: i) della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 33.718 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 65.273 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 2.334 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020; iii) del decremento del valore delle partecipazioni in società collegate (-382 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a equity delle stesse; iv) dell'incremento delle imposte differite attive nette pari a 24.397 migliaia di euro; v) dell'incremento degli Altri crediti non correnti, pari a 3.757 migliaia di euro, principalmente per l'adeguamento del valore dell'attività relativa all'indemnification right connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Il Capitale circolante netto, pari a -192.242 migliaia di euro, si riduce di 17.959 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. L'aumento dei crediti commerciali dovuto a una ripresa dei ricavi è stato compensato dai maggiori debiti commerciali derivanti principalmente dall'aumento delle spese sostenute nel 2021 rispetto al 2020. L'aumento degli altri debiti è dovuto principalmente all'aumento dei debiti per addizionali, andamento legato alla ripresa del traffico, e all'aumento del debito per servizi antincendio aeroportuali. Negli altri debiti rientrano anche tutti 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) in quanto la sopra citata procedura di mobilità avrà termine nel luglio 2022 con l'uscita dell'ultimo dipendente rientrante nel piano di incentivazione.

Rientrano, inoltre nel Capitale circolante netto le Attività destinate alla vendita per un valore di 47.512 migliaia di euro e le Passività connesse alle attività destinate alla vendita per un valore di 12.292 migliaia di euro.

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2021 ammonta a 810.772 migliaia di euro, con un decremento di 47.190 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020.

La seguente tabella evidenzia le principali componenti del Capitale Circolante Netto:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020	Variazione
Rimanenze	1.738	2.027	(289)
Crediti commerciali	95.928	51.400	44.528
Debiti commerciali	(145.040)	(110.465)	(34.575)
Crediti / (debiti) diversi	(180.088)	(153.163)	(26.925)
Attività destinate alla vendita	47.512	0	47.512
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	(12.292)	0	(12.292)
Totale capitale circolante netto	(192.242)	(210.201)	17.959

Gli altri debiti non correnti si riferiscono esclusivamente al debito per dividendi e risultano in diminuzione rispetto all'esercizio precedente per la sopracitata riclassifica del debito verso il personale.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto comprensivo delle attività discontinue, pari a 675.399 migliaia di euro a fine 2021, registra un incremento di 48.673 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020, in cui era pari a 626.726 migliaia di euro. Il perdurare della crisi pandemica ha inciso sulla dinamica dei flussi di cassa della gestione corrente che, seppur positivi anche per l'attenta gestione del capitale circolante, non hanno permesso di finanziare gli esborsi per investimenti e il servizio del debito.

L'indebitamento finanziario netto senza le attività discontinue esposto secondo il principio IFRS 5, pari a 654.835 migliaia di euro, è in aumento di 28.109 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto della rilevazione nella stessa PFN del credito per cash pooling verso la controllata SEA Energia.

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 2020	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2021
Bilancio della Capogruppo	158.053	0	(183)	(80.288)	77.582
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	30.475			5.307	35.782
Rettifiche per valutazione equity collegate	48.160			(382)	47.778
Altre scritture di consolidamento	(5.451)			247	(5.204)
Bilancio Consolidato	231.236	0	(183)	(75.116)	155.937



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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 "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 realizzati, 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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA ha realizzato nell'anno 2021 investimenti per 49.909 migliaia di euro. La contingente situazione dovuta all'emergenza Covid ha determinato il posticipo di alcuni progetti riguardanti iniziative di sviluppo in ambito commerciale oltre ad altri interventi non strettamente necessari, mentre sono stati confermati gli investimenti finalizzati a garantire la *safety* aeroportuale, la *compliance* normativa, la continuità operativa e il servizio ai passeggeri.

La tabella seguente riporta il dettaglio degli investimenti realizzati nel 2021. Si specifica che durante l'esercizio 2021 non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(in migliaia di euro)	2021
Infrastrutture di Volo	14.720
Aerostazioni (compreso BHS)	22.232
Cargo	1.390
Edifici vari	3.664
Viabilità e Parcheggio	435
Reti e impianti	3.193
Ecologia	33
Sistemi/Progetti ICT	2.901
Attrezzatura varia	1.341
Totale investimenti	49.909

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (2,2 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 importi non comprendono gli investimenti di SEA Energia classificata tra le attività discontinue ai sensi dell'IFRS 5.

Gli interventi più significativi presso l'aeroporto di Malpensa Terminal 1 hanno riguardato la messa in esercizio di un nuovo servizio di self-service bag drop, la continuazione degli interventi di riqualifica e standardizzazione di bagni aperti al pubblico, le attività di adeguamento sismico, la prosecuzione degli interventi per la riqualifica dell'impianto di rilevazione incendi e l'adeguamento dell'impianto HBS allo standard 3 ECAC per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva.

Le opere eseguite sulle infrastrutture "air-side" dell'aeroporto di Malpensa hanno riguardato esclusivamente interventi di riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello

scalo. Si è proceduto con interventi su alcuni tratti delle piste; a questo riguardo si segnala l'importante intervento di manutenzione straordinaria sulla pista di volo 17L/35R consistente nella riqualifica profonda della pavimentazione per circa i due terzi della sua lunghezza, delle vie di rullaggio e dei piazzali di sosta aeromobili. Sono stati effettuati interventi di manutenzione straordinaria degli aiuti visivi luminosi che, oltre a migliorare la funzionalità e l'affidabilità del sistema, hanno portato a una riqualifica degli impianti anche in un'ottica di efficientamento energetico, quali la sostituzione delle guide ottiche al satellite B con altre di nuova tecnologia che permettono il corretto posizionamento degli aeromobili in fase di sosta, l'adeguamento di tutti i proiettori delle torri faro air side con tecnologia LED, la realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo per aeromobili (ASMGCS) e veicoli nelle aree di manovra e di movimento (air side). Sono stati realizzati anche alcuni interventi per adeguamento normativi in materia di prevenzione incendi.

Le iniziative di investimento riguardanti il Terminal 2 sono state momentaneamente sospese a seguito dello spostamento della totalità del traffico sul Terminal 1.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Linate, i principali investimenti hanno interessato il completamento della costruzione del Corpo F: nell'area dedicata al controllo dei bagagli a mano sono state realizzate le nuove linee smart security per ottimizzare i flussi e aumentare la qualità del servizio offerto ai passeggeri, sono state aperte nuove aree commerciali al primo piano e una nuova area *food&beverage* al secondo piano. Contestualmente sono stati realizzati i bagni aperti al pubblico, nel rispetto del nuovo concept.

Inoltre, sono stati ultimati anche gli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di check-in e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali per l'arrivo della metropolitana M4.

Gli investimenti in Information and Communication Technology hanno interessato principalmente i Sistemi Operativi di Scalo, di Data Center e Disaster Recovery e il consolidamento delle tecnologie per gestire l'emergenza Covid. Nonostante il particolare periodo, il Gruppo SEA ha investito in progetti innovativi quali il completamento di un Digital Marketplace dell'aeroporto e l'adozione della tecnologia Biometrica per servizi seamless ai passeggeri.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Invasione dell'Ucraina da parte della Russia

All'alba del 24 febbraio il presidente russo ha ordinato l'invasione dell'Ucraina. L'escalation è avvenuta dopo la decisione di Mosca di riconoscere come indipendenti i territori ucraini controllati dai separatisti delle "Repubbliche popolari" di Donetsk e Lugansk nel Donbass. Il voto all'undicesima sessione d'emergenza dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite (UNGA) sulla risoluzione sull'aggressione russa dell'Ucraina ha sancito un forte isolamento internazionale per Mosca: solo 4 paesi (Siria, Eritrea, Bielorussia e Corea del Nord) si sono schierati apertamente con Mosca votando contro la risoluzione, contro i 141 paesi che hanno approvato la risoluzione. Attualmente i Paesi dell'Unione Europea e dell'America stanno agendo imponendo sanzioni alla Russia. L'Unione Europea ha disposto la chiusura dello spazio aereo ai voli provenienti dalla Federazione Russa, dal 27 febbraio 2022. Ciò comporta cancellazioni di voli e sospensione del traffico aereo tra la Federazione Russa e i Paesi dell'UE, inclusa l'Italia. Stessa misura è stata adottata da Stati Uniti e Canada. In aggiunta, dal 24 febbraio, Eurocontrol ed EASA hanno dichiarato a rischio le aree interessate dal conflitto e ne hanno interdetto il sorvolo.

In considerazione della limitata importanza dei settori di rete interessati dalle restrizioni, l'impatto dei provvedimenti di restrizione risulta al momento marginale.

La Società segue gli sviluppi del conflitto, anche se al momento non è possibile stimare gli impatti sul business.

In occasione della redazione del bilancio al 31 dicembre 2021, il conflitto russo-ucraino è stato trattato come un "non-adjusting event" secondo le previsioni dello IAS 10, in quanto fatto intervenuto dopo la chiusura dell'esercizio, di cui dare evidenza in termini di disclosure, ma che non ha comportato rettifiche sulla chiusura dell'esercizio 2021.

Presentazione domanda per ottenimento fondi previsti dalla "Legge di Bilancio 2021"

Come previsto dal decreto Attuativo pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021, in data 27 gennaio 2022, SEA ha presentato domanda per l'ottenimento dei fondi previsti dalla Legge di Bilancio 2021 e destinati ai gestori aeroportuali e prestatori di servizi di assistenza a terra, dando così avvio all'iter procedurale finalizzato al riconoscimento del contributo.

In data 8 marzo 2022 è stato erogato un anticipo (67,8 milioni di euro) sulla somma richiesta pari al 50% della stessa. Si è in attesa del completamento dell'iter previsto dal decreto 25 novembre 2021 pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021, atteso entro maggio 2022 al fine della determinazione dell'importo del sostegno e della sua esigibilità.

Delibera Regione Lombardia su misure a sostegno degli aeroporti lombardi

In data 7 marzo 2022 è stata pubblicata la delibera della Giunta di regione Lombardia con la quale si dispone una misura di contrasto alla crisi conseguente all'emergenza Covid-19 a sostegno degli aeroporti lombardi di interesse nazionale appartenenti alle reti TEN-T, nello specifico gli aeroporti gestiti da SEA Spa e da SACBO. Il contributo previsto è pari complessivamente a 10 milioni di euro. L'erogazione delle risorse, da effettuarsi entro 60 giorni dall'approvazione del presente atto, sarà a cura della Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile, con successivi atti amministrativi a seguito delle verifiche richieste dalla normativa vigente.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il contesto economico e industriale in cui SEA opererà nel 2022 è ancora caratterizzato da un elevato grado di incertezza.

Dopo i segnali di ottimismo registrati fino ad ottobre 2021, negli ultimi mesi dell'anno si è assistito ad una forte ripresa dei contagi a livello globale dovuta principalmente all'arrivo della nuova variante del Sars-Cov-2 denominata "Omicron": diversi studi hanno evidenziato come tale variante presenti un livello di contagiosità significativamente superiore alle precedenti mutazioni genetiche del virus (in particolare rispetto alla variante cosiddetta "Delta").

Nonostante l'incremento delle somministrazioni vaccinali, gli effetti della nuova variante e delle misure restrittive varate dai Governi hanno avuto e continueranno ad avere evidenti effetti sul traffico passeggeri. Se dicembre 2021 ha "beneficiato" delle prenotazioni effettuate nei mesi precedenti e dei flussi turistici nella pausa natalizia, i mesi di gennaio e febbraio 2022 hanno registrato infatti una riduzione rispettivamente del -52% e del -43% rispetto al 2019, ultimo esercizio prima della pandemia, da confrontare con la riduzione del -40% dell'ultimo trimestre 2021.

Per quanto concerne la mobilità da e verso paesi extra-Europa, a seguito dell'accelerazione imposta alle campagne vaccinali, è previsto un allentamento progressivo dei vincoli internazionali, tale da consentire una ripresa del traffico passeggeri nella seconda metà dell'anno e, in particolare, durante la stagione estiva. Relativamente al traffico asiatico, è attesa una ripresa più lenta, in particolare da e verso la Cina, anche a causa della "zero-Covid policy" adottata dal Paese, con frequenti lockdown su aree piuttosto estese del Paese.

Ulteriore elemento di incertezza è rappresentato dal conflitto tra Russia e Ucraina, iniziato in data 24 febbraio 2022, in conseguenza del quale l'Unione Europea ha imposto alla Russia pesanti sanzioni che hanno colpito l'economia del Paese. Tra le sanzioni introdotte, ad impattare maggiormente sul traffico internazionale sono la chiusura dello spazio aereo (UE, Stati Uniti e Canada) ai vettori russi, la sospensione dei certificati di aeronavigabilità per gli aerei in leasing/noleggio operati da vettori russi, le limitazioni nel rilascio di certificazioni post manutenzioni e riparazioni agli stessi vettori.

In risposta a tali sanzioni, la Federazione Russa ha vietato il sorvolo del proprio spazio aereo ai vettori europei rendendo pertanto più onerosa l'operatività delle tratte verso l'Asia (a causa dell'allungamento delle rotte da percorrere) e creando un possibile ostacolo alla ripresa del traffico.

In aggiunta, al fine di garantire la sicurezza dei voli civili, già dal 24 febbraio, le autorità europee Eurocontrol ed EASA hanno

dichiarato a rischio le aree interessate dal conflitto e ne hanno interdetto il sorvolo.

Da un'analisi preliminare, nonché dalle prime risultanze sulle performance di traffico, si riscontra un impatto limitato delle suddette misure sul traffico passeggeri e cargo del sistema milanese. Le tratte da e verso le aree direttamente o indirettamente interessate dal conflitto hanno infatti un peso contenuto sul traffico previsto per il 2022: le limitazioni Covid hanno già intaccato questo segmento di rete che è passato da 839mila a 473mila passeggeri complessivamente gestiti.

Effetto indiretto del conflitto è stato poi l'inasprimento della dinamica di incremento registrata sui costi delle materie prime e delle commodities energetiche – già in atto prima dello scoppio del conflitto. In questo contesto, SEA risulta particolarmente esposta ad un incremento dei costi energetici (metano ed energia elettrica in particolare) oltre che all'aumento del prezzo dei materiali da costruzione. Non sono ad oggi chiari i tempi e le modalità di uscita dall'attuale situazione emergenziale sebbene la si ritenga una condizione congiunturale.

Con riferimento ai costi di produzione di energia elettrica e termica, nel mese di dicembre 2021 si è registrato un prezzo del gas di oltre 5 volte superiore rispetto all'inizio dello stesso anno, con un conseguente aumento (di oltre il 350%) del prezzo dell'energia elettrica. Studi di settore riportano il protrarsi della tendenza di crescita anche nel 2022, ma l'elevata incertezza, soprattutto relativa all'evoluzione del conflitto tra Russia e Ucraina, rende complesso lo sviluppo di previsioni a 12 mesi.

Il management continua a monitorare attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando costantemente le proiezioni di traffico, effettuando rilevazioni periodiche dei prezzi delle commodities e dei materiali da costruzione e sviluppando analisi di sensitività finalizzate a quantificare gli impatti economici e finanziari derivanti da suddetti fenomeni. Una serie di iniziative è già in corso (es: fruizione degli ammortizzatori sociali) e altre saranno intraprese per limitare gli assorbimenti di cassa e garantire la sostenibilità economico-finanziaria del Gruppo.

L'esercizio 2022 sarà caratterizzato dalla riduzione dei flussi di cassa previsti, dovuta alla crescita dei costi energetici e a un eventuale rallentamento della ripresa del traffico, ma beneficerà del fondo destinato ai gestori aeroportuali per il ristoro parziale delle perdite subite (cfr. Legge di Bilancio 2021 - L. 178 del 30/12/2020), già in parte erogato per un importo pari al 50% del danno esposto nella domanda che la società ha inoltrato agli enti competenti, e dell'incasso della cessione della partecipazione nella società SEA Energia previsto entro il primo semestre dell'anno.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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. A seguito dell'applicazione dell'IFRS 5, il Conto Economico 2020 riesposto non include i dati economici di SEA Energia SpA, che vengono esposti nella linea "Risultato netto da Attività destinate alla vendita". Pertanto, l'analisi dei settori che segue non include il *business Energy*.

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

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation		General Aviation		Consolidato	
	2021	2020 riesposto	2021	2020 riesposto	2021	2020 riesposto
RICAVI di GESTIONE	312.500	236.799	12.732	9.716	325.232	246.515
EBITDA	23.134	(37.217)	8.607	6.166	31.741	(31.051)
EBIT	(87.346)	(138.776)	6.552	3.962	(80.794)	(134.814)

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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⁾		
	2021	% vs 2020	% vs 2019	2021	% vs 2020	% vs 2019	2021	% vs 2020	% vs 2019
Malpensa	113.099	+26,7%	-49,8%	9.572,2	+32,9%	-66,7%	741.774	+45,1%	+36,1%
Linate	45.362	+59,1%	-35,0%	4.307,1	+91,3%	-34,1%	1.320	+72,6%	-79,3%
Totale traffico commerciale	158.461	+34,5%	-46,3%	13.879,3	+46,8%	-60,6%	743.094	+45,1%	+34,8%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate+partite in tonnellate

Gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - gestiti dal Gruppo SEA - hanno servito nel 2021 13,9 milioni di passeggeri di aviazione commerciale.

La nuova ondata pandemica registrata nei primi mesi del 2021 e le conseguenti limitazioni agli spostamenti hanno contribuito a ritardare la ripresa del traffico. Un parziale recupero dei volumi ha avuto luogo solo a partire dal mese di maggio, trend consolidatosi nei mesi estivi e protrattosi fino al mese di novembre. Il diffondersi della nuova variante Omicron a partire dal mese di dicembre 2021 ha influito negativamente sulla ripresa del settore del trasporto aereo, che ha mostrato, già nella seconda metà del mese, segnali di rallentamento anche sull'operatività degli aeroporti di Milano.

Pur in questo contesto, il traffico di aviazione commerciale ha registrato una ripresa: se confrontata al 2020, la crescita annua dei movimenti nel 2021 è stata pari al +34,5% (dato che include anche l'attività cargo) mentre quella dei passeggeri +46,8% (+4,4 milioni di passeggeri). Tuttavia, occorre precisare che il 2020 è stato un anno in cui l'operatività degli scali è stata svolta in modo regolare per i primi due mesi, mentre dal mese di marzo il diffondersi della pandemia e le restrizioni agli spostamenti hanno portato il traffico ai minimi livelli mai registrati.

Nel mese di agosto 2021 è stata registrata la performance migliore in termini di passeggeri trasportati: 2 milioni di passeggeri, pari al 56% del traffico pre-pandemia (3,6 milioni di passeggeri nell'agosto 2019). Nei primi quattro mesi dell'anno il traffico si è attestato ad un livello pari al 14% di quello pre-pandemia (2019) per poi recuperare progressivamente sino a raggiungere il 61% a dicembre 2021.

Nel corso dell'esercizio in esame, le iniziative volte a limitare gli effetti negativi della pandemia, tra cui la campagna vaccinale, i voli Covid Tested, che hanno portato alla creazione dei cosiddetti corridoi turistici Covid free dal mese di giugno, e il certificato vaccinale come documento riconosciuto e abilitante al viaggio verso le destinazioni europee e nord americane, hanno permesso alle compagnie aeree di immettere maggiore capacità in termini di posti offerti.

Il load factor è risultato pari al 63%, in crescita 5 punti percentuali rispetto al 2020 e si compone del 70% su tratte domestiche e del 58% su tratte internazionali, a testimonianza di un recupero non uniforme sui vari segmenti di traffico.

Nel 2021 l'aeroporto di Malpensa, con 9,6 milioni di passeggeri (pari al 33,3% rispetto all'esercizio 2019), ha registrato una crescita del +32,9% rispetto al 2020, pari a 2,4 milioni di passeggeri incrementali.

Le principali compagnie aeree low cost operanti sull'aeroporto di Malpensa (easyJet, Ryanair e Wizzair) si sono concentrate su tratte domestiche e, in misura minore, verso quelle europee. Il traffico intercontinentale si è sviluppato principalmente verso il Medio Oriente con collegamenti operati da Turkish Airlines, Emirates e Qatar Airways, verso il Nord Africa con Egypt Air, Royal Air Maroc e Tunisair, mentre i flussi da e per il Nord America sono stati serviti da Delta Air Lines, United Airlines, American Airlines ed Emirates.

Nel 2021 l'aeroporto di Linate ha gestito 4,3 milioni di passeggeri (pari al 65,9% del traffico operato 2019 – anno nel quale il terminal è stato inattivo per 3 mesi), in crescita del 91,3% rispetto al 2020 (si noti che nel 2020 l'aeroporto di Linate è stato chiuso dal 16 marzo al 15 luglio).



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Durante il mese di ottobre 2021, e più precisamente dal giorno 14, la compagnia di bandiera Alitalia ha cessato l'attività volativa e, contestualmente (dal 15 ottobre), ha iniziato ad operare ITA Airways con una ridotta flotta di aeromobili (flotta qualitativamente migliore e con capacità media più elevata) e con un numero di slot disponibili sull'aeroporto di Linate inferiore del -15% rispetto a quanto operato da Alitalia.

La disponibilità di slot liberati da Alitalia e la normativa transitoria in materia di "allocazione slot" ha permesso ad alcuni vettori di incrementare le frequenze o di avviare la propria operatività a Linate.

Nel corso del 2021 la quota di mercato complessiva di Alitalia e del vettore subentrante ITA è stata pari al 59% a Linate con un traffico prevalentemente domestico (89%). Tra gli altri vettori operanti sullo scalo vi sono easyJet (7%), Iberia e Wizzair (5% entrambe), Lufthansa, Air France, Volotea (4% di quota di mercato a testa). Volotea, recentemente operativa sullo scalo, ha effettuato a partire dal mese di giugno collegamenti verso la Sicilia e, dalla stagione invernale, opera "oneri di servizio pubblico". La restante quota di mercato del 12% è ripartita tra KLM, British Airways, Blue Air (da maggio ha attivato collegamenti verso Bucarest), Austrian Airlines (da giugno collega la capitale austriaca), Brussels Airlines, Scandinavian Airlines, Vueling Airlines ed Air Malta.

Mentre il trasporto passeggeri ha continuato anche nel 2021 ad essere condizionato dalla diffusione della pandemia, pur con impatti inferiori rispetto al 2020, il comparto cargo ha fatto registrare risultati record, superiori anche al 2019, con circa 743 mila tonnellate di merce trasportata (+45,1%). Il risultato conferma il ruolo della Cargo City di Malpensa come polo primario per gli scambi di merci in import ed export a livello nazionale e come base logistica di DHL.

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*. Rimane elemento di rilievo, anche nel 2021, il fenomeno della conversione al trasporto delle merci di alcuni aeromobili in precedenza dedicati al trasporto passeggeri, con lo sfruttamento, oltre che della capacità della stiva degli aeromobili, anche dello spazio in cabina (cosiddetti voli "freighters").

Principali destinazioni per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano

Nella classifica degli aeroporti maggiormente serviti dal sistema aeroportuale di SEA nel 2021, Catania, Palermo e Parigi (Charles de Gaulle e Orly) hanno occupato le prime tre posizioni; oltre a Parigi, tra le principali destinazioni internazionali per numero di passeggeri trasportati vi sono Madrid, Londra (con 5 aeroporti) ed Amsterdam.

Passeggeri in migliaia

		2021	% vs 2020	% vs 2019	Inc. % 2021 sul totale
1	Catania	1.273,9	+79,3%	-23,4%	9,2%
2	Palermo	980,8	+104,1%	-14,5%	7,1%
3	Parigi	732,4	+48,6%	-64,1%	5,3%
4	Napoli	719,0	+142,6%	-20,3%	5,2%
5	Bari	681,2	+133,3%	-3,2%	4,9%
6	Lamezia Terme	607,6	+92,4%	-27,1%	4,4%
7	Cagliari	583,9	+68,4%	-32,2%	4,2%
8	Brindisi	542,3	+130,4%	+10,3%	3,9%
9	Olbia	467,3	+86,6%	-26,2%	3,4%
10	Madrid	432,0	+58,4%	-61,2%	3,1%
11	Londra	425,0	-31,5%	-83,0%	3,1%
12	Amsterdam	402,4	+26,6%	-66,7%	2,9%
13	Roma	357,3	-8,2%	-70,0%	2,6%
14	Barcellona	308,8	+72,6%	-65,3%	2,2%
15	Brussels	259,2	+56,2%	-60,3%	1,9%
	Altri	5.106,1	+24,9%	-72,3%	36,8%
	Totale	13.879,3	+46,8%	-60,6%	100,0%

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Principali compagnie aeree per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano

easyJet, con un quota di mercato pari al 22% (24% nel 2020 e nel 2019) si conferma la principale compagnia aerea anche nel 2021 servendo oltre 3,1 milioni di passeggeri; a seguire, Alitalia e il vettore subentrante ITA* con complessivi 2,5 milioni di passeggeri (quota 18%), Ryanair (quota 14%, +1 punto rispetto al 2020) e Wizz Air, che ha incrementato il network sullo scalo di Malpensa ampliando la sua quota di mercato dal 2% del 2019 all'11% del 2021. Tra i primi vettori extra europei Emirates e Turkish Airlines hanno ricoperto rispettivamente il nono ed il dodicesimo posto con collegamenti verso Dubai, New York ed Istanbul.

Passeggeri in migliaia

		2021	% vs 2020	% vs 2019	Inc. % 2021 sul totale
1	Easyjet	3.111,9	+38,7%	-62,5%	22,4%
2	Alitalia/ITA*	2.532,0	+21,0%	-56,5%	18,2%
3	Ryanair	1.998,5	+110,2%	-22,4%	14,4%
4	Wizz Air	1.503,7	+276,0%	+151,0%	10,8%
5	Lufthansa	438,0	+10,0%	-73,6%	3,2%
6	Air France	338,9	+82,1%	-44,1%	2,4%
7	Vueling Airlines	283,0	+46,8%	-72,3%	2,0%
8	Neos	247,7	+4,2%	-69,6%	1,8%
9	Emirates	247,6	+20,8%	-73,6%	1,8%
10	Klm	238,2	+70,9%	-44,2%	1,7%
11	Iberia	231,4	+83,9%	-53,3%	1,7%
12	Turkish Airlines	212,1	+77,3%	-56,3%	1,5%
13	Volotea Airlines**	178,4	-	-	1,3%
14	British Airways	168,0	-16,4%	-80,9%	1,2%
15	Air Europa	155,1	+78,6%	-49,3%	1,1%
	Altri	1.994,8	+6,5%	-80,6%	14,4%
	Totale	13.879,3	+46,8%	-60,6%	100,0%

* Alitalia ha sospeso l'operatività il 14 ottobre 2021; ITA operativa dal 15 ottobre 2021

** Volotea Airlines non ha operato nel 2019 e nel 2020



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

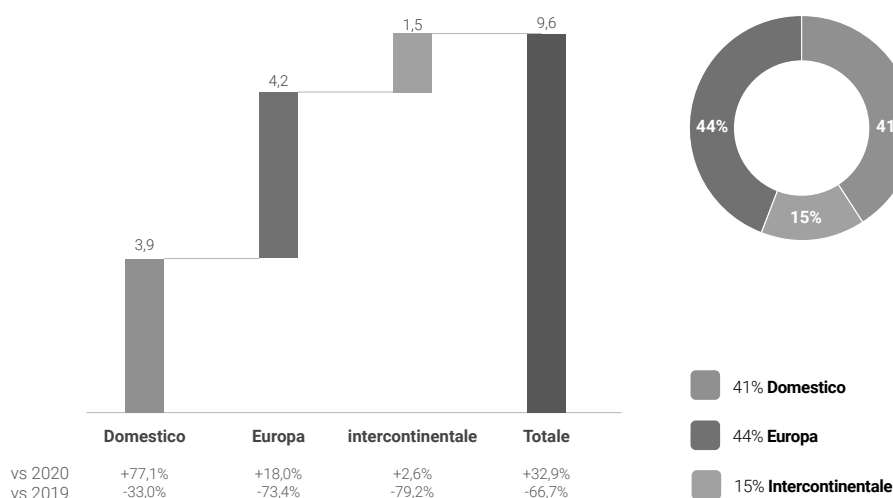
Composizione per area geografica del traffico

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

Malpensa

Anno 2021 - Composizione per area geografica del traffico passeggeri di Malpensa

Passeggeri in milioni



Nel corso del 2021 l'aeroporto di Malpensa ha registrato 9,6 milioni di passeggeri con una crescita del 32,9% rispetto al 2020 ed una contrazione del -66,7% rispetto al periodo pre-pandemia (2019).

L'aumento di 2,4 milioni di passeggeri rispetto all'esercizio 2020 è da attribuirsi esclusivamente alle compagnie low cost (+2,6 milioni passeggeri) che hanno recuperato il 48% del traffico prodotto nel 2019, mentre le compagnie tradizionali hanno fatto registrare un risultato negativo anche se di minore entità (-219 mila passeggeri).

Tra i principali vettori per numero di passeggeri trasportati si evidenziano easyJet (2,8 milioni), Ryanair (2,0 milioni) e Wizz Air (1,3 milioni); quest'ultima, oltre ad aver potenziato il proprio network, ha basato a Malpensa un nuovo aeromobile a partire dal mese di giugno 2021, portando a sei il numero di macchine operanti sullo scalo.

Tra le principali destinazioni servite vi sono i collegamenti nazionali verso Catania, Palermo, Lamezia Terme, Napoli, Bari e Brindisi, ed a seguire, come prime destinazioni internazionali, Parigi Charles de Gaulle e Barcellona.

A partire dal mese di maggio la sperimentazione dei Covid-tested flights e la progressiva somministrazione dei vaccini, hanno permesso di riattivare gradualmente i collegamenti verso gli Stati Uniti: New York ha beneficiato di un volo giornaliero operato da American e Delta a partire da maggio, da giugno United ha portato a 5 le frequenze settimanali (da 4 di inizio maggio) ed Emirates da maggio con 4 frequenze settimanali e giornaliero da luglio. Oltre ai collegamenti con il Nord America, le principali destinazioni intercontinentali sono state Dubai, Istanbul, Doha, Il Cairo e Casablanca. Nel corso dell'anno, nonostante l'incremento dei posti offerti, lo sviluppo del traffico su destinazioni intercontinentali è stato influenzato dalle restrizioni all'ingresso applicate dai vari Stati.



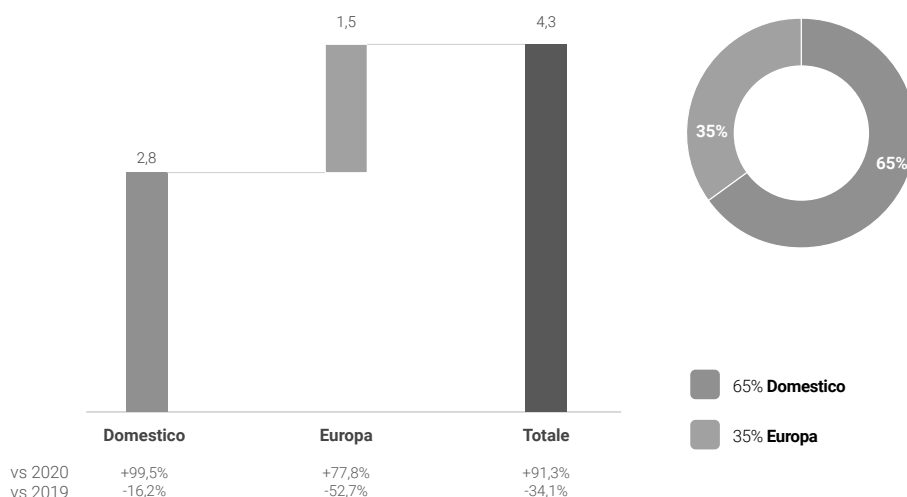
MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Linate

Anno 2021 - Composizione del traffico passeggeri per l'aeroporto di Linate

Passeggeri in milioni



Nel 2021 l'aeroporto di Linate ha registrato 4,3 milioni di passeggeri, in crescita del +91,3% rispetto all'esercizio 2020, nel corso del quale, a causa lockdown nazionale, lo scalo è stato chiuso da marzo a luglio; rispetto al periodo pre-pandemia (2019) il traffico è risultato inferiore del -34,1%.

L'andamento del traffico è stato caratterizzato dalla cessazione dell'operatività di Alitalia avvenuta il 14 ottobre con il contestuale avvio dell'attività volativa da parte di ITA Airways a partire dal giorno successivo. La nuova compagnia ha iniziato ad operare con parte della flotta di Alitalia, escludendo le macchine meno performanti e quelle a minore capacità (Embraer). Per quanto riguarda il traffico domestico, ITA ha inizialmente incrementato le frequenze settimanali su destinazioni già operate da Alitalia e sospeso i collegamenti in "onere di servizio pubblico", la cui gestione è stata trasferita a Volotea. Sono stati attivati nuovi collegamenti europei per Francoforte, Dusseldorf, Parigi Charles de Gaulle ed Orly ed incrementate le frequenze su destinazioni internazionali già esistenti.

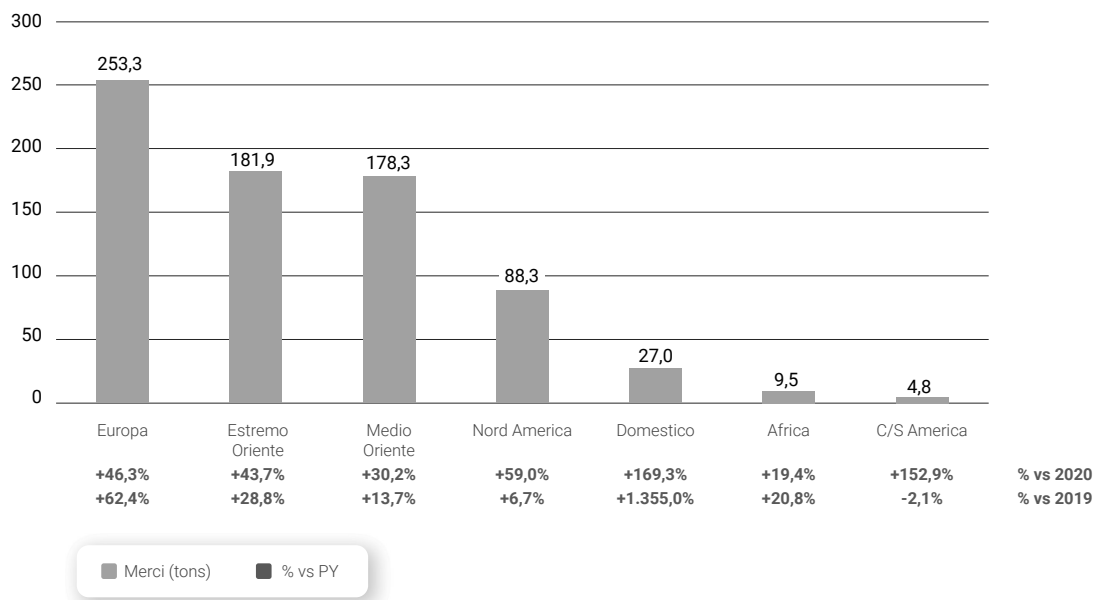
Tra i principali vettori operanti sullo scalo per numero di passeggeri serviti troviamo anche easyJet (320 mila), Iberia (210 mila), Wizzair (207 mila), Lufthansa (184 mila), Volotea (178 mila) nuovo entrante che ha operato a partire dal mese di giugno collegamenti verso la Sicilia e dalla stagione invernale i cosiddetti "oneri di servizio pubblico", Air France (153 mila), KLM (137 mila), British Airways (127 mila), Blue Air (60 mila) nuovo entrante che da maggio ha attivato dei collegamenti verso Bucarest, Austrian Airlines (49 mila) anch'esso nuovo a Linate che da giugno ha collegato la capitale austriaca, Brussels Airlines (44 mila), Scandinavian Airlines (40 mila), Vueling Airlines (32 mila), Air Malta (22 mila) ed Aer Lingus (17 mila).



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Anno 2021 - Traffico merci per area geografica - Aeroporti gestiti da SEA



Nel corso dell'esercizio 2021 sono state movimentate 743,1 mila tonnellate di merce in crescita del 45,1% verso il 2020 e del 34,8% rispetto al 2019.

Si evidenziano incrementi sia per il trasportato all-cargo con 204,8 mila tonnellate incremental (45,3%) sia per la merce trasportata su aeromobili a configurazione mista (passeggeri e merce) con 26,2 mila tonnellate (44,0%).

Tali risultati sono attribuibili al cambiamento del modello operativo dei vettori cargo avvenuto a seguito del lockdown, in cui si è verificata l'assenza quasi totale dei voli passeggeri e della relativa capacità di stiva. Hanno contribuito inoltre la crescita degli acquisti attraverso canali digitali e il rafforzamento della posizione di DHL con l'inaugurazione del nuovo magazzino avvenuta a fine 2020. DHL (European Air Transport) ha infatti incrementato le merci processate a 164,4 mila tonnellate, con una crescita del +143% rispetto al 2020. Tra gli altri courier, si segnala l'incremento del 17% del trasportato Fedex con 44,8 mila tonnellate. Il mercato e-commerce con Amazon ha processato 43,1 mila tonnellate di merce con un incremento del +14%.

I principali vettori all-cargo che hanno contribuito al risultato record del 2021 sono stati China Airways con 39 mila tonnellate (+22 mila, +133,9%), Qatar Airways con 62 mila tonnellate (+14 mila, +28,9%) e Cargolux con 92 mila tonnellate (+14 mila, +17,2%).

Rispetto alle performance del 2020, le quantità di merci trasportate per area geografica hanno evidenziato incrementi diffusi su tutte le aree: in particolare, l'Europa ha registrato il +46,3%, l'Estremo Oriente il +43,7%, il Medio Oriente il +30,2% ed il Nord America +59,0%.

Dal raffronto dei risultati del 2021 con l'ultimo anno pre-pandemia (2019), si è confermato il trend positivo registrato nel 2020: Europa +62,4%, Estremo Oriente +28,8%, Medio Oriente +13,7% e Nord America +6,7%, l'Africa +20,8%, in controtendenza il C/S America è risultato in contrazione del -2,1%.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Ricavi

I ricavi dell'esercizio 2021, pari a 312.500 migliaia di euro, sono aumentati di 75.702 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (+32,0%) per effetto dell'incremento del traffico gestito. In particolare:

- Ricavi *Aviation*, pari a 195.850 migliaia di euro, sono aumentati di 50.898 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente. La significativa riduzione registrata nel primo semestre dell'anno a seguito dell'acuirsi della pandemia e delle conseguenti restrizioni del traffico è stata più che compensata nel secondo semestre dell'anno quando si è registrata una ripresa significativa del traffico. Positivo il contributo del comparto Cargo che ha confermato – anche nel 2021 – il trend di sviluppo.
- I Ricavi *Non Aviation* pari a 116.650 migliaia di euro sono in crescita di 24.804 migliaia di euro. La crescita dei ricavi, concentrata anch'essa nel secondo semestre dell'anno, è dovuta non solo all'andamento del traffico passeggeri, ma anche ad altri effetti quali la riduzione degli sconti concessi ai *tenant* e alla parziale riapertura di alcune sale VIP. I comparti più correlati all'andamento del traffico passeggeri, quali le attività retail (+10.358 migliaia di euro rispetto al 2020) e parcheggi (+10.303 migliaia di euro rispetto al 2020), hanno contribuito maggiormente a tale crescita.

Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* sono incrementati di 15.234 migliaia di euro (+5,5%) passando da 276.360 migliaia di euro nel 2020 a 291.594 migliaia di euro nel 2021.

Tale andamento è dovuto al maggiore costo del lavoro, che si incrementa di 4.186 migliaia di euro (+3,2%) in conseguenza del minore ricorso agli ammortizzatori sociali, e all'aumento dei costi operativi per beni e servizi acquistati da terzi. Tali costi sono risultati in crescita di 11.048 migliaia di euro per i maggiori volumi di traffico, i maggiori oneri correlati all'emergenza sanitaria e l'aumento dei costi energetici. Ha inciso sulla crescita dei costi operativi anche la piena operatività per tutto l'esercizio dello scalo di Linate (incluse le nuove aeree inaugurate nel mese di giugno) e del Terminal 1 di Malpensa.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA dell'esercizio è positivo per 23.134 migliaia di euro e registra

un incremento di 60.351 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio.

Gli ammortamenti e gli accantonamenti netti al fondo di ripristino, al fondo rischi e oneri ed al fondo svalutazione crediti sono superiori agli stessi valori 2020 per 8.922 migliaia di euro, di cui 11.466 migliaia di euro per maggiori accantonamenti al fondo perdite e rischi su crediti e -2.544 migliaia di euro per l'effetto combinato di minori ammortamenti e maggiori accantonamenti netti al fondo di ripristino.

L'EBIT del *business Commercial Aviation* risulta pari a -87.346 migliaia di euro, in aumento di 51.430 migliaia di euro rispetto all'anno precedente.

Investimenti

I principali investimenti del *business Commercial Aviation* hanno riguardato:

- presso lo scalo di Malpensa, l'importante intervento di manutenzione straordinaria sulla pista di volo 17L/35R consistente nella riqualifica profonda della pavimentazione per circa i due terzi della sua lunghezza, delle taxiway e dei piazzali di sosta aeromobili, oltre agli interventi di manutenzione straordinaria degli aiuti visivi luminosi che, oltre a migliorare la funzionalità e l'affidabilità del sistema, hanno portato a una riqualifica degli impianti anche in un'ottica di efficientamento energetico;
- presso lo scalo di Linate, il completamento della costruzione del Corpo F, con la realizzazione delle nuove linee smart security nell'area controllo bagagli e l'apertura delle nuove aree commerciali e food&beverage.

Altre informazioni

Sviluppo del comparto retail

Nel corso del 2021, la performance del comparto retail è stata fortemente influenzata dalle modifiche di assetto infrastrutturale, intervenute sia per il contesto di diffusione del virus nelle sue varie fasi sia per il susseguirsi di norme che hanno impattato sulla mobilità delle persone e la loro propensione al viaggio, con pesanti ripercussioni sul travel retail. Va evidenziato che la ripresa del traffico ha interessato quasi esclusivamente il target passeggeri Schengen mentre il perdurare delle limitazioni e restrizioni per le tratte intercontinentali ha pressoché azzerato la presenza di passeggeri considerati top spender con una conseguente forte contrazione delle performance soprattutto del comparto lusso.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Tale andamento ha condizionato l'utilizzo dei terminal che durante l'anno hanno registrato diverse variazioni di gestione operativa e conseguentemente di flussi passeggeri, con un inevitabile impatto sulle performance retail. In particolare, il satellite Nord di Malpensa, abitualmente dedicato al traffico extra-Schengen, è rimasto chiuso fino a fine marzo, mentre il satellite sud, dedicato al traffico Schengen, è rimasto inattivo fino alla fine di maggio. Il satellite centrale, unico rimasto operativo per tutto il tempo, è stato quindi destinato agli imbarchi Schengen per poter meglio gestire le operazioni d'imbarco in conformità alle prescrizioni anti-Covid di Enac. Nella seconda parte dell'anno, a fronte della ripresa del traffico, è stato deciso di riaprire il satellite Sud, ripristinando l'operatività di tutti i satelliti.

Importante segnalare che presso lo scalo di Linate, a seguito dell'inaugurazione del progetto del nuovo Corpo F e quindi della nuova area commerciale, tra i mesi di luglio e ottobre le nuove aperture hanno arricchito l'offerta della piazza principale. Brand quali: Borsalino, Salvatore Ferragamo, Ermenegildo Zegna, Dolce & Gabbana, Emporio Armani, hanno completato il polo luxury.

Accordi bilaterali

Nel corso del 2021 le autorità nazionali competenti non hanno sottoscritto accordi bilaterali con le autorità aeronautiche di paesi terzi, anche se sono stati registrati comunque degli sviluppi in materia: concessione di un'autorizzazione temporanea a Singapore Airlines per operare 3 voli a settimana sul settore Milano/Barcellona/Milano, con diritti di quinta libertà, in prosecuzione del volo originante a Singapore. Nel 2021 l'Unione Europea ha sottoscritto importanti accordi globali per la liberalizzazione del traffico aereo e la convergenza normativa in materia aeronautica con Regno Unito, Qatar, Ucraina e Armenia.

General Aviation

Dati di traffico

Nel corso del 2021 SEA Prime ha gestito 27.253 movimenti di aviazione generale tra i due scali di Milano Linate Prime e Malpensa Prime, registrando una crescita del +74,1% rispetto al 2020, in incremento anche rispetto all'esercizio 2019 del +11,2%.

La dimensione media degli aeromobili che sono transitati sugli scali di SEA Prime è aumentata passando da 13,8 tonnellate nel 2020 a 15,4 tonnellate del 2021 (in riduzione del -7,4% rispetto al 2019).

La ripresa del traffico è stata favorita dalla riduzione delle restrizioni agli spostamenti e dagli eventi internazionali, quali la settimana della moda, il Gran Premio di F1 di Monza e le partite di Champions League delle squadre milanesi. Il traffico domestico ha registrato un incremento del 57,7% rispetto al 2020 ed il traffico internazionale del 84,4%.

Lo scalo di Milano Linate Prime, primo scalo di aviazione generale in Italia, ha registrato 22.011 movimenti in incremento del +76,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Lo scalo di Milano Malpensa Prime ha gestito 5.242 movimenti, in aumento del +65,5% verso lo stesso periodo del 2020. Mediamente nell'anno sono stati gestiti 75 movimenti giornalieri con un picco di 166 movimenti/giorno registrato nel mese di settembre in occasione del Gran Premio di F1.

Ricavi e Costi Operativi

I ricavi del *business* General Aviation dell'esercizio 2021 sono stati 12.732 migliaia di euro, in incremento di 3.015 migliaia di euro (+31,0%) rispetto allo stesso periodo del 2020. Tale incremento è dovuto alla significativa crescita dei movimenti gestiti sugli scali di Linate e Malpensa.

I costi operativi, pari a 4.125 migliaia di euro, hanno registrato un incremento di 575 migliaia di euro (+16,2%). La crescita è dovuta al maggiore costo del lavoro (+195 migliaia di euro) per minore fruizione di ammortizzatori sociali e all'incremento degli altri costi di gestione (+380 migliaia di euro) riconducibili ai maggiori costi energetici.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte l'EBITDA dell'esercizio 2021 è pari a 8.607 migliaia di euro, in incremento di 2.441 migliaia di euro (+39,6%) rispetto all'esercizio precedente.

Per le stesse dinamiche, l'EBIT dell'esercizio 2021, risulta in incremento di 2.590 migliaia di euro e si attesta a 6.552 migliaia di euro.

Investimenti

Il principali investimenti del business General Aviation sono riconducibili alla prosecuzione delle attività progettuali legate a prescrizioni del Certificato Prevenzione Incendi (CPI) sia per gli hangar sia per l'aerostazione di Linate e alla progettazione di un nuovo hangar manutentivo.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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 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*.

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.

Dall'inizio dell'emergenza pandemica la metodologia di prioritizzazione ha recepito l'esigenza di assegnare maggiore rilevanza ad eventi di rischio con impatti di natura economico-finanziaria nel breve termine, alla luce del particolare contesto 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 ne sia il responsabile primario, 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.

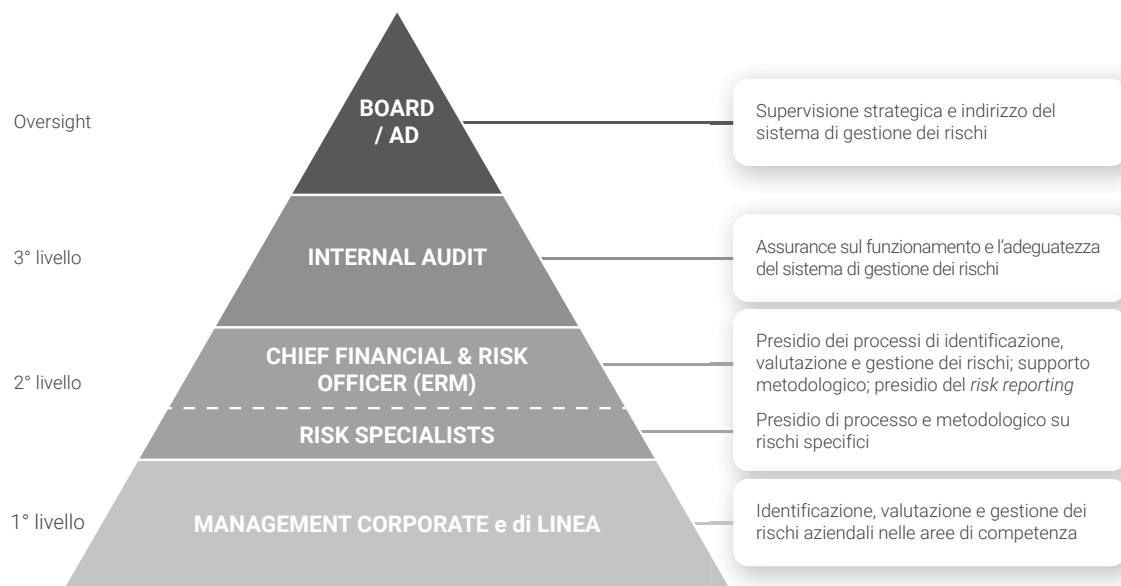
Il Top Management esamina periodicamente il profilo di rischio aziendale e indirizza la gestione dei principali rischi emersi, approvandone i piani di risposta proposti, in coerenza con gli obiettivi strategici e la propensione al rischio aziendale definita dal Consiglio di Amministrazione.

La funzione Internal Audit, verifica in via indipendente l'efficacia ed effettiva operatività del sistema di gestione dei rischi.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021



PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO DEL GRUPPO SEA

Nell'ultimo trimestre del 2021 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 e la funzione ERM. 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, ma sono stati inclusi nel perimetro di analisi anche quei rischi il cui potenziale verificarsi supera l'arco di piano (ad esempio rischi afferenti alla sfera della sostenibilità ambientale).

Di seguito sono riportati i rischi più significativi presenti sulla *Risk Heat Map* di Gruppo.

1. Rischi di contesto esterno

Rischi derivanti dal cambiamento del contesto di mercato in cui agisce l'azienda. Il cambiamento può essere dovuto a diversi fattori:

- dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali;
- strategie delle compagnie aeree;
- cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio;

- evoluzioni tecnologiche;
- cambiamenti climatici ed eventi straordinari (terremoti, pandemie, eruzioni vulcaniche).

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 la malattia respiratoria Covid-19 si è via via diffusa in vari paesi fino ad essere dichiarata "pandemia" l'11 marzo 2020 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Le restrizioni imposte ai viaggi, in un clima di chiusura o semi-chiusura dei confini dei Paesi extra-europei ed europei, hanno in breve tempo quasi azzerato il traffico passeggeri nella maggior parte degli scali di tutto il mondo. Il Gruppo ha immediatamente impiegato tutte le risorse possibili e necessarie per garantire la salute di dipendenti e passeggeri e contemporaneamente tutelare l'equilibrio economico finanziario del Gruppo.

Il 2021 ha visto il perdurare delle restrizioni agli spostamenti nazionali e internazionali e dello stato di profonda crisi del settore del trasporto aereo. In questo contesto è stato confermato l'assetto operativo dei due scali, introdotto nel 2020, che vede la chiusura del Terminal 2 di Malpensa al traffico passeggeri.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Nei primi mesi dell'esercizio sono state avviate le campagne di vaccinazione su larga scala in tutta Europa e in numerosi paesi del mondo, con uno sforzo organizzativo senza precedenti stante la necessità di somministrare il farmaco ad un'elevata percentuale della popolazione in tempi molto brevi.

L'andamento delle campagne di somministrazione dei vaccini, il rallentamento della diffusione del virus e la conseguente situazione di minor pressione sul sistema sanitario nazionale, insieme ad un lento ma costante alleggerimento delle restrizioni agli spostamenti hanno consentito una progressiva ripresa del traffico passeggeri che ad Agosto 2021 si è attestato a circa il 60% dello stesso periodo del 2019.

Il contesto è in ogni caso molto incerto. In Europa e nel Mondo si sono osservate successive ondate di diffusione del virus, oltre alla comparsa di mutazioni del virus originale (c.d. "varianti") per alcune delle quali si è osservata maggiore contagiosità e si teme l'eventuale resistenza ai vaccini attualmente somministrati. Non è possibile, inoltre, escludere in un futuro prossimo la comparsa di altre varianti ad oggi sconosciute.

Sussiste pertanto il rischio che nuove ondate di contagi, con o senza ulteriori "varianti", possano arrestare la ripresa del settore del trasporto aereo, allungando 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

L'uscita del Regno Unito dall'Europa avvenuta il 31 gennaio 2020, è stata seguita da un "periodo transitorio" durante il quale è stato stipulato 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 in particolare i temi relativi ai diritti di traffico.

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, qualora non vi fossero ulteriori interventi regolatori il Regno Unito non sarebbe più servibile da Linate a partire dal 31 ottobre 2022 (estensione del periodo transitorio).

Tale evento comporterebbe una redistribuzione delle rotte tra Linate e Malpensa complessivamente peggiorativa per il Gruppo a seguito della riduzione del traffico

dovuta alla cancellazione di attività su Linate e alla razionalizzazione 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 il 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 pressione economico finanziario. Il default di una o più compagnie aeree operanti sugli scali del Gruppo, avrebbe effetti negativi sulla ripresa delle attività negli aeroporti di Linate e Malpensa.

Alla difficoltà del contesto pandemico si unisce anche l'incertezza dei piani di business del vettore di bandiera ITA (ex Alitalia). Il vettore con hub a Fiumicino ha iniziato ad operare nell'ottobre del 2021 concentrando le attività esclusivamente sullo scalo di Linate.

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 e regime di concessione, 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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Le attività del Gruppo sono inoltre soggette ad un'ampia gamma di leggi in materia di ambiente, emissioni, salute, impronta acustica, sicurezza e pianificazione. Qualsiasi nuova legge e regolamento, a livello europeo o italiano, potrebbe avere un impatto sui costi del Gruppo o dei suoi clienti. Su questo fronte si registra in particolare una crescente attenzione degli Enti Regolatori riguardo alle tematiche ESG e ambientali che potrebbe in futuro costituire una limitazione alla competitività del settore del trasporto aereo.

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 2019, nel corso del 2021 sono stati definiti i nuovi modelli ART da applicare al quinquennio regolatorio 2022-2026.

Permangono ad oggi alcuni elementi di incertezza sulle modalità di implementazione, nello specifico per quello che concerne la determinazione di alcuni parametri di calcolo (tra cui il c.d. "anno base" e i "costi ammissibili"). Tali elementi di incertezza potrebbero generare impatti sui margini 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.

Un riaggravarsi dell'emergenza pandemica potrebbe costringere il Regolatore a reintrodurre le misure sopra citate, o a prevederne di nuove e di più ampia portata, fino a generare la necessità di effettuare investimenti ad oggi non pianificati.

Cambiamenti climatici

Lo svolgimento delle attività aeroportuali negli Scali gestiti dal Gruppo risulta, per sua natura, particolarmente influenzato dalle condizioni climatiche e dalla stagionalità dei fenomeni atmosferici, entrambi fattori in grado di ostacolare le operazioni aeronautiche nonché di rendere difficoltosa la pianificazione in termini di attività da svolgere, allocazione delle risorse e progettazione delle infrastrutture.

Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei

fenomeni meteorologici così detti "estremi" quali, ad esempio, bombe d'acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni ad infrastrutture ed asset aeroportuali. Qualora la tendenza proseguisse immutata, gli impatti per le attività del Gruppo potrebbero risultare ulteriormente aggravati. Al fine di contrastare il climate change nel corso del 2021 entrambi gli scali di Malpensa e Linate hanno ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+ per la gestione attiva delle emissioni.

2. 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.

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.

Le attività della Società possono subire inoltre un'interruzione anche a seguito dello sciopero del personale di società terze che operano nello scalo, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza, o di una non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.).



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Investimenti infrastrutture

Il nuovo Master Plan di Malpensa, in corso di approvazione da parte degli Enti competenti, costituisce lo strumento di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale a medio-lungo termine del Gruppo. Ottenuta l'approvazione tecnica da parte di ENAC alla fine del 2019, è ad oggi ancora in corso di svolgimento lo step successivo dell'iter di approvazione, ovvero la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Il Master Plan prevede infatti un'espansione in direzione Sud rispetto all'attuale sedime per realizzare infrastrutture a supporto del comparto Cargo.

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.

Information Technology

La crescente aggressività e pervasività degli attacchi cyber a livello globale nei confronti dei gestori di infrastrutture strategiche, fisiche o digitali, e le nuove iniziative tecnologiche di Digital Transformation che coinvolgono il Gruppo SEA mantengono rilevante il rischio di vulnerabilità dei sistemi informativi e tecnologici aeroportuali in periodo pandemico.

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 *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 per gli ambiti core e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda. Nel corso del 2021 hanno inoltre avuto luogo le attività di compliance collegate all'inclusione del Gruppo SEA all'interno del c.d. Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica.

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 coronavirus ha inoltre generato, durante i primi mesi della pandemia, difficoltà di approvvigionamento di alcuni specifici beni tra cui, in particolare, le dotazioni personali di sicurezza. La tendenza è proseguita, aggravandosi, nel corso del 2021, evidenziando una generale scarsa tenuta della *supply chain* globale e del comparto produttivo: si sono verificati ritardi in forniture essenziali di materia prime da cantiere, indisponibilità delle stesse con conseguente extracosti e ritardi realizzazione di investimenti. Qualora la situazione di stress perdurasse, o addirittura si aggravasse, le conseguenze per il Gruppo potrebbero avere impatti rilevanti anche nel 2022 e negli anni seguenti.

3. 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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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 le 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 2021 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.

Il ricorso al tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA fa tipicamente 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. Si segnala che al 31 dicembre 2021 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

Al 31 dicembre 2021 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 è esposto alle variazioni dei prezzi delle commodity energetiche, ovvero gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società e al relativo fabbisogno energetico. Nel secondo semestre del 2021 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche che potrebbero perdurare anche nel 2022, esponendo il Gruppo a maggiori costi di approvvigionamento.

Nel corso del 2021, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio mentre nel 2019 aveva effettuato acquisti di certificati ambientali e gas per il fabbisogno 2020, in tal modo eliminando l'impatto



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

derivante dalle variazioni del relativo prezzo verificatesi nell'esercizio in esame.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità per il Gruppo SEA può manifestarsi ove le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a fronteggiare le obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e nei tempi previsti. La liquidità, i flussi di cassa e le necessità di finanziamento del Gruppo SEA sono gestiti attraverso politiche e processi il cui obiettivo è la minimizzazione di tale rischio.

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 e ha ottenuto linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative (anche a seguito dell'emergenza Covid-19) e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo SEA dispone di 134 milioni di euro di risorse liquide, nonostante il perdurare dell'impatto della crisi Covid-19 sulle sue performance economiche e sui relativi cash flows, grazie al processo di rafforzamento della struttura finanziaria effettuata nel corso del 2020 e continuata nel 2021.

A ciò si aggiungono linee di credito irrevocabili non utilizzate per 330 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee revolving disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 70 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023 e 138 milioni di euro di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Tali disponibilità permettono al Gruppo di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri.

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

4. Rischi legali e di compliance

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

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 31 DICEMBRE 2021

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.

Con ordinanza di 30 novembre 2021, il Giudice ha disposto una consulenza tecnica di ufficio, con lo scopo di effettuare una ricostruzione del settore dei servizi a terra presso gli scali milanesi nel periodo 2002/2011, verificando i soggetti che vi operano, la natura dei servizi prestati e ogni altro fattore rilevante al fine di determinarne l'influenza sulla formazione dei prezzi dei servizi, nonché di analizzare la sostenibilità delle ipotesi esposte da ATA e dalle convenute a sostegno delle istanze risarcitorie, formulando le sue conclusioni in ordine all'esistenza ed all'ammontare del danno.

All'udienza del 18 gennaio 2022 per il giuramento del CTU sono state definite le date per il deposito delle memorie nonché fissato il termine per il deposito della relazione finale al 25 luglio 2022.

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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Contenzioso avviato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

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

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

- trasferire il 2% delle azioni di AA2000 a fronte del pagamento del suo attuale valore di mercato;
- risarcire il danno per perdita di chance relativo alla mancata possibilità per Delta Group di rivendere le azioni nel periodo in cui valevano più del prezzo allora pattuito (pari a 2 milioni USD), danno non quantificato;
- risarcire il danno per lucro cessante relativo alla mancata assegnazione a Delta Group di alcune concessioni in tre aeroporti argentini, danno non quantificato.

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

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

La causa è stata inviata alla Corte d'Appello e il ricorrente ha depositato il suo ricorso. In data 14 dicembre 2021 la Corte di Appello di Buenos Aires ha confermato la sentenza di primo grado respingendo in toto le richieste avanzate da Nosedà/ Delta Group. Avendo Controparte la possibilità di opporsi a tale decisione entro la fine del

2021, si è attualmente in attesa della verifica presso il Tribunale di Buenos Aires che non sia stato depositato alcun ricorso avverso alla sentenza di secondo grado.

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'articolato riqualifica il contributo da versare al Fondo, come corrispettivo per il servizio reso dai Vigili del Fuoco, al fine di superare le obiezioni sulla natura di tributo imposto sollevate dai Gestori aeroportuali e ricondurre il



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

rapporto nell'ambito della giurisdizione del giudice ordinario, in contrasto con le sentenze precedentemente emesse sul punto. Con sentenza pubblicata il 26 gennaio 2018 il Tribunale di Roma ha dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice ordinario, dovendo la causa essere devoluta alla Commissione Tributaria.

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

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

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

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

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

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

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

Parallelamente è pendente un giudizio innanzi alla Corte d'Appello di Roma avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, la cui causa per precisazione conclusioni è stata rinviata al 23 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 ultra quinquennale del ricorso di cui sopra, SEA Energia ha espresso ancora il proprio interesse alla prosecuzione del giudizio, procedendo in data 20 aprile 2019, al deposito di una nuova istanza di fissazione udienza.

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

Entrambi i giudizi sono ancora in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.

A fronte di tali contenziosi la Società ha effettuato un adeguato accantonamento.

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

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

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Contestazione Royalties carburante

Nel 2013, con atti distinti, Alitalia Spa in a.s. e Volare hanno convenuto in giudizio Esso Italia, Exxonmobil, Tamoil Italia Spa, Shell Italia Spa e Total Aviazione Italia Srl (quale beneficiaria di un ramo d'azienda di Total Italia spa nell'ambito di una scissione parziale) con Air Total International SA sostenendo di aver versato alle convenute, a titolo di airport fee, somme non dovute.

Le convenute si sono costituite in giudizio ed hanno contestato la domanda dell'attrice; inoltre, hanno chiesto ed ottenuto di chiamare in causa in manleva SEA e altri gestori aeroportuali quali asseriti percettori, seppure in via indiretta, delle fee oggetto della domanda in relazione alle somme corrisposte dall'attrice alle società petrolifere e che queste ultime hanno versato a SEA.

SEA si è costituita nei vari giudizi contestando le domande sotto diversi profili sia di natura preliminare (nullità della chiamata in causa, carenza di legittimazione attiva delle convenute a proporre la domanda, intervenuta prescrizione) sia di merito. In particolare, le difese di SEA rispetto alle pretese avversarie con specifico riferimento al periodo post 2005 si basavano soprattutto sull'aver dato corretta applicazione ad una specifica nota di ENAC del 2009 che determinava i corrispettivi di refuelling.

Tuttavia, più recentemente, è emerso *i)* un giudizio amministrativo non collegato alle cause di che trattasi, con cui il su citato provvedimento di Enac, sul quale si basava buona parte della difesa di SEA, è stato annullato dal competente Tribunale, e *ii)* la condanna in primo grado di SEA con sentenza emessa a dicembre 2021, con cui il giudice ha accolto parzialmente la domanda di manleva svolta da Exxon nei confronti di SEA, per 3.730 migliaia di euro a fronte della richiesta iniziale pari a circa 13 milioni di euro, avverso la quale SEA ha provveduto a depositare appello.

Si fa presente, a tal proposito, che detta sentenza va in continuità con le condanne parziali già emesse dal Tribunale di Milano, ma in controtendenza rispetto a quanto stabilito dal Giudice nell'ambito del giudizio che vedeva contrapposte SEA e Q8. In tale sentenza, infatti, (i) veniva dichiarata la prescrizione delle domande di Alitalia per le forniture fino al 12.8.2013; (ii) venivano rigettate le domande per la restante parte; e (iii) veniva altresì condannata Alitalia alla rifusione delle spese del giudizio e agli interi costi di CTU. Anche in questo caso è pendente l'appello.

Pertanto, valutando il rischio come probabile, la società ha provveduto a effettuare nel proprio bilancio un accantonamento adeguato.

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'annualità 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 la cui trattazione, con Decreto del Presidente della Sesta Sezione Civile del 7 dicembre 2021, è stata fissata e si è tenuta il 13 gennaio 2022. Si resta, invece, in attesa che venga fissata l'udienza di trattazione presso la Suprema Corte del ricorso concernente l'annualità 2011.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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 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. All'esito definito di questi due contenziosi, si è aggiunto inoltre quello relativo alle tre ulteriori Sentenze n. 2959/2020, n. 396/2021 e 677/2021 per le quali sono nel frattempo decorsi i termini ordinari per l'eventuale impugnazione in Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate e per le quali, quindi, grazie al definitivo passaggio in giudicato, il relativo iter giudiziale si è ormai chiuso con esito pienamente vittorioso. 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. Si resta in attesa che venga fissata l'udienza di trattazione presso la Suprema Corte.

A quanto sinora esposto, si aggiungono i nuovi giudizi pendenti presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano relativi ad ulteriori quattro ricorsi presentati dalla Società avverso altrettanti Avvisi di liquidazione notificati dall'Agenzia delle Entrate nel corso dell'esercizio 2021, per tre dei quali (i.e. RGR n. 2268/2021, 2269/2021 e 2539/2021) in data 9 marzo 2022 i giudici tributari si sono già espressi favorevolmente con le Sentenze n. 656/2022, n. 657/2022 e n. 654/2022. Relativamente al quarto ricorso RGR n. 2850/2021 l'udienza si terrà il prossimo 25/03/2022.

Infine, con specifico riferimento all'autonomo iter giudiziale del ricorso proposto avverso l'Avviso di liquidazione n. 2017/003/SC/3378/0/002 (c.d. Sentenza Swiss Air), si evidenzia che in data 14 giugno 2021 la Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha depositato la Sentenza n. 2591/2021, ancora una volta totalmente favorevole per la Società, contro nel mese di dicembre l'Agenzia delle Entrate ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. La Società provvederà a depositare le proprie controdeduzioni per la necessaria e conseguente costituzione in giudizio, la cui trattazione in udienza è stata fissata per il prossimo 16 maggio 2022.

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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Altri contenziosi

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

Con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017 è stata dichiarata l'apertura della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia SAI S.p.A., ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003 ("Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017" o "Procedura Alitalia"). Con domanda di insinuazione trasmessa ai Commissari in data 5 dicembre 2017 (cron. n. 06275) SEA ha chiesto di essere ammessa al passivo di Alitalia per l'importo complessivo di euro 41.050.979,58. Successivamente all'insinuazione al passivo, SEA SpA ha ricevuto pagamenti da Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un totale di 9.530.245,37 euro relativi ai crediti post 2 maggio in prededuzione (in origine pari a 9.622.397,82 euro). Alla data del 13 luglio 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. 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, in data 17 giugno 2021, è stata depositata la relazione peritale definitiva che definisce l'esatto importo del credito privilegiato per SEA in

126.263,43 euro, e che, nel contempo, recepisce una serie di osservazioni e contestazioni da parte dei vari CTP (incluso il CTP di SEA) in merito al criterio utilizzato per l'identificazione degli aeromobili di proprietà di Alitalia; in data 4 novembre 2021 è stato depositato il progetto di stato passivo e si è attualmente in attesa della fissazione dell'udienza per la verifica del credito SEA. 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. 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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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. SEA, dopo essersi costituita in giudizio nel marzo scorso, ha provveduto a depositare la prima memoria il 31 maggio e la memoria istruttoria il 30 giugno, procederà al deposito delle memorie di prova contraria il 20 luglio. Il 1° ottobre 2021 si è svolta l'udienza per l'ammissione dei mezzi di prova, nel corso della quale il Giudice ha fissato al 21 dicembre 2021 l'escussione di due testi di parte attrice nonché al 3 giugno 2022 l'udienza per il prosieguo delle attività e per la valutazione della richiesta di consulenza tecnica avanzata da Alitalia. All'udienza del 21/12/21 dei quattro testi intimati dalla Procedura, nessuno è comparso.

Il Giudice, preso atto di quanto sopra, ha rinviato la causa all'udienza del 1° febbraio 2022, poi differita al 12 aprile 2022, per l'escussione dei due testi di ciascuna parte. 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.

Fallimento Ernest SpA e conseguente revocatoria fallimentare

A seguito della dichiarazione di fallimento del vettore da parte del tribunale di Milano con sentenza n. 556/2020 del 23 novembre 2020, SEA si è insinuata al passivo fallimentare. In data 9 giugno 2021 è stato depositato il progetto di stato passivo dal quale risulta che SEA è stata ammessa per l'intero importo, escludendo tuttavia il riconoscimento del grado di privilegio. Nell'aprile scorso è pervenuta comunicazione, trasmessa dal curatore del fallimento, contenente la richiesta di restituzione dei pagamenti effettuati dalla fallita nel periodo sospetto per un importo pari a 1.005.018,68 euro. Tale richiesta è stata rigettata in toto contestando altresì la mancanza della prova sull'esistenza dell'elemento oggettivo, nonché di quello soggettivo, ovvero la conoscenza dello stato d'insolvenza del debitore in tema di revocatoria ai sensi dell'art. 67 co. 2 L. Fall.. Ad oggi non ci è stato notificato atto di citazione per la revoca dei pagamenti di cui sopra.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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 dei servizi offerti e nella soddisfazione dei passeggeri dei fattori di priorità strategica per la crescita aziendale e per il successo competitivo del business, tanto più importanti e necessari in questo periodo in cui la convivenza con il COVID impone flessibilità e velocità nel prendere le decisioni migliori.

L'obiettivo è di creare un luogo sicuro e di eccellenza per tutti, passeggeri ed operatori, offrendo un'esperienza sicura e piacevole all'insegna della modernità, della dinamicità, della tecnologia e della bellezza, caratteristiche che contraddistinguono la città di Milano e la Lombardia di cui gli aeroporti milanesi ne sono la porta di ingresso.

Anche nell'attività di gestione della Qualità dei Servizi SEA opera con responsabilità, trasparenza e collaborazione non solo all'interno dell'azienda ma anche verso l'esterno, nel rispetto dei bisogni e delle aspettative delle singole persone e dell'ambiente che ci accoglie consapevoli che le scelte costruttive sono quelle condivise con entusiasmo e determinazione da parte di tutti e per il benessere di tutti.

Nel corso del 2021 è stata mantenuta l'attenzione verso i temi legati alla sicurezza sanitaria. SEA ha dedicato i propri sforzi al perseguimento della sicurezza accelerando l'adozione di innovazioni tecnologiche che, oltre ad agevolare la gestione dei processi, arricchiscono anche l'esperienza e la permanenza in aeroporto di passeggeri ed operatori.

SEA da anni è dotata di un Sistema di Qualità che consente di orientare le scelte aziendali relative alla

revisione dei processi e all'implementazione di nuovi servizi, grazie al quale ha potuto affrontare la situazione di emergenza, prima, e di ripresa, poi, con una più matura consapevolezza degli obiettivi e una valorizzazione efficace degli strumenti da adottare per comprendere ed anticipare le mutate esigenze dei passeggeri.

La gestione della qualità dei servizi è assicurata attraverso un sistema articolato che prevede:

- La misurazione della qualità percepita;
- La misurazione della qualità erogata;
- Il benchmarking, che grazie all'adesione al programma internazionale ACI ASQ promosso dall'associazione mondiale degli aeroporti, permette un confronto e un network con i principali aeroporti internazionali;
- Le certificazioni dei servizi e i piani di audit.

Nel corso del 2021 le attività suddette, connesse al Sistema di Gestione della Qualità, sono state riattivate dopo che nel corso del 2020 avevano subito un rallentamento per fattori contingenti legati alla pandemia.

Nel 2021, le edizioni delle Carte dei Servizi di Linate e Malpensa in linea con le indicazioni formalizzate da ENAC sono state realizzate con l'obiettivo di comunicare l'impegno nell'assicurare una costante attenzione al soddisfacimento delle esigenze di ogni tipologia di passeggero e garantire la sicurezza del loro viaggio in aeroporto nell'attuale contesto di emergenza sanitaria per Covid-19.

Anche nel corso del 2021 e fino al mese di settembre, quando si è concluso il progetto sperimentale, SEA, in base all'accordo con EASA-ECDC: "Aviation Industry Charter for Covid-19", ha partecipato all'iniziativa di condivisione e feedback dei risultati conseguiti a Linate e Malpensa a fronte delle misure implementate per contrastare la diffusione del virus e garantire la sicurezza di passeggeri ed operatori, al fine di contribuire ad affinare e migliorare progressivamente gli elementi di riferimento generali, tenendo conto degli effettivi risultati operativi. Questo progetto ha condotto all'individuazione di opportuni indicatori per monitorare e migliorare costantemente l'efficacia e l'efficienza di alcune misure adottate per il contrasto alla diffusione del Covid-19. La raccolta dei dati ha avuto una frequenza settimanale ed ha contribuito ad armonizzare processi e servizi negli aeroporti aderenti ed a rafforzare i rapporti nel network.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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 e il 2021 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

Malgrado il periodo di lockdown e le incertezze ancora presenti sull'evoluzione della pandemia da Covid-19 SEA ha confermato gli impegni formulati nel primo semestre conseguendo nel 2021 il livello 4+ della certificazione ACA4 per entrambi gli aeroporti.

Si ricorda infatti che da novembre 2020 il programma Airport Carbon Accreditation comprende un ulteriore livello di accreditamento per ampliare le possibilità degli operatori aeroportuali di testimoniare il proprio impegno verso la riduzione delle emissioni assolute di gas a effetto serra.

I quattro livelli di accreditamento attuali sono:

- **1 Mapping** - Mappatura delle fonti di emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale e calcolo delle conseguenti emissioni di CO₂.
- **2 Reduction** - Oltre al requisito di livello 1 (Mapping), creazione di un piano di riduzione delle emissioni focalizzato alla razionalizzazione continua dei livelli di emissione (campo di applicazione scope 1 e scope 2).
- **3 Optimisation** - Oltre ai requisiti riguardanti i livelli 1 (Mapping) e 2 (Reduction), il calcolo delle emissioni aeroportuali degli stakeholder e il loro coinvolgimento per la definizione di un piano d'azione (scope 3).
- **3+ Neutrality** - Oltre ai livelli 1, 2 e 3, raggiungimento dell'obiettivo di neutralizzazione delle emissioni di CO₂ per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scope 1 e scope 2) con l'acquisto di Carbon offsets.
- **4 Transformation** - L'ulteriore livello è stato introdotto per impegnare gli aeroporti aderenti alla

riduzione assoluta delle emissioni di scope 1 e 2 secondo una traiettoria che deve comunque conseguire l'obiettivo "net zero" entro il 2050. Vengono rafforzati anche gli impegni relative allo scope 3 attraverso l'adozione di uno specifico Stakeholder Partnership Plan.

- **4+ Transition** - Come per il livello 3+ il conseguimento di questo livello si ottiene neutralizzando le emissioni residue con l'acquisto di Carbon offsets.

Il Carbon Management Plan predisposto per la certificazione prevede la riduzione delle emissioni al 2030, individuando le ulteriori attività da realizzare per conseguire l'obiettivo NetZero.

Processi di gestione ambientale

In riferimento al Master Plan Linate 2030, si è conclusa positivamente la procedura di VIA con la pubblicazione del Provvedimento di compatibilità ambientale, Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. A seguito della successiva pubblicazione sulla G.U. della Repubblica Italiana, è stato concordato con ENAC di attivare le procedure per l'avvio della Conferenza di Servizi, necessaria a conseguire la conformità urbanistica, che si è svolta in data 12 luglio 2021 e si è conclusa con esito positivo come previsto.

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 2020 sono pervenute le osservazioni e le richieste di chiarimenti e integrazioni di enti locali e privati, trasmesse formalmente in data 19 aprile 2021, a cui SEA ha risposto l'11 novembre 2021. Al momento è confermata la possibilità che la procedura VIA si chiuda entro il secondo 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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

informativa completa e affidabile su cui progettare gli interventi che seguiranno l'approvazione del nuovo Master Plan di Linate. Nel corso del 2021 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 entro il 2022, avendo l'avvio della gara di affidamento scontato i ritardi dovuti ai rallentamenti dei lavori causati dalla pandemia Covid-19. Il Piano dovrà poi essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente per l'approvazione. Il piano di mappatura dei ricettori sensibili citato per Linate sarà predisposto successivamente anche per il territorio di Malpensa, con analoga finalità ma a seguire il completamento del processo in corso di definizione della zonizzazione acustica (nel febbraio 2021 è stata approvata in Commissione Aeroportuale l'impronta acustica di riferimento e si prevede entro giugno 2022 di arrivare alla approvazione, sempre in Commissione Aeroportuale della zonizzazione concordata con le amministrazioni locali) e le eventuali prescrizioni che dovessero derivare dalla procedura VIA in corso per il nuovo Master Plan al 2035.

La progettualità europea

SEA è coinvolta a livello internazionale in 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:

- **PASS4CORE:** Le attività sono state avviate in data 01/04/2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il contesto di riferimento entro cui si sviluppa l'azione proposta è rappresentato dallo sviluppo e miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale primaria in Italia.
- **MXP-NLINE:** Le attività sono state avviate in data 01/04/2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il progetto, sviluppato in partnership con FERROVIENORD, consiste nei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa e la linea RFI del Sempione.
- **MILAN EAST HUB GATE:** Le attività sono state avviate in data 01/03/2020 e si concluderanno entro giugno 2022. L'iniziativa, sviluppata in partnership con il Comune di Milano, il Comune di Segrate e RFI, ha come obiettivo il completamento della progettazione di fattibilità tecnico-economica (PFTE) della

nuova stazione di Segrate e del prolungamento della linea metropolitana M4 per collegare l'aeroporto core di Milano Linate alla nuova Stazione AV di Segrate.

- **ITAIR ISAC:** 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. La fase operativa è stata avviata il 01/09/2020 e durerà 36 mesi.
- **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.
- **SATIE:** Security of Air Transport Infrastructure of Europe; il progetto, iniziato a maggio 2019 si è concluso il 31 ottobre 2021. SATIE è un *decision support toolkit* completamente adattabile ai sistemi dell'aeroporto in cui viene installato e ha la capacità di contrastare le nuove minacce cyber-fisiche che gli aeroporti stanno attualmente affrontando, garantendo al contempo la protezione di sistemi critici, infrastrutture, dati sensibili e passeggeri. In data 08 Settembre 2021, presso la Sala Crisi dell'aeroporto di Malpensa, si è svolta la Demo durante la quale sono stati mostrati ai partecipanti il funzionamento e l'utilizzo pratico della soluzione in caso di attacchi cyber e fisici ai sistemi operativi e di gestione dei processi aeroportuali.
- **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.
- **OLGA:** hOListic & Green Airport. Il progetto ha avuto inizio nel mese di Ottobre 2020 e durerà 60 mesi. Il progetto OLGA, sfruttando i Giochi Olimpici del 2024 (Parigi) e del 2026 (Milano-Cortina) quali eventi di massa che potenzialmente potrebbero costituire una minaccia per la biodiversità e contribuire al peggioramento dell'inquinamento atmosferico mira a ridurre significativamente l'impronta di carbonio attraverso lo sviluppo di innovazioni ambientali per gli aeroporti verdi, che possono essere ulteriormente trasferite e replicate in altri aeroporti



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

e altri contesti. Per SEA il Workpackage di maggiore importanza, sia in termini di effort del personale che di investimenti, è quello dell'“energy” (WP5) che ha come protagonista l'Idrogeno e che la vede impegnata come WP Leader. SEA si è impegnata a disegnare il proprio “green H2 hub” ad installarlo ed a testarne l'utilizzo.

- 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.

Airport Safety

Nell'esercizio in esame, ancora significativamente condizionato dalla pandemia, il sistema Safety del Gruppo SEA ha mostrato una ottima tenuta senza eventi con impatti significativi sulla safety aeroportuale.

Le risorse umane

Qualifica	HEADCOUNT al 31 dicembre			FTE gennaio-dicembre		
	2021	2020 riesposto	Variazione	2021	2020 riesposto	Variazione
Dirigenti	44	49	(5)	47	52	(5)
Quadri	272	282	(10)	279	284	(5)
Impiegati	1.686	1.737	(51)	1.662	1.700	(38)
Operai	630	655	(25)	630	636	(6)
Somministrati	50	37	13	39	57	(18)
Totale	2.682	2.760	(78)	2.657	2.729	(72)

Al 31 dicembre 2021 il numero delle risorse umane del Gruppo SEA, escludendo le risorse della società SEA Energia, è pari a 2.682, in riduzione di 78 unità rispetto al 31 dicembre 2020 (-2,8%). Il numero delle risorse equivalenti dell'anno (Full Time Equivalent) dell'esercizio in esame rispetto all'esercizio precedente è invece risultato pari a 2.657 in riduzione di 72 unità (2.729 nel 2020), in riduzione del -2,6%.

La presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 29% degli Headcount al 31 dicembre, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Organizzazione e gestione del personale

Nel corso dell'anno, nell'ambito della revisione e aggiornamento delle procedure aziendali, sono state emesse la procedura “Gestione Data Breach” che rileva ai fini del sistema di privacy e la procedura “Gestione e notifica degli incidenti di sicurezza informatica” relativa all'adozione del modello di gestione degli incidenti di natura informatica. Quest'ultima disciplina il processo di notifica alle autorità competenti da parte del soggetto incaricato (nominato con apposito Ordine di Servizio) ai sensi della normativa cybersecurity di riferimento.

È stato inoltre emesso il “Regolamento controlli certificazione verde (Green Pass)” che, nell'ambito degli obblighi connessi al controllo della certificazione verde per il lavoro pubblico e privato, definisce le modalità di accertamento del possesso del Green Pass per il personale dipendente ed esterno.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Formazione

Nell'anno 2021, con il perdurare della situazione di emergenza sanitaria, le attività e gli interventi di formazione si sono focalizzati sul coinvolgimento diretto delle persone, per accrescere e mantenere alto il livello di engagement e di motivazione.

Si è cercato di fare leva sulla responsabilizzazione della crescita personale, sulla promozione della cultura, dell'inclusione e diversità, cercando di orientare le persone all'utilizzo di metodologie emergenti per la gestione di progetti di innovazione. In questo contesto è stato introdotto GoodHabitx, una piattaforma di formazione online con corsi dedicati soprattutto alle competenze personali trasversali.

Da ottobre 2021 è iniziato un progetto riguardante il tema Diversity & Inclusion, che ha coinvolto un gruppo di dipendenti con l'obiettivo di individuare progettualità da implementare volte alla promozione della diversità e dell'inclusione. Inoltre, SEA ha aderito al Progetto STEAMiamoci di Assolombarda, nato per promuovere azioni concrete per ridurre il gap di genere e sostenere l'importanza delle donne nel tessuto culturale e produttivo.

Altri temi affrontati sono stati quello delle differenze generazionali e la loro miglior integrazione in azienda e la necessità di investire nella formazione professionale al fine di risolvere il problema della mancanza di figure specializzate nell'ambito aeroportuale.

È stata, inoltre, costituita, nel secondo semestre dell'anno, SEA Academy, una vera e propria casa del sapere di SEA, dove tutte le persone possono muoversi all'interno di sette "stanze", per scoprire contenuti formativi, *learning pills*, audio e video dedicati, sia per la loro formazione tecnica e mandatoria, che per il loro sviluppo personale e manageriale.

Relativamente alla formazione mandatoria prevista dalle vigenti normative sono state attivate, in collaborazione con la Direzione Auditing, le seguenti iniziative:

- sono stati formati al Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, Misure Anticorruzione e Whistleblowing tutti i primi riporti della Direzione Maintenance (20 responsabili), i neodirigenti e i neoassunti;
- è stato creato e assegnato sulla piattaforma aziendale della formazione il corso on line di aggiornamento sul Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001 e sulle Misure Anticorruzione dedicato a tutto il personale amministrativo.

Gli ambiti maggiormente interessati da formazione e addestramento obbligatori riguardano:

Sicurezza del Lavoro: sono stati organizzati i corsi obbligatori DLgs.81/08 di formazione iniziale per tutti i neoassunti in azienda ed effettuato l'aggiornamento relativo all'utilizzo delle attrezzature, come previsto dall'Accordo Stato Regioni del 2012.

Airport Safety (EASA Rules): i corsi obbligatori relativi al Regolamento EU139/14.

Security: i corsi Security secondo il Piano Nazionale di Sicurezza sono una delle condizioni necessarie per l'ottenimento e il rinnovo del tesserino aeroportuale. Al fine di garantire il mantenimento della certificazione ENAC e la continuità nell'erogazione dei corsi Security, gli istruttori HR SEA hanno partecipato ad un corso specifico di aggiornamento Cyber Security che ha permesso il corretto aggiornamento dei materiali didattici.

Welfare

Le iniziative di Welfare realizzate nel 2021 sono state condizionate dal persistere della situazione pandemica, pertanto i servizi offerti sono stati erogati attraverso i supporti tecnologici disponibili in azienda, minimizzando le attività in presenza.

L'area "Future Lab", ovvero le iniziative dedicate al percorso di istruzione dei figli dei dipendenti ha visto nel 2021 l'erogazione di 143 borse di studio al merito. Inoltre, è stata introdotta l'iniziativa "Genitori Digitali", un percorso formativo online con la finalità di fornire ai genitori di ragazzi nella fascia di età 6 – 15 anni strumenti utili ad indirizzarli verso un utilizzo consapevole e sano del mondo digitale, evitandone i rischi e beneficiando delle opportunità.

A causa delle limitazioni dovute alla pandemia i consueti centri estivi e camp per i figli dei dipendenti sono stati sostituiti dal rimborso dei costi di iscrizione a centri estivi esterni, mentre lo sportello di Ascolto e Aiuto, con il supporto degli Assistenti Sociali, è stato garantito con un servizio di counselling telefonico.

Per quanto riguarda l'area "Mobilità casa-lavoro", è proseguita l'offerta di abbonamenti annuali per la linea ATM e per la linea Malpensa Express ed IVOL di Trenord.

Relativamente alla tematica "Salute e Prevenzione", è stata offerta la consueta campagna di profilassi antinfluenzale. È stato inoltre introdotto il nuovo progetto di formazione sull'utilizzo dei defibrillatori e rianimazione cardiopolmonare "BLSD" con certificazione AREU per i partecipanti.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Relazioni Industriali

Nel corso del 2021 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia sulle tematiche operative che su quelle strettamente legate alla gestione della crisi derivante dalla pandemia. Il "Comitato Covid" 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. Di seguito si riportano i principali accordi sottoscritti.

In data 19 febbraio 2021 è stato sottoscritto tra SEA e le Organizzazioni Sindacali un Verbale di Accordo Quadro volto a definire obiettivi, principi ispiratori e strumenti da utilizzare per far fronte al perdurare della crisi derivante da Covid-19 su un orizzonte di piano dal 2021 al 2025. Nel Verbale di Accordo Quadro in particolare, agendo su tre linee guida di intervento ispirate ai principi della salvaguardia occupazionale e della mitigazione degli impatti sociali, è stato condiviso:

- il ricorso ad ammortizzatori sociali per il personale turnista per la mitigazione degli effetti della crisi;
- l'attivazione di un piano di uscite, da attuarsi nel periodo 2022-2025, per i lavoratori che maturano i requisiti pensionistici entro il 31/12/2028;
- l'attivazione di un piano di incentivazione volontaria (nel corso del 2022) a concorrenza degli esodi obbligatori per pensionamento.

In data 11 marzo 2021 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo volto all'attivazione di ammortizzatori sociali per far fronte al perdurare della crisi derivante dal Covid-19. Lo strumento individuato è stato quello della Cassa Integrazione Guadagni in Deroga (CIGD) per una durata complessiva di 12 settimane (dal 16 marzo 2021 al 6 giugno 2021) per i lavoratori operanti sugli scali di Linate e Malpensa. Con Verbale di Accordo del 19 maggio 2021 è stata poi confermata la possibilità di utilizzare la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga (CIGD) per un ulteriore periodo di 28 settimane (dal 7 giugno 2021 al 18 dicembre 2021) per il medesimo bacino.

In data 27 maggio 2021 sono stati sottoscritti ulteriori due Verbal di Accordo per accedere ad un piano di formazione finanziata che prevede la partecipazione di oltre 100 lavoratori, operanti presso gli aeroporti di Linate

e Malpensa, per un monte formativo di oltre 700 ore. Tale piano si prefigge l'obiettivo di supportare i processi di change management and innovation.

Il 26 ottobre 2021 è stato sottoscritto tra SEA e le Organizzazioni Sindacali un Verbale di Accordo Quadro Integrativo volto a definire con maggiore dettaglio, nel rispetto dei principi ispiratori del Verbale di Accordo Quadro del 19 febbraio 2021, gli strumenti da utilizzare per far fronte al perdurare della crisi derivante da Covid-19. In particolare, sono state dettagliate le linee guida per: i) il ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS) per la totalità del personale SEA per il periodo dal 01/01/2022 al 23/09/2022 ii) l'attivazione di un piano pensionamenti a partire dal 01/10/2022 e sino al 31/12/2025 iii) l'attivazione di un piano di incentivazione volontaria dal 01/10/2022 al 30/03/2023.

Con Verbale di Accordo del 9 dicembre 2021, e successivo esame congiunto presso la Regione Lombardia in data 14 dicembre 2021, SEA e le Organizzazioni Sindacali hanno formalizzato l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per evento improvviso ed imprevisto per il periodo dal 10/01/2022 al 23/09/2022 quale strumento, rivolto a tutti i lavoratori operanti sugli scali di Linate e Malpensa, per fronteggiare la situazione di crisi ulteriormente aggravata da nuovi eventi legati alla diffusione del virus.

In data 14 dicembre 2021 SEA ha presentato alle Organizzazioni Sindacali le linee guida relative al progetto di esternalizzazione di alcune funzioni della Direzione ICT. SEA ha altresì informato le Organizzazioni Sindacali circa le modalità (creazione di una NewCo e successiva gara pubblica per la cessione delle quote), le aree coinvolte e le tempistiche del progetto.

Il 20 dicembre 2021 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo per accedere ad un piano di formazione finanziata che prevede la partecipazione di 100 lavoratori, operanti presso gli aeroporti di Linate e Malpensa, per un monte ore formativo di 250 ore. Tale piano si prefigge di arricchire le competenze personali attraverso una piattaforma formativa che permette di approfondire tematiche quali: lingua e comunicazione, management e lavoro di squadra, efficacia personale, produttività, leadership, salute e sicurezza.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel 2021 SEA ha rinnovato con successo la certificazione del SGSSL secondo la norma UNI ISO 45001:2018, monitorandolo costantemente attraverso audit interni, safety walk "SSL" per la verifica degli aspetti di Salute e Sicurezza sul Lavoro, safety walk "Covid" per la valutazione della corretta attuazione delle misure di contrasto all'emergenza sanitaria definite nei Protocolli Operativi Sanitari e Aziendale e Follow up semestrali di Hygiene Risk Assessment per valutare l'adeguatezza delle misure anticovid implementate.

La gestione dell'attività straordinaria avviata nel 2020 a contrasto del Rischio Covid è proseguita anche nel 2021 con le attività di seguito descritte.

Sono stati aggiornati il Protocollo Aziendale delle misure di contrasto e contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2/Covid-19 negli ambienti di lavoro, le conseguenti disposizioni aziendali per il personale e per appaltatori, fornitori, visitatori e tutti i soggetti terzi, adattando le misure di protezione al mutare dello scenario pandemico e normativo, nonché la predisposizione di protocolli di pulizia e sanificazione e i Protocolli Operativi Sanitari aeroportuali per gli scali societari (LIN e MXP T1) contenenti le misure di minimizzazione del contagio a favore dei passeggeri e di quanti (SEA, Operatori, Enti, ecc.) lavorano in ambito operativo.

È stato effettuato inoltre l'aggiornamento delle disposizioni previste per la gestione dell'emergenza neve e i relativi adattamenti infrastrutturali in ottica di un'efficace prevenzione del contagio.

A conferma dell'attenzione che il Gruppo rivolge a tale tematica, sono stati rinnovati l'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; la Airport Health Accreditation, che attesta come entrambi gli scali societari 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 sono state effettuate 20 simulazioni presso gli scali societari con esito positivo sia in termini di conoscenza del Piano di Gestione delle Emergenze e delle relative procedure in essere, che in termini di tempistica e di reattività delle risposte. Tutte le anomalie, discrepanze, non conformità emerse durante i sopralluoghi antincendio, le verifiche documentali, gli audit e le prove di evacuazione sono state individuate, gestite e rendicontate nel Registro Antincendio, dove vengono inoltre inserite le analisi delle cause e l'individuazione di azioni migliorative e/o correttive, ove necessarie.

Sono stati inoltre aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi e sono proseguite, da parte degli Esperti Qualificati in radioprotezione, le attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, attraverso specifiche dosimetrie ambientali e personali delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radio-gene detenute e utilizzate dal personale di SEA. È stata inoltre predisposta la consueta valutazione del rischio per il personale.

È proseguita la gestione dei rapporti con gli Enti pubblici che si occupano delle tematiche di salute e sicurezza sul lavoro (ATS, INAIL, ecc.), supportando di volta in volta le varie funzioni aziendali coinvolte.

Il 2020 è stato caratterizzato da una marcata riduzione degli infortuni rispetto all'anno precedente, originata da una forte contrazione dell'operativo e dalla chiusura di 3 mesi dello scalo di Linate, dove nel 2021 si è registrato un fisiologico incremento, influenzato dalla graduale ripresa del traffico aereo e conseguente maggiore presenza in servizio di personale operativo, Malpensa invece conferma la tendenza positiva con un lieve decremento nel numero di eventi. Le analisi condotte sugli infortuni non hanno rilevato situazioni di criticità tali da dover comportare specifici interventi mirati e sono proseguite le consuete azioni di sensibilizzazione del personale.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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, 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., ridenominato Codice di Corporate Governance dall'edizione di gennaio 2020 (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; 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", aventi funzioni propositive e consultive nei confronti dell'organo amministrativo (ovvero il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e il Comitato Remunerazione 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"; 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 Corporate Governance 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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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/organi preposti al controllo interno e alla gestione dei rischi aziendali al Presidente e al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità - ne fissa le linee di indirizzo, ne verifica adeguatezza ed effettivo funzionamento e assicura l'identificazione e la corretta gestione dei principali rischi aziendali.

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

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

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

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

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

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 di SEA non ha nominato un amministratore esecutivo incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

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 2021, 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'ideoneità 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 2021 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, Giovanni Maria Garegnani e Lorenzo Enrico Lamperti, un Consigliere non esecutivo ed 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 personalità 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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 25 marzo 2021 ed include tutti i reati previsti dal Decreto al 30 novembre 2021. 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, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 21 dicembre 2020, pubblicato sul sito internet della Società, ne 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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2021 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con una perdita di Euro 80.287.614,80.

Il Consiglio di Amministrazione, anche alla luce delle prospettive di recupero di risorse sia in termini economici sia patrimoniali visto il consolidarsi negli ultimi mesi delle previste entrate straordinarie assunte per l'esercizio 2022, trovando detta perdita capienza nella riserva straordinaria, propone di utilizzare tale riserva per la copertura della perdita di esercizio 2021 pari a Euro 80.287.614,80.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 3 maggio 2022 ha deliberato:

1. di approvare la Relazione sulla gestione predisposta dal Consiglio di Amministrazione, il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2021, con la relativa Nota integrativa, quali proposti dall'organo amministrativo stesso.
2. Di coprire la perdita di esercizio 2021 pari a Euro 80.287.614,80 utilizzando la riserva straordinaria, alla luce delle prospettive di recupero di risorse sia in termini economici sia patrimoniali, visto il consolidarsi negli ultimi mesi delle previste entrate straordinarie assunte per l'esercizio 2022 e trovando la perdita di esercizio capienza nella sopradetta riserva.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 25 maggio 2022 dal sito internet <https://seamilano.eu/it/annual-report-2021>, 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, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.



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 2021, 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 2021, 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 di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. MI-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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte.

2

Covid-19 e potenziali impatti del conflitto tra Russia e Ucraina

Descrizione
dell'aspetto chiave
della revisione

I primi mesi del 2021 sono stati caratterizzati dalla ripresa della pandemia da Covid-19, con particolare impatto negativo sul settore del trasporto aereo.

A partire da marzo, l'Italia è stata caratterizzata da una notevole impennata di casi e dai diversi provvedimenti normativi, finalizzati al contenimento della nuova ondata pandemica, che hanno limitato nuovamente gli spostamenti, cui ha fatto seguito, a partire da maggio, una fase di discesa dei contagi, sino al dilagare della variante Omicron da novembre. A fine 2021, si è registrato il record dei contagi in tutti i paesi europei, con un picco raggiunto nei primi mesi del 2022. A seguito della "quarta ondata" pandemica, grazie all'avvento dei vaccini e la conseguente riduzione di ricoveri e decessi, si è assistito a un alleviamento delle restrizioni normative.

Gli Amministratori indicano che la Società, nel rispetto delle disposizioni delle Istituzioni e Autorità sanitarie nazionali e locali italiane, ha costantemente aggiornato i protocolli elaborati a inizio pandemia sulla base delle normative vigenti e degli aspetti correlati all'operatività degli scali e allo sviluppo del traffico, garantendo la salute e sicurezza dei passeggeri, dei propri clienti, fornitori e dipendenti e la continuità delle attività operative. Gli Amministratori riportano altresì che, al fine di garantire la copertura dei fabbisogni derivanti dal piano investimenti, dalle necessità operative (anche a seguito dell'emergenza Covid-19) e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto, al 31 dicembre 2021 la Società dispone di disponibilità liquide pari a Euro 134 milioni, cui si aggiungono linee di credito irrevocabili non utilizzate per Euro 330 milioni e linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa per Euro 138 milioni. Inoltre, la Società ha richiesto e ottenuto dalle banche finanziatrici la temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti stipulati prima della pandemia Covid-19 (c.d. "holiday covenant"), mentre con riferimento ai nuovi finanziamenti erogati nel corso del 2020, i parametri, che già consideravano l'impatto della pandemia, risultano rispettati.

In aggiunta, gli Amministratori segnalano che l'esercizio 2022 beneficerà dell'incasso della cessione della partecipazione nella società SEA Energia previsto entro il primo semestre dell'anno e del fondo destinato ai gestori aeroportuali per il ristoro parziale delle perdite subite a causa del Covid-19 (Legge di Bilancio 2021 - L. 178 del 30/12/2020), già in parte incassato dalla Società per un importo pari al 50% del danno esposto nella domanda che la stessa ha inoltrato agli enti competenti.

In tale contesto, gli Amministratori in data 20 dicembre 2021 hanno approvato un nuovo piano industriale 2022-2026 (il "Piano"), che costituisce un'evoluzione del precedente piano 2021-2025 approvato a gennaio 2021. Il Piano è stato sviluppato su due distinti scenari di traffico, differenziati principalmente per il traffico atteso, la cui stima è effettuata sulla base di studi di settore e report specialistici.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte.

3

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 23 marzo 2022, elaborato sulla base del Piano e di proiezioni di medio-lungo termine. Il test d'impairment non ha evidenziato perdite di valore, neppure nello scenario di traffico peggiorativo, considerato dagli Amministratori nelle proprie analisi di sensitività.

Gli Amministratori riportano inoltre, quale evento successivo e come tale non considerato ai fini della valutazione delle voci di bilancio, l'avvio del conflitto tra Russia e Ucraina, iniziato in data 24 febbraio 2022, a seguito del quale l'Unione Europea ha imposto alla Russia pesanti sanzioni. In risposta, la Federazione Russa ha vietato il sorvolo del proprio spazio aereo ai vettori europei rendendo pertanto più onerosa l'operatività delle tratte verso l'Asia e creando un possibile ostacolo alla ripresa del traffico. In aggiunta, al fine di garantire la sicurezza dei voli civili, le Autorità Europee Eurocontrol ed EASA hanno dichiarato a rischio le aree interessate dal conflitto e ne hanno interdetto il sorvolo. Gli Amministratori, all'esito di un'analisi preliminare, nonché dalle prime risultanze sulle performance di traffico, indicano di aver riscontrato un impatto limitato delle suddette misure sul traffico passeggeri e cargo del sistema milanese, ma che l'elevata incertezza connessa al conflitto rende complesso lo sviluppo di previsioni a 12 mesi.

Tenuto conto del contesto macroeconomico e geo-politico, la Società monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le proiezioni di traffico, rilevando l'andamento dei prezzi delle commodities e dei materiali da costruzione e sviluppando analisi di sensitività sugli effetti derivanti da suddetti fenomeni. Sulla base delle analisi di scenario sviluppate, gli Amministratori ritengono che la liquidità e le linee di finanziamento disponibili permetteranno alla Società di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri.

In considerazione della significatività degli effetti derivanti da quanto sopra esposto 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 e i potenziali impatti del conflitto tra Russia e Ucraina un aspetto chiave della revisione per il 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 2021" 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte.

4

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 sanitaria, 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, in particolare in merito alle considerazioni svolte dagli Amministratori con riferimento al conflitto tra Russia e Ucraina;
- esame dell'informativa fornita dagli Amministratori nella relazione sulla gestione e nelle note esplicative.

Fondo di ripristino per le opere in concessione

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio separato al 31 dicembre 2021 include il "Fondo per ripristino e sostituzione", pari ad Euro 183 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 2021.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte.

5

Le note 2.4 e 6.16 del bilancio separato al 31 dicembre 2021 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;
- raccolta di informazioni mediante incontri periodici con la Direzione Operazioni e Manutenzione, analisi campionaria del database che accoglie gli oneri che compongono il fondo di ripristino al fine di acquisire evidenze in merito all'adeguatezza delle stime della Direzione e a eventuali scostamenti rispetto alle precedenti 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;
- analisi dei dati, delle assunzioni e dei metodi utilizzati ai fini della formulazione 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.

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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte.

6

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;
- 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte.

7

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.

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 2021, 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 2021 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 2021 ed è redatta in conformità alle norme di legge.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte.

8

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, 12 aprile 2022

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 25 maggio 2022 dal sito internet <https://seamilano.eu/it/annual-report-2021>, 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, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.



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 effettivi¹: Daniele Discepolo, Stefano Giuseppe Giussani, Stefano Pozzoli e Valeria Scuteri;
- Sindaci supplenti: Antonia Coppola e Daniele Angelo Contessi².

Il Collegio Sindacale scade dall'incarico, per compiuto mandato, con l'Assemblea degli Azionisti chiamata ad approvare il bilancio al 31 dicembre 2021.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 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 2021.

Il Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 23 marzo 2022, ha approvato il progetto di bilancio chiuso al 31 dicembre 2021 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 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio.

Il Consiglio di Amministrazione monitora attentamente l'evoluzione del contesto economico e industriale in cui opera il Gruppo SEA, ancora caratterizzato da un elevato grado di incertezza, aggiornando le analisi di sensibilità sugli effetti della pandemia, del conflitto in corso tra Russia e Ucraina e dell'incremento dei costi delle materie prime e delle commodities energetiche, individuando le misure contenitive dei possibili effetti negativi di natura economico/finanziaria.

Attività di vigilanza sull'osservanza delle norme di legge, regolamentari e statutarie

Nel corso dell'esercizio 2021 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. 8 incontri di verifica ed ha partecipato a tutte le

¹ Il dott. Daniele Discepolo e il dott. Stefano Giuseppe Giussani sono stati nominati Sindaci effettivi nell'Assemblea del 29 luglio 2021 a seguito delle dimissioni del Sindaco effettivo dott. Andrea Manzoni e delle dimissioni del Sindaco effettivo dott.ssa Rosalba Casiraghi.

² Il dott. Daniele Angelo Contessi è confermato Sindaco supplente.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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. Ha partecipato, anche in maniera disgiunta, alle riunioni del Comitato Remunerazione e Nomine.

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 manifestamente 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 e, in base alle informazioni acquisite, 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 2021, 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 2021, 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.

Tra le operazioni di particolare rilevanza nel 2021, di cui il Collegio Sindacale ha ricevuto informativa nell'ambito delle riunioni consiliari, si segnala che:

- Nel mese di luglio 2021 è stato pubblicato il bando relativo al dialogo competitivo per la cessione del 100% di SEA Energia S.p.A. e per l'affidamento dei contratti per la somministrazione di energia termica e di energia elettrica a copertura dei fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa (Progetto ECHO).
- In data 20 dicembre 2021, è stata costituita la nuova società che si occuperà della fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi, partecipata al 100% da SEA S.p.A..



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Il Collegio Sindacale segnala, quale punto di attenzione, la delibera dell'Assemblea degli Azionisti del 29 luglio 2021 che ha approvato di portare a nuovo la perdita dell'esercizio 2020, pari a 120.367 migliaia di euro, sterilizzando integralmente la stessa ai fini della protezione del capitale sociale in base a quanto stabilito dalla Legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1 comma 266, che - nel caso di diminuzione del capitale sociale superiore a un terzo per perdite - posticipa al quinto esercizio successivo il termine entro il quale la perdita stessa deve essere riassorbita.

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 Deloitte & Touche S.p.A., 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.

La Società di revisione legale, Deloitte & Touche S.p.A., ha rilasciato in data 12 aprile 2022 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 2021, 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 2021, 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 chiave della revisione contabile:

- Covid 19
- Fondo di Ripristino per le opere in concessione.

La Società di revisione legale ha rilasciato in data 12 aprile 2022 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 2021 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.



MilanAirports

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;

- ha monitorato costantemente, nell'ambito delle verifiche periodiche, la situazione economico-finanziaria e patrimoniale.

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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;

- 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 2021 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.

Valutazione degli impatti Covid-19

Il 2021 è stato ancora interessato, da un punto di vista economico e sociale, dalla pandemia Covid-19. Fin dall'inizio il Gruppo SEA ha seguito con molta attenzione gli sviluppi della pandemia, istituendo una task force dedicata e, nel rispetto delle disposizioni delle Istituzioni e Autorità sanitarie nazionali e locali, ha costantemente aggiornato i protocolli elaborati a inizio pandemia sulla base delle normative vigenti e degli aspetti correlati all'operatività degli scali e allo sviluppo del traffico, garantendo la salute e sicurezza dei passeggeri, dei

propri clienti, fornitori e dipendenti e la continuità delle attività operative (sanificazione dei locali, dispositivi di protezione individuale, misurazione della temperatura, telecamere termiche, regole di igiene e distanziamento sociale, smart working).

Il Collegio Sindacale è sempre stato tempestivamente informato sulla gestione aziendale dell'emergenza epidemiologica, così come su tutte le misure introdotte che sono state controllate e verificate al fine di garantire la continuità aziendale e la tutela delle persone.

Nella Relazione sulla gestione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2021 viene segnalato che il Gruppo SEA ha mantenuto il medesimo assetto infrastrutturale con cui aveva chiuso l'anno precedente: sono stati operativi l'aeroporto di Linate, il Terminal 1 di Malpensa, Cargo City e i due terminal di Aviazione generale a Linate e a Malpensa.

Il Collegio Sindacale ha verificato che nella Relazione Finanziaria 2021 gli Amministratori, aderendo alle raccomandazioni di CONSOB e dell'ESMA (European Securities and Markets Authority), abbiano incluso le informazioni sopra riportate.

Proposte all'Assemblea in merito al Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Preso atto del Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, il Collegio Sindacale, tenuto conto degli specifici compiti spettanti alla Società di Revisione in tema di controllo della contabilità e di verifica dell'attendibilità del bilancio di esercizio, non ha obiezioni da formulare in merito alla sua approvazione e alla proposta deliberativa del Consiglio di Amministrazione di utilizzare la riserva straordinaria per la copertura della perdita di esercizio 2021 pari a euro 80.287.614,80.

Milano, 12 aprile 2022

Per il Collegio Sindacale

Dott.ssa Rosalba Cotroneo (Presidente)

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 25 maggio 2022 dal sito internet <https://seamilano.eu/it/annual-report-2021>, 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, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.

SUSTAINABILITY REPORT 2021

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

Indice

INDICE

2	Lettera agli <i>stakeholder</i>
4	Nota metodologica
6	Company overview
7	Azienda
15	Corporate Governance
23	Scenario e strategia di sostenibilità
24	<i>Sustainability Scenario</i>
33	<i>Sustainability Strategy</i>
44	Risorse
45	Capitale Infrastrutturale
61	Capitale Naturale
78	Capitale Umano
94	Capitale Sociale e Relazionale
105	Capitale Intellettuale
115	Risultati
116	<i>Output</i>
133	<i>Outcome</i>
148	Valore generato e distribuito
154	Impegno
155	Parametri ESG integrati nella strategia
159	Appendice
160	Altre <i>performance</i> di sostenibilità
165	Analisi del perimetro delle tematiche materiali e riconciliazione con gli <i>Standard GRI</i>
167	<i>GRI Content Index</i>
172	Relazione della Società di Revisione



MilanAirports

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Il 2021 è stato per SEA l'anno del cambio di passo per quanto riguarda l'integrazione dei parametri di sostenibilità nella strategia di *business* e la messa a punto di una visione programmatica di lungo termine del nostro impegno sul fronte ESG.

Nonostante condizioni economico-finanziarie difficili per la nostra Società e un mercato del trasporto aereo ancora sensibilmente indebolito dalle ondate di pandemia, abbiamo deciso di rendere ancora più sfidante il nostro impegno a tutto campo sulla sostenibilità.

*Nulla al mondo è più potente
quanto un'idea della quale sia
giunto il tempo*

Victor Hugo

Ci siamo dati obiettivi e abbiamo assunto responsabilità con cui saremmo stati più a nostro agio se la ripresa dei voli fosse stata più rapida e avessimo potuto beneficiare di maggiori risorse per sostenere la fondamentale transizione verso modalità operative più *smart* e *green*.

Ma questo non ci ha impedito di confermare alcuni traguardi ambiziosi.

Il più significativo è la decisione di anticipare di 20 anni – rispetto al *target* fissato dall'Unione Europea con la *Climate Law* - il conseguimento della completa decarbonizzazione di tutte le operazioni aeroportuali sotto il nostro diretto controllo.

Malpensa e Linate sono infatti tra i 9 – ad oggi - aeroporti europei che si sono posti il traguardo del "*net zero carbon footprint*" al 2030, formalizzando tale impegno con l'ottenimento del massimo livello (4+) di certificazione dell'*Airport Carbon Accreditation* (ACA), il programma di riduzione volontaria delle emissioni di CO₂ – cui attualmente aderiscono circa 200 scali continentali – promosso dall'associazione degli aeroporti europei ACI Europe.

Per il Gruppo SEA questo progetto ha comportato la decisione di operare un'immediata discontinuità rispetto all'attuale sistema di approvvigionamento energetico. Nell'autunno 2021 abbiamo infatti lanciato un bando per la vendita della nostra controllata SEA Energia, che ad oggi garantisce l'autosufficienza energetica dei nostri due aeroporti attraverso la gestione di altrettante centrali di cogenerazione.

Sebbene questa modalità di produzione energetica sia la più virtuosa, tra quelle di origine fossile, in termini di contenimento delle emissioni climateranti (come attestato anche dal suo inserimento, da parte dell'UE, tra le attività di transizione considerate compatibili con gli obiettivi climatici fissati a livello comunitario), abbiamo considerato la sua prosecuzione non in linea con la radicalità del nostro impegno, decidendo quindi di voltare pagina. Individueremo presto, con un nuovo *partner* energetico, le migliori soluzioni di approvvigionamento elettrico e termico in grado di mantenerci, nei prossimi otto anni, sul ripido sentiero di riduzione delle emissioni che abbiamo delineato a fronte dell'ottenimento della certificazione ACA 4+.

Ma non ci stiamo limitando a questo. Stiamo gettando le basi per dare il nostro contributo alla decarbonizzazione del trasporto aereo nel suo complesso, aprendo fronti di ricerca comune con altri aeroporti europei, produttori di carburanti e costruttori di aeromobili di primo piano a livello internazionale.

Sappiamo bene che la transizione che ci condurrà ad un trasporto aereo più pulito e silenzioso è lunga e complessa e necessita di aeroporti che facciano la loro parte sin da subito, per farsi trovare pronti una volta che la quota di aerei alimentati con carburanti sostenibili, elettricamente o con l'idrogeno imbrocherà la fase ascendente.

Rientra in questo "*innovation package*" promosso da SEA anche l'intenzione di essere tra i primi aeroporti a livello continentale a sviluppare soluzioni di *urban air mobility*. Stiamo infatti lavorando per attivare – a partire dal 2026 - collegamenti di brevissimo raggio (30-50 km) dall'aeroporto di Malpensa con una flotta aerei elettrici a decollo/atterraggio verticale che possono contribuire a coprire esigenze di mobilità di persone e merci all'interno di grandi aree urbane, con notevoli vantaggi in termini di decongestionamento del traffico stradale e minor impatto ecologico (CO₂, qualità dell'aria, rumore).

Un ulteriore terreno di messa alla prova della nostra capacità di coniugare sostenibilità e *business* è quello rappresentato dal *Master Plan* di Malpensa, il progetto relativo all'assetto infrastrutturale che lo scalo dovrà assumere al 2035 per far fronte al modello di traffico previsto a quella data e che prevede un'espansione dell'area aeroportuale da destinare alle attività *cargo*, pena la saturazione – entro pochi anni – degli spazi e la conseguente impossibilità di soddisfare le crescenti esigenze logistico-commerciali su scala globale del tessuto produttivo del Nord Italia.



MilanAirports

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

È comprensibile – quando si valutano ipotesi di sviluppo di una infrastruttura della caratura strategica di un aeroporto, caratterizzata da un *fallout* di esternalità ambientali prevalentemente concentrate nell'area ad esso immediatamente circostante e da rilevanti benefici socio-economici, distribuiti su un comprensorio geografico notevolmente più ampio (la *catchment area cargo* di Malpensa si estende per oltre 70 mila km quadrati) – che si debbano fronteggiare le preoccupazioni degli *stakeholder* territoriali.

La nostra posizione è chiara: integrare la sostenibilità nel *business* per chi, come noi, gestisce aeroporti, significa anche rispettare e difendere il profilo di "interesse pubblico" della nostra attività.

E che sia un interesse di natura pubblica, quello che concerne il rafforzamento della *Cargo City* di Malpensa, lo dicono i numeri.

Nel 2021 (anno in cui il traffico passeggeri è rimasto drasticamente al di sotto della soglia fisiologica pre-pandemica e il *cargo* ha invece registrato una crescita straordinaria) il fatturato di SEA riconducibile all'area *cargo* non ha superato il 15% del totale e la relativa quota di dipendenti aziendali è stata pari al 7% dell'organico.

A fronte di questo, i flussi in valore di *import-export* transitati da Malpensa (42,9 miliardi, +6,4 miliardi rispetto all'anno precedente, +0,7 miliardi sul 2019) corrispondono a circa il 5% dell'intero commercio estero italiano.

L'effetto economico complessivo generato sul sistema produttivo del Nord Italia dalla *Cargo City* è stato pari – secondo le stime dell'Osservatorio LIUC – a 14,8 miliardi, con una attivazione occupazionale corrispondente ad oltre 85 mila addetti.

Si può quindi dire che per ogni milione di euro di fatturato generato da SEA nel settore *cargo*, il sistema Paese ne ha prodotti 280 e che ogni addetto SEA impiegato in quel comparto ha contribuito ad attivarne altri 457.

Siamo però anche consapevoli del fatto che servire l'interesse generale ad avere infrastrutture aeree funzionali e ben connesse con i mercati d'interesse per il nostro apparato produttivo significa anche saperlo coniugare con la tutela di altri beni di natura collettiva, come l'integrità dell'ecosistema naturale.

Abbiamo profuso un impegno di grande spessore su quest'ultimo fronte, collaborando attivamente con le istituzioni e gli altri *stakeholder* territoriali. Anche in questo caso fornire alcuni numeri rappresenta il miglior modo per esprimere queste evidenze.

Abbiamo ridotto al minimo indispensabile l'area di espansione del sedime (dimezzandola rispetto alla prima versione del progetto) e abbiamo messo a punto un piano di compensazione che moltiplica per 5 l'area naturalisticamente pregiata che verrebbe restituita al territorio in cambio di quella che andremmo ad utilizzare.

Il risultato complessivo dell'operazione incrementerebbe del 50% l'indice di valore ecosistemico del contesto interessato, rispetto alla situazione attuale.

Stiamo intervenendo anche sulla mitigazione dell'altra esternalità ambientale connessa al progetto, rappresentata dall'incremento di rumore notturno connesso ad una più intensa attività *cargo*: il prossimo piano tariffario introdurrà un fattore di deterrenza dell'attività volativa notturna, rappresentato dal raddoppio delle tariffe applicate nella fascia oraria più sensibile per le emissioni acustiche.

Gli esempi qui citati provano che le riflessioni che il *management* di SEA ha avviato nel 2021 - in merito alla necessità di conferire maggior organicità e profondità di visione alle azioni di sostenibilità - rappresentano un indirizzo che verrà alimentato e sostenuto, sia internamente – coltivando la convinzione che ogni progetto non è mai solo strettamente tecnico, ma possiede anche implicazioni e ricadute che richiamano alla necessità di aprirlo alla discussione e al confronto con i portatori d'interesse – sia nella relazione con i nostri pubblici esterni, con i quali continueremo a dialogare sulle nostre opzioni di sviluppo futuro in una logica di ricadute e benefici sistemici.

Sebbene il 2022 non si sia aperto nel segno del ritorno alla stabilizzazione – quanto piuttosto in quello della presenza di ulteriori fattori di complicazione – investiremo ogni sforzo per dare consistenza ai nostri programmi e ai nostri impegni, nella convinzione che la lungimiranza che li caratterizza verrà ripagata.



Il Presidente **Michaela Castelli**



L'Amministratore Delegato **Armando Brunini**



MilanAirports

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 2021 (di seguito "DNF"), giunta alla sua quinta edizione, riferisce sulle *performance* di Gruppo per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2021, 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 2021 è stato effettuato il processo di *light review* dell'analisi di materialità che è stato presentato al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità in data 3 marzo 2022.

Nel presente documento sono dunque descritte le principali politiche praticate dall'impresa, i modelli di gestione e i risultati conseguiti dal Gruppo durante il 2021 (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.

Per quanto riguarda i dati economici, il perimetro di rendicontazione risulta essere lo stesso del Bilancio Consolidato 2021 del Gruppo¹.

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 2021 di Gruppo.

Si segnala inoltre che, con riferimento alla cessione di SEA Energia prevista per il primo semestre del 2022, le scomposizioni dell'organico al 31 dicembre 2021 sono esposte evidenziando SEA Energia separatamente; al fine di garantire la comparabilità dei dati con gli anni precedenti e una maggior chiarezza nella loro rappresentazione, sono stati riesposti anche i relativi dati 2020.

In data 20 dicembre 2021, si segnala che è stata costituita una nuova società partecipata al 100% da SEA. La società si occupa della fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi. Nel 2021 non ci sono state, invece, variazioni significative relative alla catena di approvvigionamento del Gruppo.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati nel tempo, è stato effettuato il confronto con i dati relativi agli anni 2020 e 2019, tuttavia si segnala, che alcuni dati sono stati esposti per il biennio.

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.

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.



MilanAirports

NOTA METODOLOGICA

Il presente documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 23 marzo 2022.

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".





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 2021: 2.709

HIGHLIGHTS 2021

Ricavi totali: 349,0 milioni di euro
EBITDA: 31,7 milioni di euro
Utile netto: -77,9 milioni di euro
Passeggeri: 13,9 milioni
Movimenti Aerei: 158,5 mila
Merci: 743,1 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. Nel 2021 è stato pubblicato il bando per la cessione del 100% di SEA Energia e per l'affidamento dei contratti per la somministrazione di energia termica e di energia elettrica.

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.



MilanAirports

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, 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.

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. Tale qualifica è mantenuta mediante una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, completata a ottobre 2020 e quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

Azionisti pubblici

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

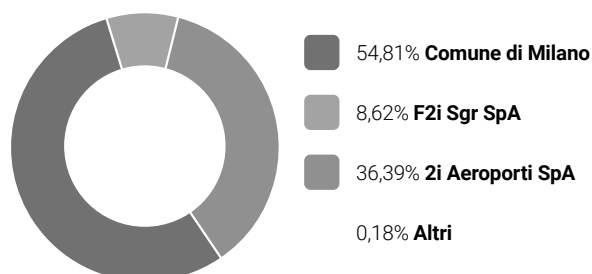
Azionisti privati

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





MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette di SEA SpA al 31 dicembre 2021



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

Nota: La società Airport ICT Services S.r.l. è stata costituita in data 20 dicembre 2021.

Modello di creazione del valore

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

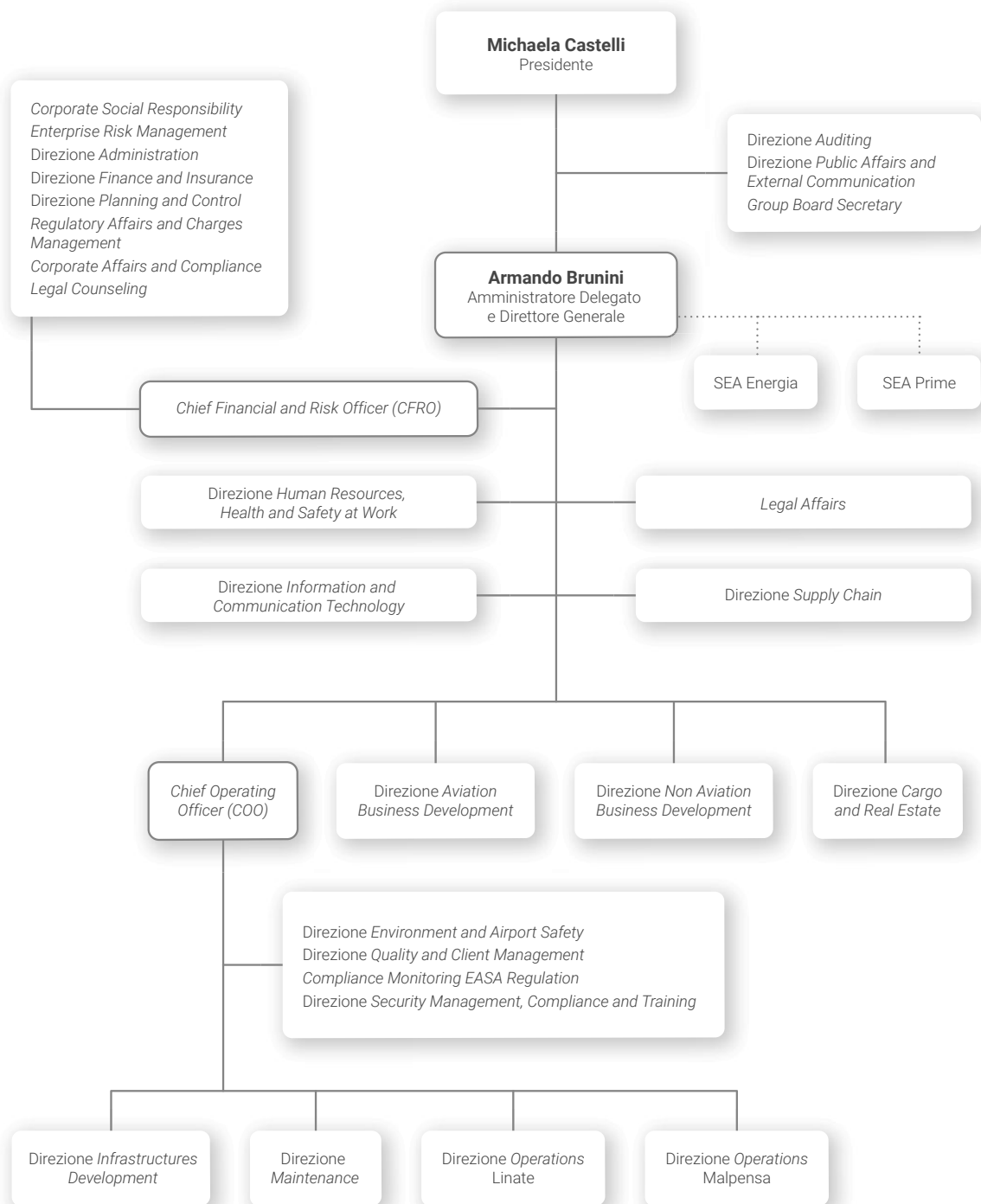
Modello di creazione del valore sostenibile di SEA



Struttura organizzativa

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

Organigramma funzionale





MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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 2021 Linate ha operato il 5,4% dei passeggeri, il 7,1% dei movimenti di aeromobili e l'0,2% 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 2021 Malpensa ha gestito il 12,5% dei movimenti complessivi, l'11,9% del traffico passeggeri e il 68,6% del trasporto merci registrati in Italia.³

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

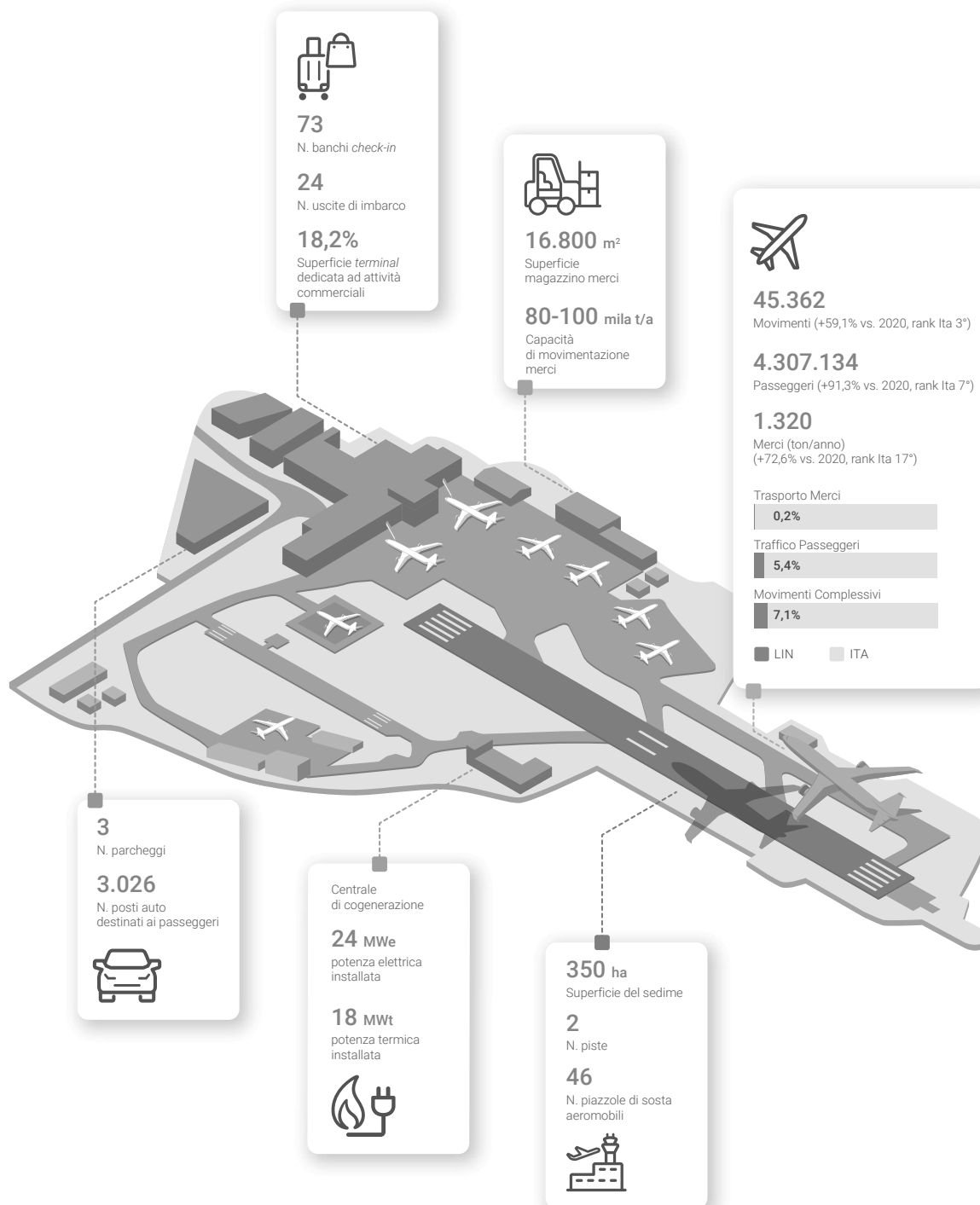
³ Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

AEROPORTO DILINATE

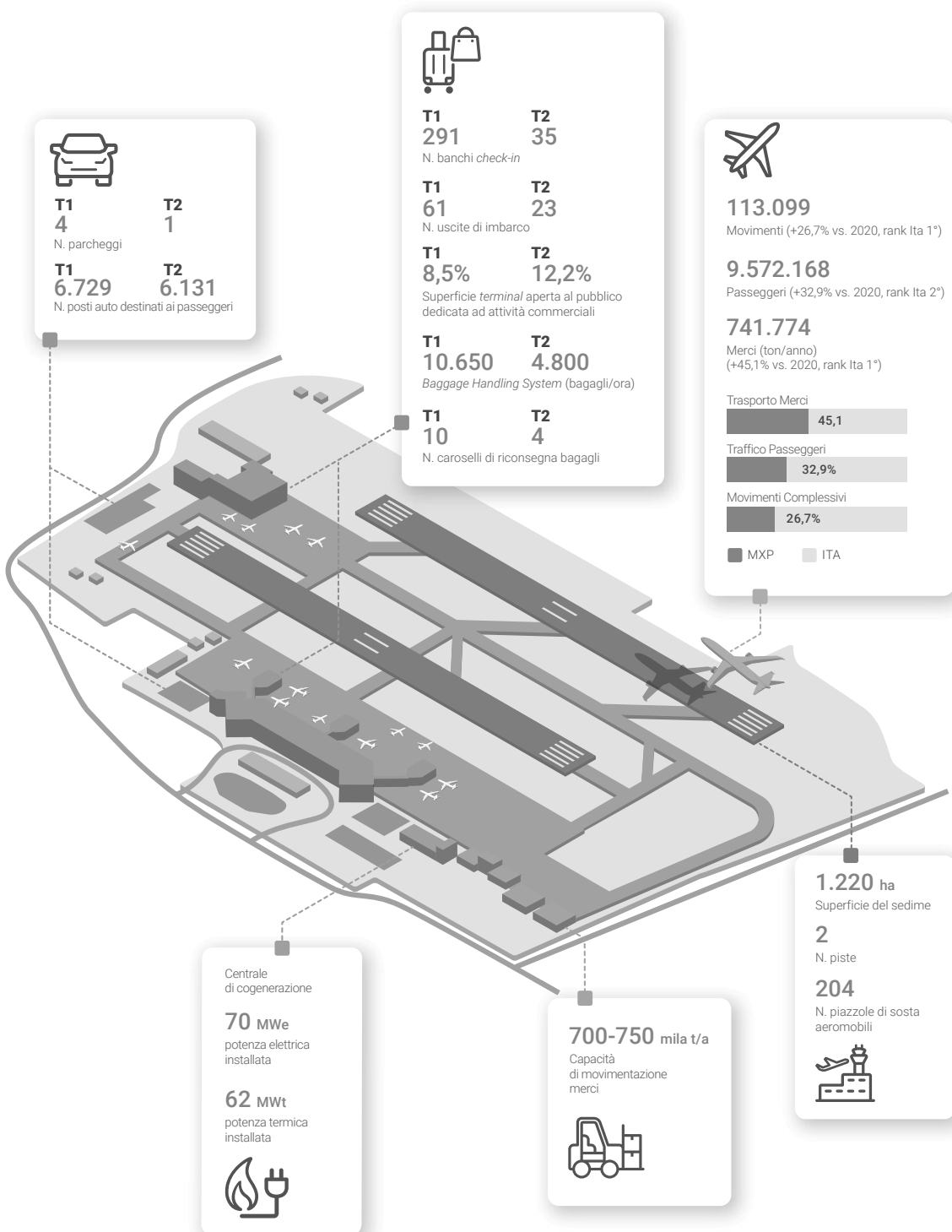




MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

AEROPORTO DI MALPENSA





MilanAirports

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 2021 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 2021 il compenso per il Consiglio di Amministrazione è stato pari a 645 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 2021

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.



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

Il Consiglio vigila sul generale andamento della gestione, con particolare attenzione alle situazioni di conflitto d'interessi, tenendo in considerazione le informazioni ricevute dal Presidente e dal Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità di SEA, nonché confrontando periodicamente i risultati conseguiti con quelli programmati. Inoltre 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, il sistema di governo societario e la struttura del gruppo. Lo statuto sociale di SEA, in conformità con le normative, 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 per indirizzare e coadiuvare il Consiglio di Amministrazione nel processo di autovalutazione. 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 che alla sua composizione.

COMITATI INTERNI AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione di SEA, in conformità al Codice di Autodisciplina, ha istituito al proprio interno più comitati, composti da amministratori non esecutivi e indipendenti, con funzioni propositive e consultive e ne ha previsto numero di componenti e competenze.

Riunioni svolte dal Consiglio di Amministrazione e dai Comitati nel 2021

Consiglio di Amministrazione	Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità	Comitato Remunerazione e Nomine	Comitato Etico
12	7	3	3

Tali comitati svolgono regolarmente le proprie funzioni attraverso riunioni delle quali vengono redatti i relativi verbali, conservati agli atti della Società. Nello svolgimento delle proprie funzioni i comitati hanno la facoltà di accedere alle informazioni e alle funzioni aziendali necessarie. 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.



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

Struttura del Collegio Sindacale SEA al 31 dicembre 2021

Carica	Componenti	In carica dal	In carica fino al
Presidente	Cotroneo Rosalba	16/11/2016	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco effettivo	Discepolo Daniele	29/07/2021	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco effettivo	Giussani Stefano Giuseppe	29/07/2021	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
Sindaco supplente	Contessi Daniele	19/04/2019	Approvazione Bilancio 2021

Nota: Il dott. Discepolo Daniele e il dott. Giussani Stefano Giuseppe sono stati nominati Sindaci effettivi nell'Assemblea del 29 luglio 2021 a seguito delle dimissioni dei Sindaci effettivi dott. Andrea Manzoni e della dott.ssa Rosalba Casiraghi.

Nell'esercizio 2021 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale è pari a 251 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 ad ambiti ESG ai quali sono riconducibili gli obiettivi assegnati ai *manager*, basati sulla protezione ambientale, l'ascolto e la tutela dei collaboratori e il livello di servizio al cliente. Anche per il 2021, in linea con il 2020 e in conseguenza della forte sofferenza economica della società dovuta alla pandemia, è stata decisa la sospensione del programma di incentivazione manageriale.

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.



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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 vigente è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il 25 marzo 2021 e include tutti i reati previsti dal D. Lgs. 231/2001 a novembre 2021. Il 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, l'osservanza e l'aggiornamento del Modello è affidato all'Organismo di Vigilanza collegiale, nominato dal Consiglio di Amministrazione il 22 maggio 2019 e composto da 4 membri, al 31 dicembre 2021, (un Consigliere di Amministrazione di SEA senza deleghe operative, due membri indipendenti esterni, di cui uno con funzioni di Presidente dell'Organismo e un componente interno - Direttore *Auditing*). L'Organismo di Vigilanza risponde ai requisiti di autonomia e indipendenza, professionalità e continuità d'azione, è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo e dispone di adeguate risorse finanziarie per lo svolgimento dei propri compiti. La Società è dotata di un canale dedicato alle segnalazioni all'Organismo di Vigilanza (cd. "*Whistleblowing*"). - anche anonime - provenienti da dipendenti, organi sociali e terzi, di condotte illecite o di situazioni anche solo a potenziale rischio/reato. Tale canale è idoneo a garantire la riservatezza dell'identità del segnalante in conformità alla Legge 179 del 2017.

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

- il Codice Etico;
- la mappatura dei rischi;
- il sistema organizzativo aziendale;
- il sistema procedurale aziendale;
- il sistema di poteri autorizzativi e di firma;
- il sistema di controllo di gestione;
- il sistema premiante e l'apparato sanzionatorio;
- la comunicazione e formazione del personale;
- il sistema informativo aziendale;
- il sistema di *governance* aziendale;
- le attività di controllo.

L'Organismo di Vigilanza SEA, nel corso del 2021, si è riunito 8 volte; per ogni riunione viene redatto un verbale. Il Modello di Organizzazione e Gestione, 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 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.

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



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

– *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.

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*", "*Health and Safety at Work*" e "*Auditing*". Nel corso del 2021 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 Etico ispirato ai principi espressi nel "Codice" SEA, approvato, nella edizione vigente, dai rispettivi Consigli di Amministrazione il 22 luglio 2021 e hanno nominato quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo.

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 2021 con le seguenti iniziative:

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



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

- la messa a disposizione ai dipendenti neo-assunti del Codice Etico e del Modello di Organizzazione e Gestione nelle sezioni *intranet* dedicate;
- la pubblicazione nella *intranet* aziendale dell'aggiornamento della Mappatura dei rischi 231/01.

L'informazione e la formazione sul D. Lgs. 231/2001 e sul Modello SEA si è articolata, nel corso del 2021, come segue:

- informativa di aggiornamento per i Dirigenti sul Decreto e sul Modello di Organizzazione e Gestione e sulle misure anticorruzione;
- formazione sul Decreto e sul Modello di Organizzazione e Gestione, sulle misure anticorruzione e sul *Whistleblowing* a 8 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 (9);
- sessione formativa dedicata a quadri e impiegati di aree sensibili (20);
- attivazione, a dicembre 2021, di un corso *e-learning* con test finale, per i dipendenti amministrativi, sul Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, sul Codice Etico e sulle misure anticorruzione, (effettuato al 31 dicembre 2021 da n. 90 dipendenti);
- prosecuzione della diffusione di *brochure* informative/formative per i dipendenti (non dirigenti) sul Modello 231/2001, sulle misure anticorruzione e sul *Whistleblowing*, attraverso *intranet* con notifica "read and sign".

POLITICA ANTICORRUZIONE

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

- il Sistema Etico i cui componenti - Vision Etica, Diamante dei Valori e Principi di relazione con gli *Stakeholder* - hanno la natura di *policy* strategica e

sono finalizzati ad individuare i valori e i principi di *decision-making* ai quali l'azienda si ispira e rispetto ai quali si impegna a mantenersi coerente nel perseguire la propria *mission*;

- il Codice Etico che individua principi e regole di comportamento cui la Società, i suoi dipendenti e collaboratori, i componenti dei suoi organi sociali e, più in generale, tutti i suoi *stakeholder* devono informare il proprio operato;
- il Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001 che include anche illeciti di tipo corruttivo.

La Politica per la Prevenzione della Corruzione di SEA prevede che il personale, nello svolgimento delle proprie attività si attenga a principi di trasparenza, chiarezza, integrità e correttezza. In particolare, nei rapporti e nelle relazioni d'affari, sono proibiti comportamenti e pratiche anche solo potenzialmente illegali o, ad esempio, collusive, così come 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 disposizioni normative 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,



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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*, effettuato dal certificatore a settembre 2021, ha rinnovato la validità del certificato sino a marzo 2024.

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 41 *audit* (di cui 14 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 2021, come già descritto per il D. Lgs. 231/2001 e per il Modello SEA.

Referente per l'Anticorruzione

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

Il Referente per l'Anticorruzione cura ogni comunicazione in materia di anticorruzione, anche verso i terzi; il ruolo, le prerogative e le responsabilità del referente per l'anticorruzione non sono pertanto assimilabili a quelle previste dalla normativa di riferimento in capo al Responsabile per la Prevenzione della Corruzione (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. La piattaforma informatica è attiva anche nelle 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 2021 relativamente a SEA 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.



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

POLICY FISCALE

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

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

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

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

Il Gruppo SEA considera, infatti, i tributi come un costo dell'attività d'impresa che, come tale deve essere

gestito, nel rispetto del principio di legalità con l'obiettivo di salvaguardare il patrimonio sociale, di perseguire l'interesse primario della creazione di valore per gli azionisti, di soddisfare gli interessi di tutti gli *stakeholder* e di garantire la positiva reputazione di SEA.

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

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

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

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

Scenario e strategia di sostenibilità

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ



MilanAirports

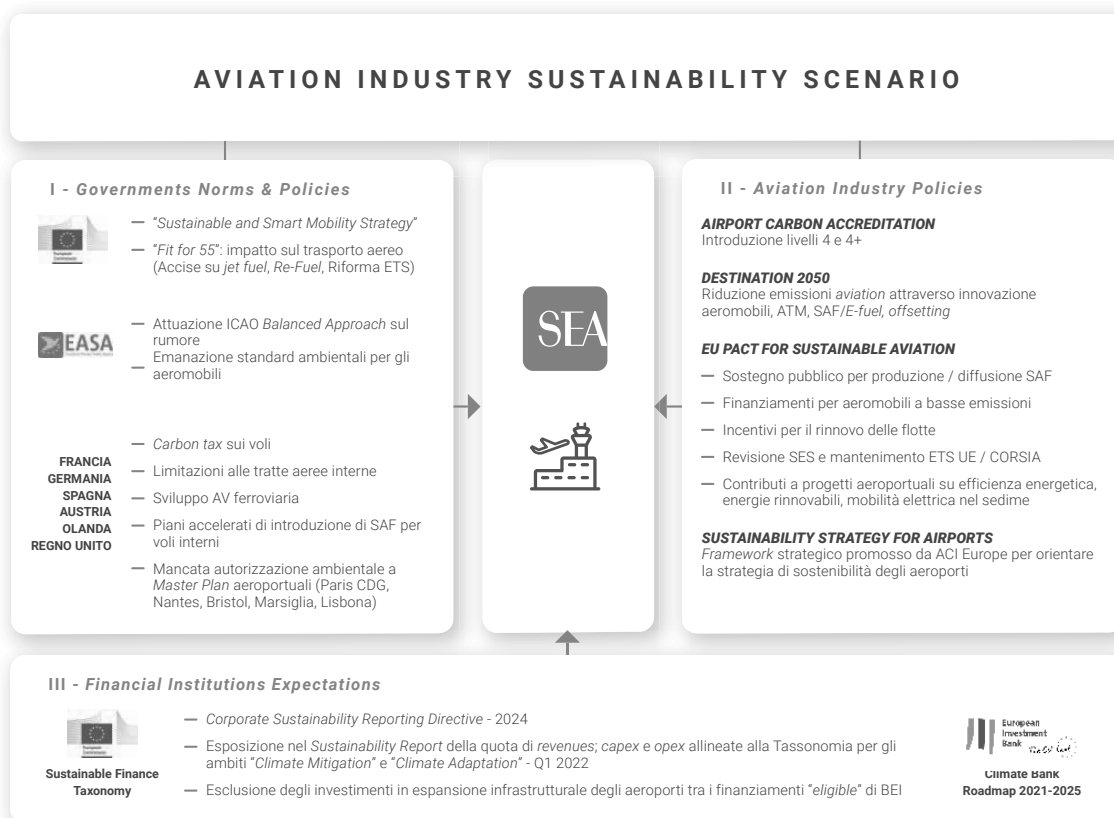
SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

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 si sono infatti moltiplicati i provvedimenti normativi, 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 2021, nonostante la persistente crisi dovuta alla pandemia, questa pressione è ulteriormente cresciuta. Di seguito vengono classificati e descritti sinteticamente gli elementi principali di questo scenario.



Fonte: SEA



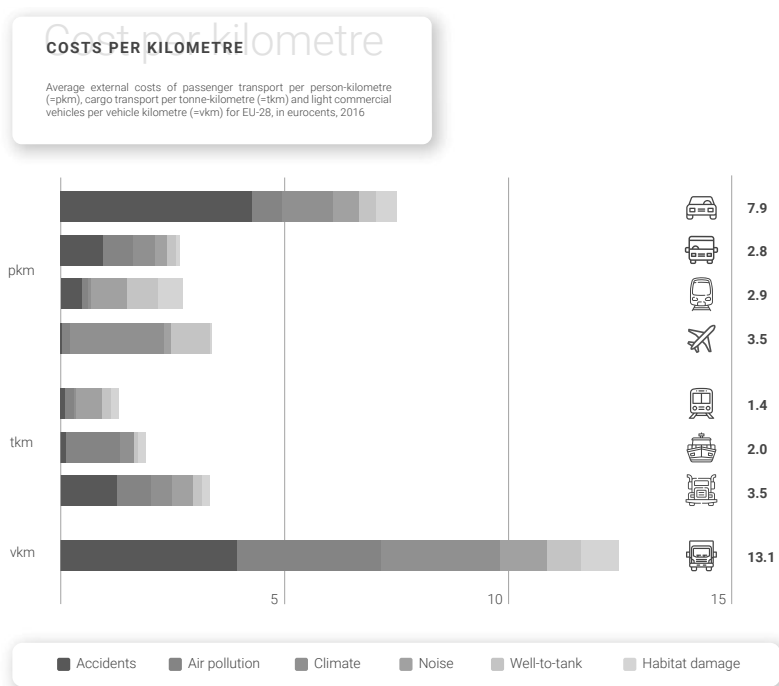
MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

IMPATTI DEI TRASPORTI E RUOLO DELL'AVIATION INDUSTRY

Il sistema dei trasporti provoca una serie di esternalità che vengono trasferite al pubblico. Queste includono, tra gli altri, i danni causati dal cambiamento climatico, dall'inquinamento atmosferico, dagli incidenti stradali e dal rumore. Questi costi variano a seconda del mezzo di trasporto.

Comparazione delle esternalità socio-ambientali generate dalle diverse forme di mobilità



In base ad una ricerca pubblicata sullo *European Mobility Atlas* nel 2021, nell'UE-28 i costi esterni totali per il trasporto stradale, ferroviario, per vie navigabili interne, aereo e marittimo (esclusi i costi di congestione, perché non sono calcolati per tutte le modalità di trasporto) ammontavano nel 2016 a 716 miliardi di euro, corrispondenti al 4,8% del PIL totale.

I costi di congestione ammontavano a ulteriori 271 miliardi di euro (costi di ritardo generati dal trasporto su strada). I costi esterni totali, inclusi i costi di congestione, ammontavano quindi a 987 miliardi di euro.

Se si tiene conto di tutte le principali esternalità sociali e ambientali generate dalle diverse forme di mobilità (incidenti, inquinamento atmosferico, emissioni climateranti, rumore, perdita di biodiversità) il trasporto aereo risulta complessivamente allineato - in termini di costi/passeggero/km (pkm) - a forme di mobilità comunemente percepite come "sostenibili", come il treno (0,6 eurocent di differenza).

Il trasporto aereo genera costi socio-ambientali decisamente più ridotti, rispetto a tutte le altre forme di trasporto, sul fronte dell'incidentalità, del rumore e del danneggiamento degli *habitat* naturali.

Il risultato per il trasporto aereo è una media, compresi i dati per i voli a corto, medio e anche lungo raggio da e per gli aeroporti europei. I costi medi tra queste classi di distanza variano da 4,3 eurocent al pkm per i voli a corto raggio, a 2,8 eurocent al pkm per il medio raggio e 3,2 eurocent al pkm per il lungo raggio. I principali fattori di costo per i costi esterni dell'aviazione sono la quota del ciclo LTO del volo totale (che è maggiore per i voli a corto raggio), le dimensioni e il consumo di carburante degli aeromobili e il fattore di carico.

EVOLUZIONE DEI TREND ESG NEL SETTORE AVIATION

Il ruolo dei temi ESG nel rating sugli aeroporti

I fattori ESG influenzano in misura sempre maggiore la valutazione degli aeroporti da parte degli analisti e degli operatori finanziari. Di seguito la rappresentazione schematica delle principali variabili utilizzate da una primaria agenzia di *rating* per la valutazione della qualità creditizia degli aeroporti.

SWOT analysis dei fattori ESG che impattano sul rating degli aeroporti



Fonte: S&P Global Ratings "Environmental, Social, And Governance: How COVID-19 And ESG Factors Are Weighing On Airports' Credit Quality"



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Pacchetto legislativo "Fit for 55"

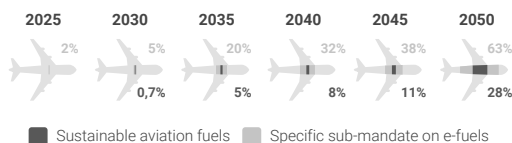
L'UE ha introdotto un nuovo obiettivo climatico per il 2030: -55% delle emissioni nette di gas a effetto serra (GHG) rispetto al 1990 (obiettivo più ambizioso rispetto al -40% rispetto definito precedentemente).

Per allineare le politiche dell'UE a questo obiettivo, il 14 luglio 2021 la Commissione Europea ha emanato un importante pacchetto legislativo, denominato "Fit for 55", che include diversi provvedimenti rilevanti per gli aeroporti e l'industria del trasporto aereo. Questa iniziativa è particolarmente importante poiché sposta il baricentro dell'azione globale per il clima dal 2050 al 2030. Gli aeroporti sono destinatari diretti solo di una delle 4 principali direttive facenti parte del "pacchetto", ovvero la "Alternative Fuels Infrastructure Directive" che prevede la fornitura mandatoria di energia elettrica da parte degli scali agli aeromobili in sosta ai gate per evitare l'utilizzo delle "Auxiliary Power Unit" (APU) particolarmente impattanti sotto il profilo delle emissioni di gas climalteranti e dell'inquinamento atmosferico locale.

Pacchetto EU "Fit for 55" – Principali implicazioni per l'industria aeroportuale

RE-FUEL EU AVIATION

NEW TARGETS FOR SUSTAINABLE AVIATION FUEL
(as % of fuel mix)



IMPATTO SUGLI AEROPORTI

- Obbligo per i fornitori di carburante fino a fine 2029
- Dal 2030 i garanti della conformità saranno gli aeroporti
- Aeroporti dovranno garantire infrastrutture necessarie per la gestione del nuovo carburante

ALTERNATIVE FUELS INFRASTRUCTURE DIRECTIVE

Fornitura obbligatoria di energia elettrica agli aeromobili in stand-by negli aeroporti:

- Dal 1 gennaio 2025 agli aeromobili fermi ai gate
- Dal 1 gennaio 2030 agli aeromobili fermi in tutte le postazioni esterne

Gli stati membri definiranno piani di implementazione delle infrastrutture per aeromobili con alimentazione idrogeno/elettrico.

IMPATTO SUGLI AEROPORTI

- Fino al 2030 utilizzabilità di qualsiasi tipo di interfaccia fissa o mobile, comprese unità alimentate a diesel
- Dal 2030 possibile solo alimentazione elettrica fissa a terra o apparecchiature mobili alimentate elettricamente

REVISIONE ETS AVIATION

- Riduzione una tantum del tetto alle emissioni e riduzioni annuali più elevate
- Eliminazione graduale delle quote di emissioni gratuite ai vettori entro fine 2026
- Proseguimento EU ETS sui voli intra-UE e applicazione di CORSIA su voli extra-UE
- Istituzione di un ETS separato per edifici (combustibile per riscaldamento) e trasporto su strada dal 2025

IMPATTO SUGLI AEROPORTI

- L'inasprimento generale del tetto alle emissioni e l'introduzione di un sistema ETS per edifici e trasporto su strada potrebbero comportare un aumento dei costi per gli aeroporti

ENERGY TAXATION DIRECTIVE

Introduzione graduale della tassazione del jet fuel e dell'energia elettrica utilizzati per i voli intra-UE (esclusi i voli cargo) in un periodo di 10 anni (2023-2033):

- La tariffa minima applicabile dopo un periodo di transizione sarà di €10,75/GJ
- I combustibili alternativi (biocarburanti avanzati, e-fuels) e l'elettricità avrebbero un'aliquota minima pari a zero per il periodo di transizione, dopodiché 0,15€/GJ

IMPATTO SUGLI AEROPORTI

- IATA stima che il livello di tassazione proposto si tradurrebbe in un aumento dei prezzi del carburante per i voli intra-UE del 90% entro il 2033



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

DINAMICHE DI MERCATO "GREEN" DEL TRASPORTO AEREO

Gli impegni di decarbonizzazione degli aeroporti europei

Il primo impegno dell'industria aeroportuale per emissioni di carbonio nette zero entro il 2050 è stato lanciato da ACI Europe nel giugno 2019 e riaffermato a maggio 2021.

Sulla base dei volumi di traffico del 2019 e dell'impronta di carbonio aggregata stimata degli aeroporti europei, non appena tutti gli scali raggiungeranno la soglia del "net zero" verranno eliminate in totale 3,14 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ all'anno.

Il percorso degli aeroporti europei verso l'eccellenza nella decarbonizzazione

Level 4+ TRANSITION	Level 4+ Offsetting of residual - Scope 1 & 2 emissions	 9
Level 4 TRANSFORMATION	Level 4 Extended carbon footprint, absolute emissions reductions in line with the Paris Agreement, enhanced 3 rd party engagement	 0
Level 3+ NEUTRALITY	Level 3+ Offsetting of residual - Scope 1 & 2 emissions	 47
Level 3 OPTIMISATION	Level 3 Engagement of 3 rd parties & measurement of their emissions	 20
Level 2 REDUCTION	Level 2 Emissions reduction target, carbon management plan & annual reductions	 48
Level 1 MAPPING	Level 1 Carbon footprint & policy	 77



Fonte: ACI Europe, Airport Carbon Accreditation

In tutta Europa, 242 aeroporti si sono impegnati a raggiungere il "net zero" entro il 2050 al più tardi, rispetto ai 211 che avevano siglato questo impegno in periodo pre-pandemia.

Questi 242 aeroporti rappresentano il 68% del traffico passeggeri europeo del 2019.

Più della metà del numero totale di firmatari (cioè 149) ha manifestato ambizioni rafforzate, impegnandosi formalmente a conseguire il "net zero" in un anno antecedente al 2050 (tra il 2025 e il 2045).

Tra questi, 10 (tutti all'interno della rete aeroportuale svedese gestita dalla società Swedavia) hanno già raggiunto a fine 2020 il traguardo del "net zero CO₂", mentre altri 84 gestori di aeroporti (tra cui SEA) hanno anticipato la tempistica dei loro obiettivi al 2030, nonostante l'impatto devastante in corso della pandemia di Covid-19. Airport Carbon Accreditation (ACA) è la piattaforma proposta da ACI Europe per supportare il raggiungimento di questi impegni. Al momento solo 9 aeroporti hanno formalizzato l'impegno del "net zero CO₂" attraverso l'ottenimento del livello 4 o 4+ della certificazione ACA.



IL SENTIERO DI DECARBONIZZAZIONE DEL TRASPORTO AEREO

Per l'industria del trasporto aereo il raggiungimento del "net zero" entro il 2050 richiederà un'attenta pianificazione e un'azione decisa da parte di tutti gli attori della filiera. Il successo sarà legato a una efficace combinazione di nuove tecnologie e processi. La maggior parte delle proiezioni prevede la messa in campo di un mix di soluzioni diverse:

- i voli di breve raggio dipenderanno sempre più dallo sviluppo delle tecnologie elettriche e dell'idrogeno
- i carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) continueranno a essere indispensabili, almeno nel medio termine, in particolare per i voli a medio e lungo raggio, che insieme rappresentano la maggior parte delle emissioni di CO₂ del comparto.

Evoluzione delle tecnologie di alimentazione green del trasporto aereo

Tipologia di volo	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Regionale 50-100 posti 30'-90' di volo 3% delle emissioni CO ₂ del settore	SAF	Elettrico Idrogeno (fuel cell) SAF	Elettrico Idrogeno (fuel cell) SAF	Elettrico Idrogeno (fuel cell) SAF	Elettrico Idrogeno (fuel cell) SAF	Elettrico Idrogeno (fuel cell) SAF
Breve raggio 100-150 posti 45'-120' di volo 24% delle emissioni CO ₂ del settore	SAF	SAF	SAF Prime tipologie di alimentazione a idrogeno	Idrogeno (fuel cell) SAF	Idrogeno (fuel cell) SAF	Idrogeno (fuel cell) SAF
Medio raggio 100-250 posti 60'-150' di volo 43% delle emissioni CO ₂ del settore	SAF	SAF	SAF	SAF Prime tipologie di alimentazione a idrogeno	SAF Prime tipologie di alimentazione a idrogeno	SAF Prime tipologie di alimentazione a idrogeno
Lungo raggio +250 posti +150' di volo 30% delle emissioni CO ₂ del settore	SAF	SAF	SAF	SAF	SAF	SAF

Fonte: Air Transport Action Group, Waypoint 2050, 2021

I sistemi di propulsione elettrica e a idrogeno saranno inizialmente impiegati su velivoli piccoli che coprono le tratte più brevi. Man mano che le tecnologie miglioreranno, la propulsione a idrogeno, elettrica o ibrida sarà dispiegata su aeromobili fino a 150 posti, con voli inferiori ai 120 minuti. Queste rotte rappresentano il 27% delle attuali emissioni di CO₂ dell'industria, con il restante 73% delle emissioni generate dagli aeromobili più grandi che volano sul medio-lungo raggio. I combustibili per aerei sostenibili (SAF) rappresentano una potenziale soluzione per queste rotte e un complemento dell'elettrico/idrogeno sui voli più brevi.

Il ruolo del SAF e i trend di utilizzo previsti

I carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) continueranno a essere indispensabili almeno nel medio termine, in particolare per i voli a medio e lungo raggio. Rispetto al carburante per jet convenzionale, SAF può offrire una riduzione fino al 100% delle emissioni di CO₂, a seconda della materia prima e della tecnologia di produzione utilizzata. Vi sono anche prove che il SAF possa contribuire al miglioramento della qualità dell'aria locale. SAF è oggi disponibile come soluzione *drop-in*, compatibile con i sistemi aeronautici e le infrastrutture aeroportuali esistenti, fornendo un significativo vantaggio pratico e finanziario rispetto ad altre opzioni di decarbonizzazione ed è attualmente utilizzabile in tutti gli aeromobili con una miscela fino al 50%.

ATAG stima che 330-445 milioni di tonnellate di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF), insieme a miglioramenti tecnologici e operativi, saranno necessari affinché l'industria aeronautica globale raggiunga zero emissioni nette di carbonio entro il 2050.



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Alcuni studi calcolano che l'aviazione sarà in grado di accedere a materie prime sufficienti per la produzione di circa 180 milioni di tonnellate di SAF all'anno. Secondo IATA la produzione globale di SAF nel 2021 è stata di circa 100 milioni di litri, lo 0,1% di tutto il carburante utilizzato per l'aviazione. Diverse compagnie aeree si sono però impegnate a portare questa cifra al 10% entro il 2030. Si prevede che nel 2022 il carburante sostenibile per l'aviazione (SAF) sarà uno dei segmenti in più rapida crescita nel settore dei biocarburanti. SAF avrà una quota crescente del mercato dei carburanti per aerei poiché i mandati negli Stati membri dell'UE stimolano la domanda, mentre nuovi impianti di produzione entrano in funzione.

Quadro delle prospettive di diffusione del Sustainable Aviation Fuel

Catalizzatori

FATTORI CATALIZZATORI

Il pacchetto *ReFuelEU Aviation* dell'UE prevede l'obbligo di utilizzo di una quota SAF obbligatoria del 2% al 2025, che salirà al 63% entro il 2050. Per i carburanti sintetici per aviazione la quota sarà dello 0,7% entro il 2030 e del 28% al 2050.

L'elettricità rinnovabile può essere utilizzata per produrre SAF attraverso l'approccio *Power-to-Liquids*. Questo approccio utilizza l'idrogeno dell'elettrolisi e il carbonio catturato dall'atmosfera come materia prima e quindi non è limitato dalla disponibilità di bioenergia.

I rapidi sviluppi tecnologici ridurranno il sovrapprezzo per SAF. Entro il 2050, il costo medio è stimato a \$760 - \$900 per tonnellata SAF, valore interno alla fascia di costo storico dei combustibili fossili.

SAF fornisce anche vantaggi climatici diversi dalla CO₂, come la riduzione delle emissioni di anidride solforosa e di particolato. Una maggiore riduzione del carbonio e la considerazione di questi benefici diversi dalla CO₂ sosterranno ulteriormente il valore di SAF rispetto ai combustibili fossili.

Mentre oltre il 90% della produzione di petrolio e gas si trova in soli 22 paesi nel mondo, l'industria SAF dovrà sfruttare le materie prime in quasi tutti i paesi, migliorando la sicurezza energetica, l'indipendenza e la resilienza per molte nazioni.

Questo investimento creerà o sosterrà circa 13,7 milioni di posti di lavoro.

Gli investimenti nella bioenergia sono molto efficaci nella creazione di posti di lavoro, con 23 persone impiegate oggi per ogni milione di dollari investito in bioenergia nell'ultimo decennio, rispetto a soli 2,7 posti di lavoro per milione investito per gli investimenti nel solare e 1,1 per l'energia eolica.

Criticità

OSTACOLI/CRITICITÀ

IATA stima che il costo del SAF sia da 2 a 4 volte superiore a quello dei combustibili fossili, anche se una nota di Air France-KLM evidenzia che il differenziale di costo potrebbe essere da 4 a 8 volte il costo del cherosene.

L'industria di produzione del SAF richiederà da 5.000 a 7.000 raffinerie di combustibili rinnovabili entro il 2050. Queste saranno in genere costruite vicino alle fonti di materie prime, con una capacità media di circa 100.000 tonnellate/anno. La costruzione di queste infrastrutture richiederà 1.080-1.450 miliardi di dollari l'anno. Ciò rappresenta circa il 6% della spesa annua storica in conto capitale per petrolio e gas.

È probabile che la maggior parte della produzione utilizzi i percorsi Alcohol-to-Jet (AtJ) e Fischer-Tropsch (FT). Sebbene quasi tutta la produzione odierna utilizzi il percorso HEFA, i vincoli delle materie prime limiteranno questo al 6%-8% della capacità richiesta.

L'aviazione potrà accedere a bioenergia sufficiente solo per il 41%-55% del totale SAF richiesto. Questo perché più settori si contenderanno il suo utilizzo. Essendo un settore particolarmente difficile da decarbonizzare, l'aviazione dovrebbe avere la priorità nell'utilizzo, ma non deve aspettarsi l'esclusività.

Fonte: ATAG – Waypoint 2050, Fueling Net Zero, 2021

IL MERCATO DELL'OFFSETTING DI CO₂

I mercati volontari del carbonio consentono agli emettitori di CO₂ di compensare le loro emissioni inevitabili acquisendo crediti di carbonio generati da iniziative volte a rimuovere o ridurre le emissioni di GHG dall'ambiente.

Una compensazione di carbonio è uno strumento che rappresenta la riduzione di una tonnellata di anidride carbonica nell'atmosfera.

La cattura di una tonnellata di emissioni di CO₂ equivale alla quantità assorbibile da circa 50 alberi in un anno. Le aziende che non sono in grado di raggiungere i propri obiettivi di emissione di gas serra possono acquistare crediti di compensazione del carbonio investendo in progetti ambientali progettati per evitare, ridurre o rimuovere le emissioni di carbonio.

Il commercio globale di *offset* è cresciuto di quasi il 30% dal 2020 al 2021 ed è destinato a crescere ulteriormente dopo il vertice della COP26 di Glasgow, che ha discusso dell'introduzione di regole attese da tempo per un mercato globale centralizzato degli *offset*.

Questa nuova ondata di domanda di *carbon offset* è guidata dal moltiplicarsi di strategie aziendali "net zero" e da altre ambizioni climatiche, insieme al crescente riconoscimento del ruolo richiesto dalle compensazioni di carbonio nel raggiungimento degli obiettivi climatici dell'accordo di Parigi.



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Le aziende generalmente acquistano crediti di carbonio come parte della loro strategia aziendale "net-zero".

L'acquisto di *offset* offre una soluzione di transizione per consentire alle aziende di diventare *carbon neutral* abbastanza rapidamente, mentre lavorano per decarbonizzare le loro attività completamente nel medio e lungo termine.

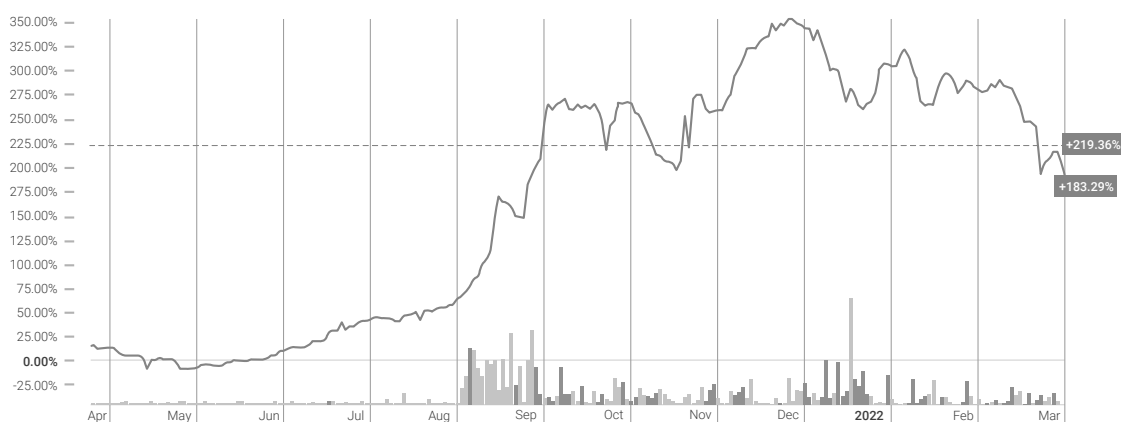
Il valore totale del mercato monitorato nel 2020, 473 milioni \$, è stato il valore annuale più alto dal 2012.

Al 31 agosto 2021, le transazioni di mercato avevano già superato i 748 milioni \$, il che significa che è molto probabile che il 2021 abbia fatto registrare il valore annuale più alto di sempre, potenzialmente superiore a 1 miliardo \$. Il volume delle compensazioni volontarie di carbonio scambiate ha raggiunto la soglia record di 188,2 milioni di tonnellate di CO₂ equivalenti nel 2020 (+80% rispetto al 2019) ed è particolarmente interessante considerando che il 2020 è stato l'anno della pandemia di Covid-19.

Ancora più sostenuta è stata la crescita del mercato nel 2021. A soli otto mesi dall'inizio dell'anno, i volumi di scambio delle compensazioni di carbonio nel mercato volontario sono cresciuti del 27% rispetto all'intero 2020 a 239,3 milioni di tonnellate equivalenti, il tutto mentre le economie globali continuano a oscillare per le conseguenze della pandemia.

L'impennata della domanda di compensazioni volontarie di carbonio sta facendo salire i prezzi e sta causando una stretta dell'offerta, poiché le aziende e gli investitori si affrettano ad acquistare i crediti che compensano le emissioni di gas serra. Il crescente interesse per le compensazioni – che rappresentano una tonnellata di carbonio che è stata permanentemente evitata o rimossa dall'atmosfera – ha inclinato il mercato in favore dei venditori, dopo anni di prezzi bassi.

Andamento 2021-2022 delle quotazioni nei mercati volontari del carbonio



Fonte: carboncredit.com

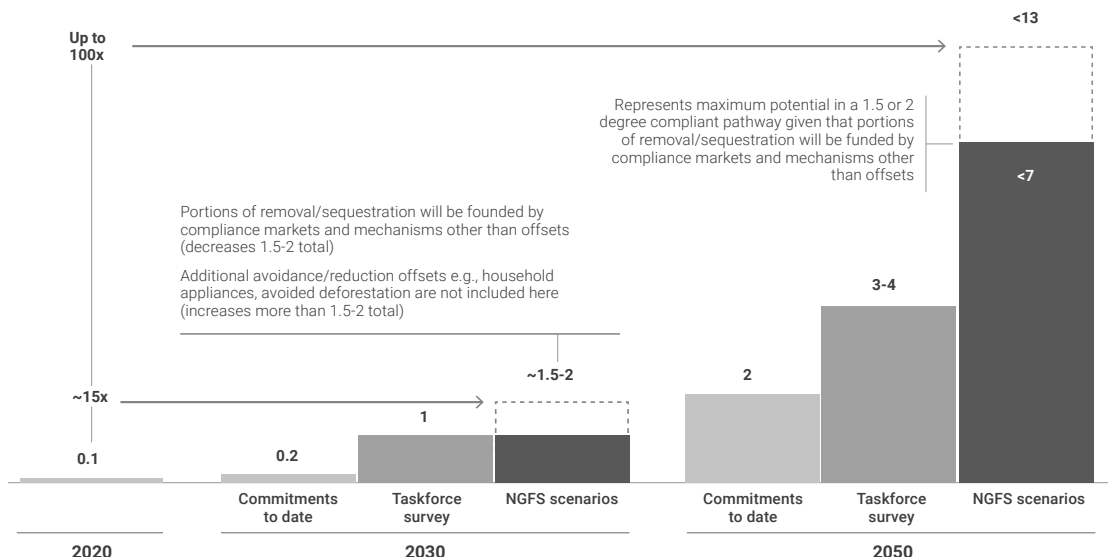
Secondo un rapporto del 2021 della Banca Mondiale, i prezzi di un *carbon credit* sui mercati volontari partono da meno di 1 \$/ton e possono arrivare a 137 \$/ton. Quasi la metà delle emissioni ha comunque un prezzo inferiore a 10 \$/ton. Rabobank, multinazionale olandese di servizi finanziari bancari, riporta che i progetti di energia rinnovabile hanno i prezzi medi più bassi (1,4 \$/ton) mentre i progetti nel settore forestale e nell'uso del suolo sono nella fascia più alta (4,3 \$/ton).



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Voluntary demand scenarios in 2030 and 2050, GtCO₂ per year



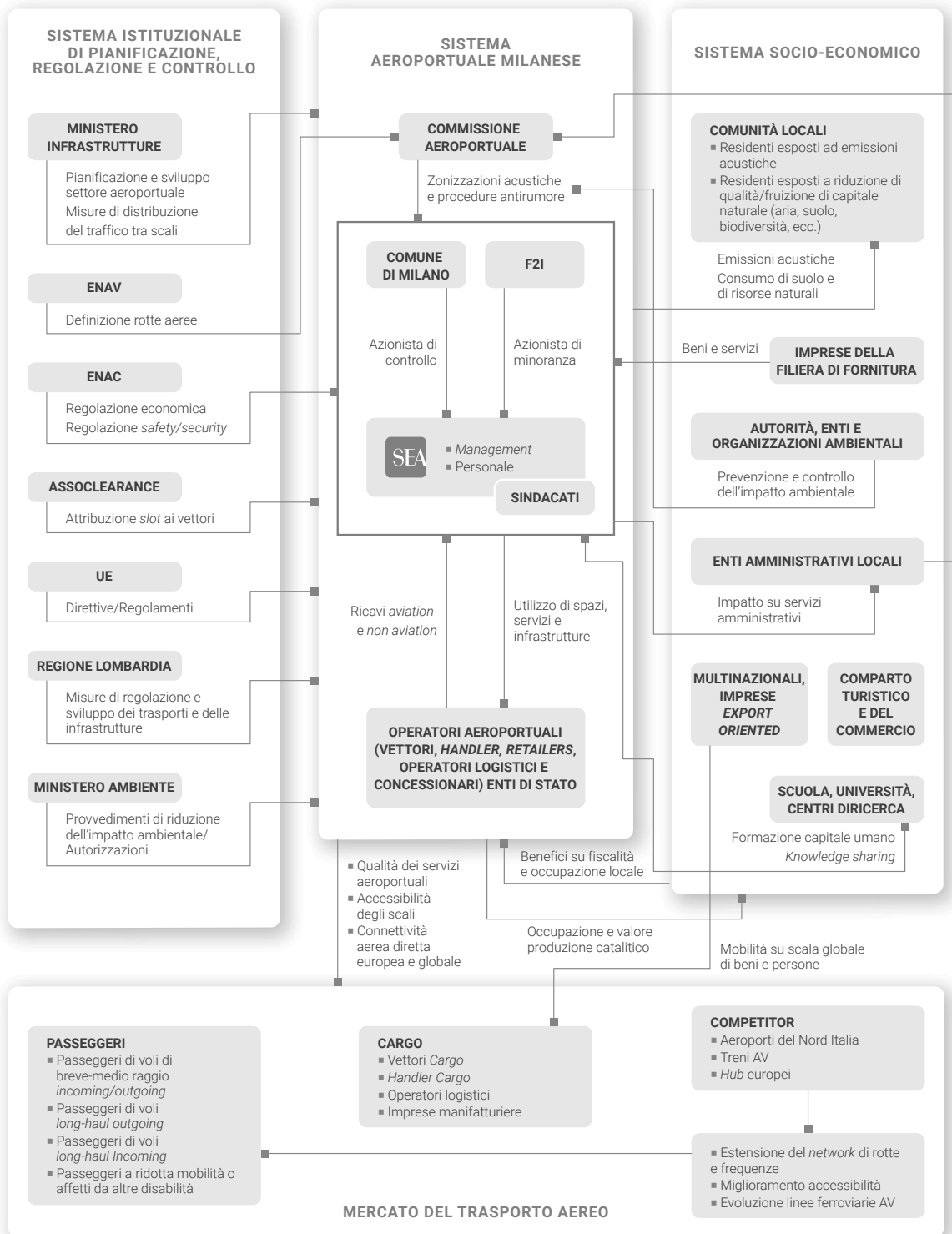
Secondo la "Taskforce on Scaling Voluntary Carbon Markets" - iniziativa promossa da Mark Carney, specialista delle Nazioni Unite inviato per l'azione per il clima ed ex governatore della Banca d'Inghilterra - per supportare una rapida decarbonizzazione, l'azione volontaria attraverso i mercati del carbonio dovrà aumentare di 15 volte (da 0,1 a 1,5-2 Gt CO₂ di crediti di carbonio) entro il 2030 e di 100 volte (7-13 GtCO₂ di crediti di carbonio all'anno) entro il 2050 rispetto ai livelli del 2020. In tal caso, molte aziende potrebbero scoprire che la riduzione diretta delle proprie emissioni è il modo più economico per attenersi ai propri obiettivi pubblici di decarbonizzazione. Le autorità di regolamentazione europee stanno lavorando a regole più rigorose per la certificazione *offset*. Cosa determinerà i prezzi? Secondo un *report* di BloombergNEF dal lato dell'offerta la disponibilità delle quote e quali tipologie di progetti e interventi verranno considerati idonei a generare compensazioni di carbonio. Dal lato della domanda il profilo e il numero di chi vuole (o deve) comprare dei *carbon credits*. Se tutti i tipi di compensazioni dovessero continuare a essere permessi, compresi quelli che evitano le emissioni (invece di rimuoverle), il mercato sarà sovraccaricato di crediti in gran parte senza valore.

⁶ <https://www.iif.com/tsvcm>

⁷ <https://about.bnef.com/blog/carbon-offset-prices-could-increase-fifty-fold-by-2050/>

SUSTAINABILITY STRATEGY

Mappa degli *stakeholder* di 1° livello del Gruppo SEA





MilanAirports

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

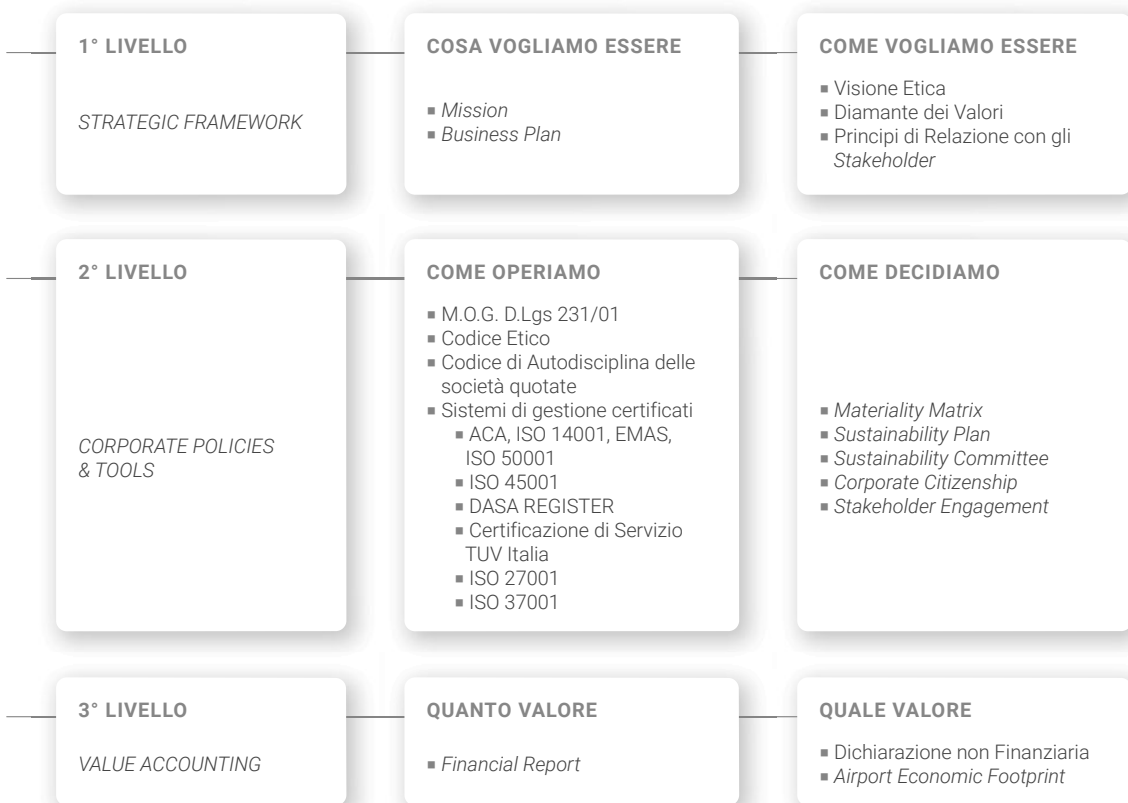
La strategia ESG di SEA ha l'obiettivo di governare le variabili di *business* di natura sociale e ambientale, valorizzando le dinamiche relazionali con gli *stakeholder* in maniera tale da rendere questi ultimi - più che semplici destinatari di una quota del valore generato dall'azienda - dei veri e 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.



MilanAirports

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 opera un *Sustainability Committee* al quale 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 Liniate, 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 2021 le tematiche ESG sono state trattate all'interno del *Management Committee* e hanno riguardato la definizione del Piano di Sostenibilità 2022-2026 approvato dal CdA il 20 dicembre 2021.



MilanAirports

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 10 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 10 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.



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Codice Etico

Il nuovo Codice Etico approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA nella seduta del 21 dicembre 2020, è in linea con il *purpose*, i valori e i principi definiti a suo tempo dal Sistema Etico e integrato con i contenuti relativi ai principi di sostenibilità adottati e consolidati nel tempo e con i comportamenti da tenere da parte dei principali *stakeholder* per contribuire al conseguimento degli obiettivi di crescita sostenibile, integrata e inclusiva.

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.





MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Diamante dei valori



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.

Nella definizione di materialità viene posta una forte enfasi sia sugli *stakeholder* esterni che sui membri della *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

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.

Nel 2021 è stato effettuato il processo di *light review* dell'analisi di materialità che è stato presentato al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità in data 3 marzo 2022.

Materiality matrix

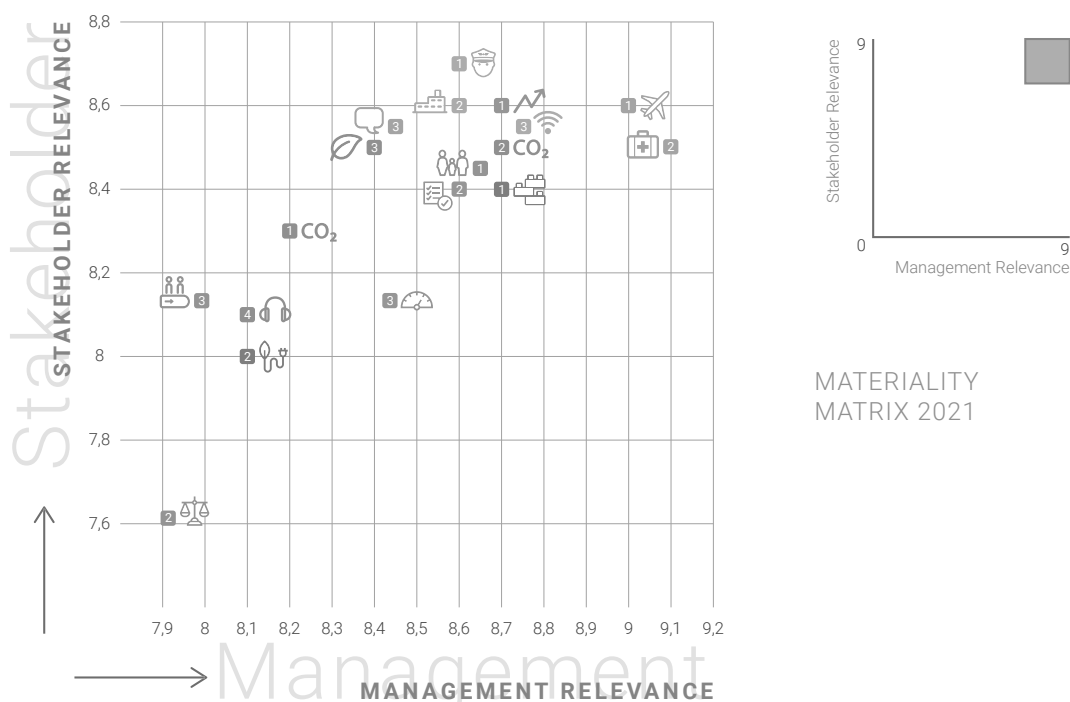
COS'È LA MATERIALITÀ

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.

Condivisione e Approvazione del CdA

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



Pillars	Materiality Issues	SDGs
Governance Sostenibile	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)	
Capitale Infrastrutturale	1 Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate a circular economy 2 Promozione della mobilità sostenibile	
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	
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	
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	
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	



MilanAirports

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.

Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità

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

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.

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

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.

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.



MilanAirports

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.

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.

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.

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.

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.

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*.

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 accoglimento 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
Rischi di interruzione, temporanea o prolungata, dei processi di <i>business</i> causati, ad esempio, da scioperi, eventi naturali, malfunzionamenti, ecc.	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 <i>economics</i> del Gruppo. In particolare, interruzioni delle attività causate da eventi di natura eccezionale (es. epidemie, guerre, eruzioni vulcaniche) tali da comportare il crollo nella domanda di trasporto aereo possono generare impatti critici al <i>business</i> . Le attività della Società possono subire inoltre un'interruzione anche a seguito dello sciopero del personale di società terze che operano nello scalo, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza o di una non corretta prestazione di servizi da parte di soggetti terzi.	Sono previsti piani di <i>back-up</i> operativi a cura delle linee e investimenti in formazione. È prevista inoltre la possibilità di attivare contratti esterni.
Rischi connessi alla progettazione e/o esecuzione degli investimenti di manutenzione/costruzione di infrastrutture aeroportuali	Il nuovo <i>Master Plan</i> di Malpensa, in corso di approvazione da parte degli Enti competenti, costituisce lo strumento di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale a medio-lungo termine del Gruppo. È ad oggi ancora in corso di svolgimento la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Il <i>Master Plan</i> prevede infatti un'espansione in direzione Sud rispetto all'attuale sedime per realizzare infrastrutture a supporto del comparto <i>cargo</i> . L'esito negativo della procedura comporterebbe l'impossibilità per il Gruppo di perseguire gli sviluppi infrastrutturali necessari a supporto della crescita.	SEA pone grande attenzione ai rapporti con le comunità limitrofe, partecipando ai tavoli con le Istituzioni, sostenendo direttamente interventi di compensazione per il territorio e iniziative sociali di supporto alle comunità locali.
Rischi connessi al livello di rumore prodotto dagli aeromobili in decollo e atterraggio, alla gestione di iniziative di compensazione/riduzione del rumore e ai rapporti con le comunità locali	I livelli di inquinamento acustico che si genereranno a Malpensa con la crescita di traffico prevista nel <i>Master Plan</i> in corso di approvazione, se non correttamente gestiti, potrebbero impattare sulla sostenibilità e sulla crescita dello scalo nel breve-medio termine e originare maggiori costi per l'azienda legati alle compensazioni richieste.	SEA è impegnata in iniziative di mitigazione acustica su diversi fronti quali l'introduzione di tariffe penalizzanti per gli aeromobili più rumorosi e l'ottimizzazione degli scenari di utilizzo delle piste di concerto con ENAV.
Rischi connessi al mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO ₂	SEA ha aderito, unitamente ad altri aeroporti facenti parte del <i>network</i> ACI Europe, alla risoluzione <i>NetZero 2030</i> con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO ₂ pari a zero entro il 2030. Normative e <i>trend</i> dell'industria sul <i>NetZero</i> evolvono costantemente. La <i>roadmap</i> per la decarbonizzazione è guidata dalla <i>EU Climate Law</i> , che occorre seguire nelle sue evoluzioni per ottemperare le implementazioni normative e mantenere un posizionamento adeguato rispetto ai <i>competitor</i> e alle aspettative degli <i>stakeholder</i> .	Linate e Malpensa partecipano al programma volontario di certificazione <i>Airport Carbon Accreditation</i> (ACA). È stato, inoltre, definito il Piano di Sostenibilità al cui interno sono contenuti i <i>target</i> di riferimento. Gli investimenti necessari alla transizione verso la sostenibilità possono ottenere finanziamenti pubblici (es. <i>Recovery Fund/ Horizon 2020/ Green Deal</i>).
Rischi connessi all'inquinamento atmosferico, idrico e del suolo	Dal punto di vista ambientale si segnalano da un lato i rischi generati dalle attività del Gruppo aventi possibili ricadute ambientali 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".



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Rischi connessi a eventi climatici estremi con impatti sugli asset aeroportuali	Eventuali nubifragi, bombe d'acqua, nevicate eccezionali potrebbero comportare danni rilevanti agli asset aeroportuali e generare quindi <i>disruption</i> nell'operatività degli scali. Le <i>disruption</i> a loro volta potrebbero tradursi in un peggioramento e/o interruzione dei servizi erogati dall'aeroporto ai propri clienti con gravi impatti reputazionali e di <i>business</i> .	Negli ultimi anni sono stati eseguiti lavori per migliorare lo <i>status</i> delle infrastrutture (es. sistemi di smaltimento delle acque bianche dai piazzali, troppo pieno per coperture tetto e pozzi disperdenti sulle rotonde). Sono previsti ulteriori interventi sui sistemi di smaltimento acque per i quali è in corso una richiesta di co-finanziamento tramite fondi europei.
Evoluzione della normativa ESG: normativa di settore e non di settore focalizzata su temi sociali, ambientali e di <i>governance</i>	È allo studio a livello Comunitario l'introduzione dell'obbligo di analisi della catena di fornitura secondo criteri ESG. Vi è ancora incertezza sull'effettiva entità degli obblighi che saranno previsti, nonché sulle responsabilità effettive e relative sanzioni che potranno essere introdotte. Sussiste il rischio che tale obbligo determini un generale appesantimento delle procedure relative alla <i>supply chain</i> aziendale. Negli ultimi anni si sta assistendo ad 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, Cop26), tra cui la riduzione delle emissioni di gas serra. Il <i>trend</i> in atto potrebbe portare all'introduzione di misure che sfavoriscono la competitività del trasporto aereo, tra cui: - introduzione di politiche fiscali ed economiche volte alla compensazione dell'inquinamento prodotto, che avrebbe come conseguenza il rincaro dei biglietti aerei e una possibile riduzione della domanda; - destinazione di risorse pubbliche a sostegno di settori in concorrenza con il trasporto aereo (es. trasporto ferroviario).	Pur nell'incertezza del perimetro normativo, è già allo studio l'integrazione di tematiche ESG all'interno dei processi esistenti di qualifica e valutazione dei fornitori. SEA è impegnata nella riduzione delle emissioni attraverso accordi di collaborazione con entità terze. Tra le iniziative si segnalano la fornitura di SAF sui propri scali e lo sviluppo della filiera dell'idrogeno, come parte del percorso <i>NetZero 2030</i> .
Rischi connessi alla gestione e sviluppo delle necessarie competenze/risorse per lo svolgimento del <i>business</i> (es. selezione, formazione, <i>retention</i> , comunicazione interna, <i>engagement</i>) e alla gestione delle relazioni con i sindacati	<i>L'ageing</i> della popolazione aziendale, potrebbe riflettersi sull'operatività in termini di minore efficienza/produttività, maggiori fenomeni di assenteismo e/o problemi di salute. Il momento di difficoltà che sta attraversando il settore del trasporto aereo potrebbe generare la perdita di personale chiave con conseguente impatto operativo per l'azienda. Le iniziative di sviluppo del personale pianificate potrebbero non ottenere i risultati attesi in termini di <i>engagement</i> .	È in corso di implementazione un nuovo piano di rinnovo generazionale che contribuirà ad impedire l'innalzamento dell'età media aziendale. È previsto un Piano di <i>retention</i> finalizzato alla mitigazione del rischio. L'azienda ha messo in campo iniziative di comunicazione finalizzate al miglioramento di <i>engagement</i> e trasparenza.
Rischi connessi alla gestione e allo smaltimento dei rifiuti prodotti dagli operatori aeroportuali, dagli esercizi commerciali presenti nei <i>terminal</i> , dai dipendenti, ecc.	L'incremento della quota di raccolta differenziata rientra tra gli obiettivi che il Gruppo si è posto in ottica di riduzione degli sprechi e dell'inquinamento. Gli obiettivi si riferiscono al totale dei rifiuti generati all'interno dei sedimi dalle attività del Gestore, dei sub concessionari e degli operatori aeroportuali, escludendo i rifiuti generati dalle compagnie aeree. Qualora vi fossero difficoltà nel coinvolgimento di terze parti non sarebbe possibile raggiungere i <i>target</i> di differenziazione dei rifiuti dichiarati nel Piano di Sostenibilità.	È stato avviato il confronto con altri scali finalizzato ad individuare le migliori prassi operative. Le azioni di miglioramento sono concentrate laddove il perimetro di sub-concessionari e <i>tenant</i> rientri nei processi gestiti da SEA.
Rischi connessi ai maggiori costi per iniziative di riduzione/ <i>offsetting</i> emissioni CO ₂	La Certificazione ACA 4+, recentemente ottenuta dagli aeroporti di Linate e Malpensa, richiede l'acquisto di certificati di origine <i>green</i> dell'energia e di <i>carbon credit</i> per l' <i>offsetting</i> della quota di emissioni non riducibile. Il contesto di <i>hard market</i> , causato principalmente da un aumento della domanda per tali certificati, fa ritenere rilevante il rischio di maggiori costi per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni.	Vengono attentamente monitorati i principali indicatori e le curve di prezzo per certificati di origine e <i>carbon credit</i> . Gli scenari di settore sono recepiti all'interno del Piano Industriale

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 addizionali si veda paragrafo "Sistema di controllo interno".

Risorse

RISORSE



MilanAirports

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 vengono attuati in conformità a specifici strumenti di programmazione, soggetti al controllo e all'approvazione di ENAC, che regola le attività realizzate all'interno dei due scali.

MASTER PLAN

Il *Master Plan* è lo strumento di programmazione a lungo termine che, partendo da una previsione delle modalità evolutive dell'aeroporto (in termini di ruolo, volumi di traffico, tipologia di voli serviti, necessità espresse dal territorio, ecc.) individua e descrive lo scenario generale di riferimento, analizza la destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali e identifica le principali necessità di intervento, assegnando dei livelli di priorità e fornendo una stima degli investimenti.

Il *Master Plan* predisposto dal Gestore aeroportuale è approvato da ENAC per gli aspetti tecnico-aeronautici e dal Ministero della Transizione Ecologica attraverso una procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA). L'iter autorizzativo si conclude poi con la verifica di compatibilità urbanistica degli interventi proposti, che viene espressa nell'ambito di una "Conferenza dei Servizi" a cui partecipano tutti gli Enti interessati dallo sviluppo dell'aeroporto.

PIANO DEGLI INVESTIMENTI

L'attuazione dei lavori di breve-medio termine avviene sulla base del Piano degli Investimenti, prodotto nell'ambito del "Contratto di Programma ENAC-SEA". Tale documento, che ha sostituito il "Programma Quadriennale degli Interventi" precedentemente richiesto da ENAC, individua i progetti che il Gestore intende realizzare, in conformità alle indicazioni contenute nel

Master Plan, considerando un arco temporale di riferimento più breve rispetto a quest'ultimo (dieci anni nel complesso, ma descrivendo in modo più accurato solo le opere programmate nel primo quinquennio). Il Piano degli Investimenti include anche interventi puntuali non espressamente illustrati nel *Master Plan*, ma comunque coerenti con le previsioni generali di sviluppo in esso contenute. Tutta la documentazione riguardante il nuovo "Contratto di Programma" relativo al periodo 2022-2031 è stata trasmessa ad ENAC nel mese di ottobre 2021 (con note integrative inviate in dicembre a seguito di specifiche richieste di approfondimento espresse dall'Ente) e risulta ancora in corso di valutazione.

I *Master Plan* e i Piani degli Investimenti allegati al "Contratto di Programma" includono sia le opere direttamente realizzate dal Gestore, sia quelle a carico di altre società del Gruppo SEA o di Terzi operanti in aeroporto (ENAV, Compagnie aeree, Enti di Stato, operatori commerciali, *handler*, ecc.).

ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Altri strumenti di pianificazione redatti in ottemperanza alle disposizioni ENAC sono costituiti dal Piano di Utilizzo dell'Aerostazione - che descrive in particolare modo gli interventi che possono incidere sulle caratteristiche funzionali dei *terminal* passeggeri - e dal Piano delle Manutenzioni Straordinarie, riguardante tutti gli interventi di adeguamento, rinnovo e sviluppo eseguiti su edifici, impianti e infrastrutture esistenti.

La redazione di questi piani è effettuata con cadenza annuale e, anche nel corso del 2021, tali piani sono stati presentati ad ENAC tranne il Piano di Utilizzo del *Terminal 2*, poiché quest'ultimo è rimasto chiuso a causa delle forti riduzioni di traffico causate dalla pandemia.

Nel 2021 ENAC ha diramato delle nuove Linee guida sulla predisposizione e presentazione del Piano delle Manutenzioni Straordinarie a cui ci si dovrà attenere



MilanAirports

RISORSE

a partire dal 2022 e ha inviato alle Società di Gestione aeroportuali una lettera circolare sui Piani per lo sviluppo funzionale dei *terminal*, che a partire dal nuovo anno sostituiranno i Piani di Utilizzo dell'Aerostazione, sviluppandone i contenuti e modificando le tempistiche di redazione.

EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Nel triennio 2019-2021 sono stati realizzati investimenti per un valore complessivo di 249,4 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.

Investimenti infrastrutturali (milioni di euro)

	2021	2020	2019	Totale 2019-2021
Malpensa <i>Terminal 1</i>	11,2	10,5	18,5	40,2
Malpensa <i>Terminal 2</i>	0,1	6,5	1,9	8,5
Malpensa <i>Cargo</i>	1,5	0,6	1,1	3,2
Linate	9,5	20,5	24,2	54,2
Infrastrutture di volo	16,2	3,5	34,0	53,7
Interventi vari	7,6	16,2	30,4	54,2
Beni mobili	4,2	7,2	24,0	35,4
Totale	50,3	64,9	134,1	249,4

Nota: Il totale non comprende la voce Immobilizzazioni IFRS 16 pari a 11,9 milioni di euro per il 2019, pari a 2,9 milioni di euro per il 2020 e pari a 4,7 milioni di euro per il 2021; inoltre il valore del 2020 comprende 6,7 milioni di euro relativi a SEA Energia.

Fonte: SEA

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI MALPENSA

Nel 2021, così come nell'anno precedente, gli interventi realizzati in aeroporto sono stati fortemente condizionati dalla situazione di emergenza sanitaria in atto e dalla conseguente riduzione della domanda di trasporto aereo, che hanno portato a dover posticipare una serie di attività di investimento già programmate.

In particolare, l'avvenuto trasferimento di tutto il traffico passeggeri nel *Terminal 1* ha portato alla chiusura del *Terminal 2* e alla sospensione di qualsiasi intervento riguardante tale fabbricato e le infrastrutture ad esso correlate.

Le opere eseguite sulle infrastrutture *air-side* dell'aeroporto hanno riguardato esclusivamente interventi di:

- riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento/incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo;
- manutenzione straordinaria della pista di volo 17L/35R, consistente nella riqualifica profonda della pavimentazione per circa due terzi della sua lunghezza, e alla ripavimentazione di tratti delle *taxiway* "D" ed "E";
- rinnovo di numerosi aiuti visuali luminosi

(sostituzione delle guide ottiche che garantiscono il corretto posizionamento degli aeromobili in sosta presso il satellite B; adeguamento di tutti i proiettori delle torri faro presenti in *air-side* utilizzando lampade con tecnologia a LED, ecc.) che hanno consentito di migliorare la funzionalità e l'affidabilità del sistema, ma anche di conseguire importanti livelli di efficientamento energetico degli impianti;

- implementazione di un sistema di sorveglianza e controllo degli aeromobili e dei veicoli nelle aree di manovra e di movimento (ASMGCS – *advanced surface movement guidance and control system*).

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

- messa in esercizio delle postazioni di consegna autonoma dei bagagli (*self-service bag drop*) nei *check-in*;
- continuazione del programma di riqualifica e standardizzazione di tutti bagni aperti al pubblico;
- installazione di nuovi apparati per il controllo dei bagagli di stiva, adeguando il sistema BHS allo *standard 3 ECAC* (*European Civil Aviation Conference*);
- lavori di adeguamento sismico della copertura e



MilanAirports

RISORSE

interventi di unificazione e aggiornamento tecnologico del sistema di rilevazione incendi;

- interventi correlati all'evoluzione dell'emergenza sanitaria (modifica di alcune aree operative, interventi sui percorsi e sulla segnaletica di indirizzo dei passeggeri, realizzazione di aree per l'esecuzione di test e tamponi, controllo *green pass*, ecc.

Per quanto riguarda l'area merci, sono state completate le opere correlate all'entrata in esercizio del nuovo magazzino DHL, sono stati eseguiti interventi negli uffici e negli spogliatoi del magazzino FedEx e sono in corso interventi di adeguamento del sistema di prevenzione incendi del fabbricato *cargo* ALHA-MLE. Si è inoltre proceduto alla riattivazione del magazzino merci presente nella zona nord del sedime in cui sono state trasferite le attività dell'operatore Amazon.

Tra gli investimenti effettuati nel corso del 2021 si ricordano infine vari interventi di manutenzione straordinaria relativi a reti e impianti, l'attivazione di nuove postazioni di ricarica dei veicoli elettrici operanti in *air-side*, ecc.

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI LINATE

Durante il 2021 è stato completato il progetto di demolizione e ricostruzione del "corpo F" che, dopo l'apertura delle nuove aree di imbarco del piano terra e della nuova area destinata ai controlli di sicurezza già avvenuta nel 2020, ha portato anche all'entrata in esercizio delle nuove zone di attesa per i passeggeri in partenza, di nuovi spazi commerciali e di ristorazione, nuovi servizi igienici, ecc.

I principali interventi di riqualifica funzionale del *terminal* hanno riguardato:

- il rinnovo di gran parte delle aree di *check-in*;
- la realizzazione della nuova area di connessione con la stazione della metropolitana e dei nuovi collegamenti verticali tra piano arrivi e piano partenze;
- installazione di un'area *self bag drop*;
- opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico;
- numerosi interventi minori correlati alla gestione dei flussi tenendo conto delle limitazioni e delle necessità di controllo imposte dalla pandemia.

Il nuovo "corpo F" del *terminal* passeggeri di Linate ha conseguito la certificazione BREEAM che attesta gli elevati livelli di sostenibilità ambientale dell'edificio.

Gli interventi più significativi che hanno interessato le infrastrutture *air-side* sono stati:

- riqualifica di alcune zone di pavimentazione delle infrastrutture esistenti;
- opere di adeguamento dei sistemi di telecomando e telecontrollo degli aiuti visuali luminosi;
- attività di bonifica condotta nella zona ovest, in corrispondenza degli edifici ex Politecnico;
- interventi di adeguamento antincendio degli *hangar* SEA Prime;
- attivazione dei lavori propedeutici alla realizzazione della nuova torre di controllo;
- adeguamento dell'impianto di raccolta e trattamento delle acque nell'isola ecologica.

Per quanto riguarda gli interventi di prossima attuazione si segnalano il nuovo *hangar* 10 destinato a velivoli di *general aviation*, che verrà realizzato nella zona ovest dell'aeroporto e che è stato anch'esso progettato nell'ottica di conseguire la certificazione BREEAM e il progetto del nuovo deposito carburanti, che presenterà caratteristiche tali da poter gestire anche i carburanti SAF (*sustainable aviation fuel*), favorendo un sempre maggior utilizzo di tali prodotti al fine di ridurre l'impatto sull'ambiente prodotto dalle attività di trasporto aereo.

Master Plan di Linate

Il nuovo *Master Plan* di Linate, redatto nel 2016, considera un orizzonte temporale di riferimento fino al 2030 e include numerosi interventi destinati ad aumentare la funzionalità operativa e la qualità del servizio dello scalo e a diversificare la tipologia di servizi offerti al territorio, senza però intervenire in maniera significativa sui livelli di capacità dei vari sottosistemi, anche in considerazione di una prevista sostanziale invarianza nel tempo dei volumi di traffico e di un contesto di riferimento caratterizzato da un elevato livello di urbanizzazione.

Nel gennaio 2017 ENAC ha espresso la propria approvazione tecnica e nel mese successivo è stata chiesta al Ministero della Transizione Ecologica l'attivazione della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale. Durante il processo di valutazione è stata richiesta la predisposizione di un'ampia documentazione integrativa, in risposta ad osservazioni e richieste di approfondimento espresse dalla Commissione Tecnica VIA, che ha recepito le istanze provenienti dal Territorio, dalle Associazioni e dal pubblico. Dopo il parere favorevole



MilanAirports

RISORSE

anche da parte del Ministero dei Beni Culturali, la procedura VIA si è conclusa positivamente in dicembre 2019, con l'emissione di apposito Decreto ministeriale.

Nell'agosto 2020 ENAC ha chiesto l'attivazione della procedura di accertamento della conformità urbanistica e anche quest'ultima fase approvativa si è conclusa positivamente, con il provvedimento trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile nel luglio 2021.

Master Plan “Malpensa 2035”

Il *Master Plan* attualmente vigente a Malpensa risale al 1985. Nel 2009 SEA ha presentato a ENAC un nuovo *Master Plan* aeroportuale che individuava, sulla base di previsioni di traffico estese fino al 2026, lo scenario di sviluppo dell'aeroporto e prevedeva un progressivo incremento di capacità delle diverse infrastrutture.

Questa edizione del *Master Plan*, dopo avere ottenuto il parere tecnico positivo dell'ENAC, venne però ritirata prima della conclusione della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, poiché nel frattempo era sostanzialmente modificato il quadro di riferimento rispetto alle indicazioni iniziali (*de-hubbing* di Alitalia).

A partire dal 2015 SEA ha attivato una nuova fase di studio, basata su una valutazione aggiornata delle caratteristiche operative dell'aeroporto (con particolare attenzione alla capacità del sistema di piste), sulla definizione di

un nuovo scenario di riferimento e di nuove previsioni di traffico, su un'analisi puntuale e aggiornata delle caratteristiche ambientali che caratterizzano il territorio circostante Malpensa e su una nuova definizione delle necessità di sviluppo dei vari sottosistemi che compongono l'aeroporto. In questo periodo vennero anche condotte specifiche attività di informazione e coinvolgimento degli *stakeholder*.

Il nuovo *Master Plan*, che considera come periodo di riferimento gli anni fino al 2035, ha ottenuto l'approvazione tecnica di ENAC nel 2019.

Parallelamente è stata completata anche la redazione del nuovo Studio di Impatto Ambientale e nel luglio 2020 ENAC, in veste di “Ente proponente”, ha trasmesso tale documentazione al Ministero della Transizione Ecologica chiedendo l'avvio della procedura VIA. Nell'aprile 2021, dopo avere preso atto delle osservazioni espresse dagli Enti territoriali, dalle Associazioni e dal pubblico, la Commissione Tecnica VIA incaricata dell'analisi del *Master Plan* ha chiesto di produrre una serie di integrazioni della documentazione già prodotta, trasmesse e pubblicate nel novembre 2021, dando avvio ad una nuova fase di presentazione di eventuali osservazioni.

Attualmente si è in attesa del completamento delle valutazioni da parte della struttura del Ministero della Transizione Ecologica e, in caso di positiva conclusione di questa fase del processo, si procederà poi con l'attivazione della procedura di verifica di conformità urbanistica, attraverso l'indizione di una Conferenza dei Servizi.



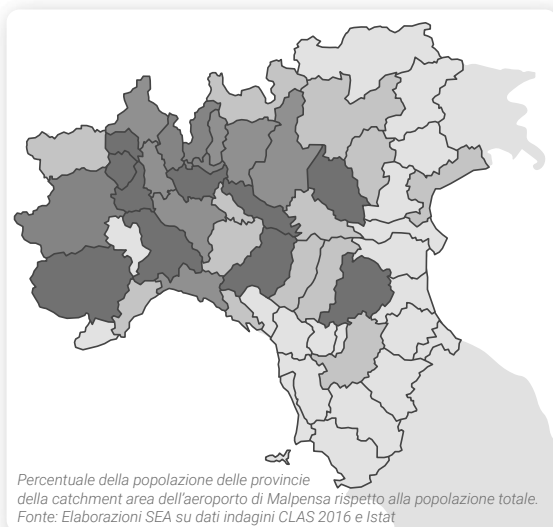
MilanAirports

RISORSE

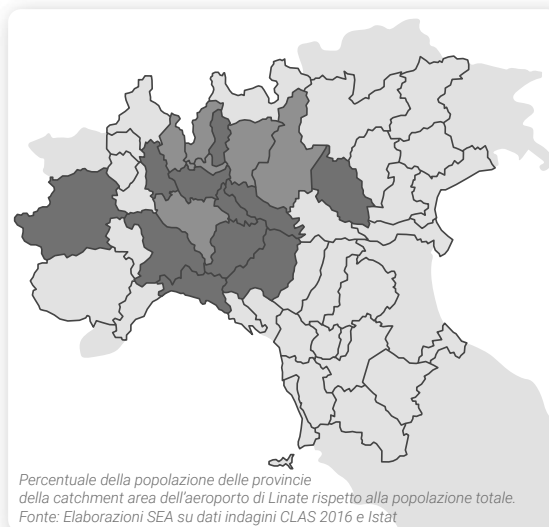
Catchment area del sistema aeroportuale

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



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.



MilanAirports

RISORSE

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

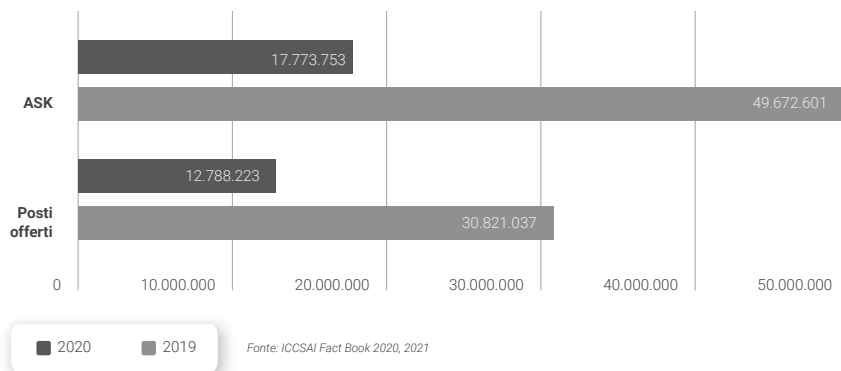
Le infrastrutture dell'aeroporto di Linate sono in grado di gestire una capacità di circa 32 movimenti/ora, ma lo scalo opera con una limitazione di traffico rappresentata dalla soglia dei 18 movimenti/ora, introdotta dai Decreti Bersani e Bersani bis. Tale capacità è stata fissata per i voli di tipo 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.

OFFERTA DI TRASPORTO AEREO

L'impatto della pandemia e delle conseguenti limitazioni agli spostamenti delle persone ha inevitabilmente sortito un duro effetto sull'offerta di trasporto aereo. L'area urbana di Milano tra il 2019 e il 2020 ha visto ridursi del 64% gli ASK - *Available Seat Kilometer* - offerti. ASK è l'indicatore corrispondente al totale dei posti offerti per ogni volo moltiplicato per il numero dei chilometri volati: una misura della capacità dello scalo in termini di offerta di trasporto ai passeggeri. Si sono invece ridotti del 58,5% i posti messi a disposizione dell'utenza dal sistema aeroportuale comprendente Malpensa, Linate e Orio al Serio.

Nonostante ciò, l'area urbana di Milano ha mostrato una certa tenuta della connettività aerea, collocandosi al 7° posto del *ranking* europeo, davanti ad aree metropolitane come Lisbona, Zurigo, Roma e Barcellona.

Offerta di trasporto aereo dell'area urbana di Milano (ASK .000)



La resilienza della connettività aerea del sistema aeroportuale milanese è correlata alla forte tenuta dell'attività *cargo* durante la pandemia. Il fenomeno dei "*preighter*" (aerei per il trasporto passeggeri adattati al servizio *cargo*) ha fatto sì che nel 2020 lo scalo di Malpensa sia entrato nella *top ten* degli aeroporti più trafficati d'Europa in termini di WLU (unità di trasporto che considera sia i passeggeri che le merci).

Malpensa ha visto declinare fatalmente sia gli ASK offerti in assoluto (-69% vs. 2019) che l'incidenza degli ASK relativi a destinazioni *extra-EU* sul totale degli ASK offerti, tradizionalmente attestati intorno al 70% e scesi nel 2020 di 10 punti rispetto all'anno precedente.



MilanAirports

RISORSE

Evoluzione dell'offerta di trasporto aereo dello scalo di Malpensa (.000)

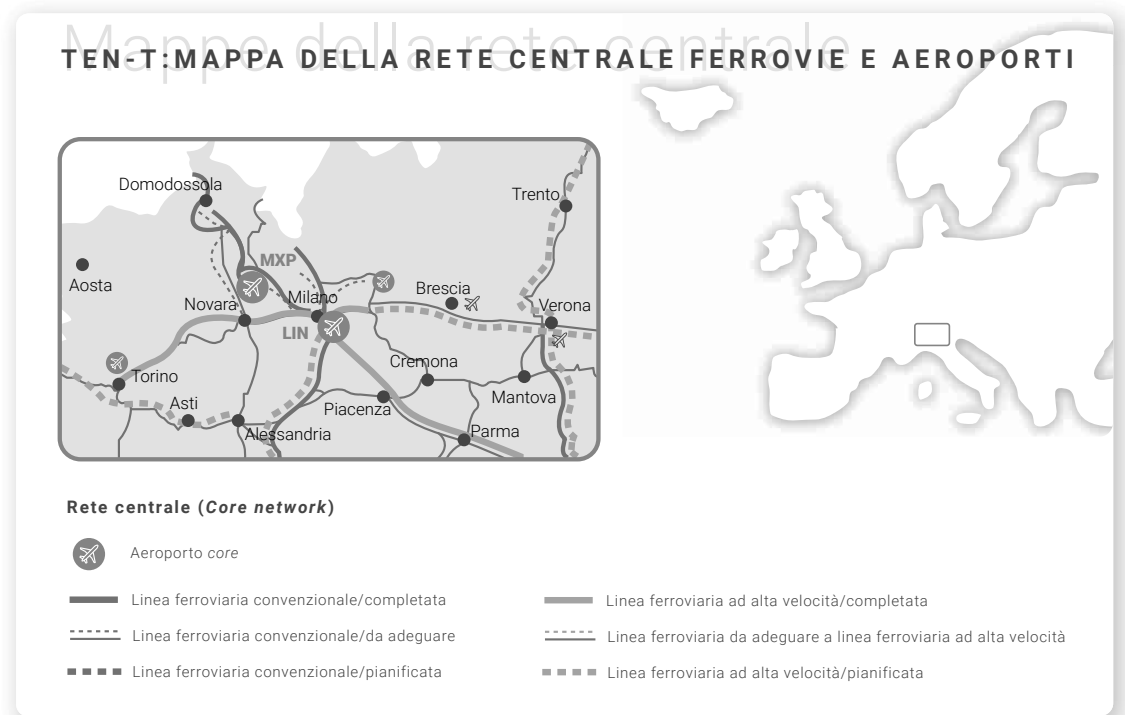
	2020	2019
ASK	11.579.831	37.344.826
ASK intra-EU	4.599.419	11.528.158
ASK extra-EU	6.980.412	26.816.668
ASK extra-EU/ASK totali	60,3%	71,8%

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

Allo stesso tempo la tenuta del comparto cargo (che nel 2020 ha accusato un calo solo del 6,2% rispetto all'anno precedente) ha consentito di issare Malpensa dall'11° al 9° posto del ranking europeo.

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, efficiente e innovativa - è un fattore abilitante per la crescita competitiva e sostenibile degli scali stessi.



Fonte: Elaborazione SEA su mappe del Regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio



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 del *network* mediante collegamenti multimodali. Migliorare tali connessioni intermodali tra aeroporti e altre infrastrutture di trasporto è uno degli obiettivi prioritari della strategia europea⁸, 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 2021 conferma 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 2021
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 A.4.1) Programmi da sottoporre a progetti di fattibilità - Aeroporti (Tabella A.4.3)
Potenziamento dei servizi ferroviari di collegamento a Malpensa (Rho-Gallarate, collegamento Sud, collegamento Nord)	Milano Malpensa	Programmi da sottoporre a project review - Aeroporti (Tabella A.4.2)

Fonte: Documento di Economia e Finanza 2021, Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti".

A livello regionale l'obiettivo specifico di miglioramento della competitività del sistema aeroportuale in una logica di integrazione sovraregionale 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

⁸ 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.



MilanAirports

RISORSE

LE MODALITÀ DI ACCESSO DEI PASSEGGERI AGLI SCALI MILANESI

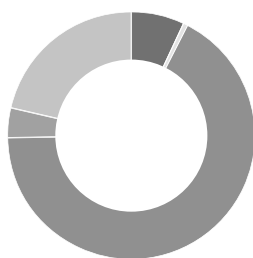
Le conseguenze della pandemia in termini di cambiamento delle abitudini di mobilità della popolazione sono ancora evidenti nel 2021, e ciò vale anche per la modalità di fruizione di mezzi e servizi di trasporto per raggiungere gli aeroporti da parte dei passeggeri.

In entrambi gli scali si rileva un incremento significativo della quota modale di accesso con auto privata: +10 punti percentuali a Linate rispetto al 2019, a svantaggio dell'utilizzo del taxi e del bus le cui quote si riducono rispettivamente di 8 e 2 punti percentuali; +8 punti percentuali a Malpensa, con riduzione di 9 punti percentuali della quota di utilizzo dell'autobus e di 1 punto della quota modale taxi.

Cresce di 1 punto percentuale l'utilizzo del treno per gli spostamenti da/per Malpensa.

Modalità di accesso dei passeggeri agli aeroporti milanesi

MALPENSA



7% BUS ▼ -9pt



67% AUTO ▲ +8pt
 (di cui 62% con auto propria o di terzi, 5% con auto a noleggio)



4% TAXI ▼ -1pt

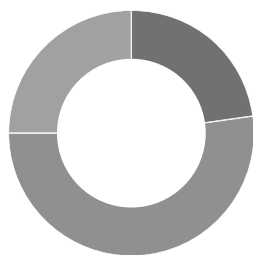


21% TRENO ▲ +1pt



1% ALTRO ▲ +1pt

LINATE



23% BUS ▼ -2pt



52% AUTO ▲ +10pt
 (di cui 44% con auto propria o di terzi, 8% con auto a noleggio)



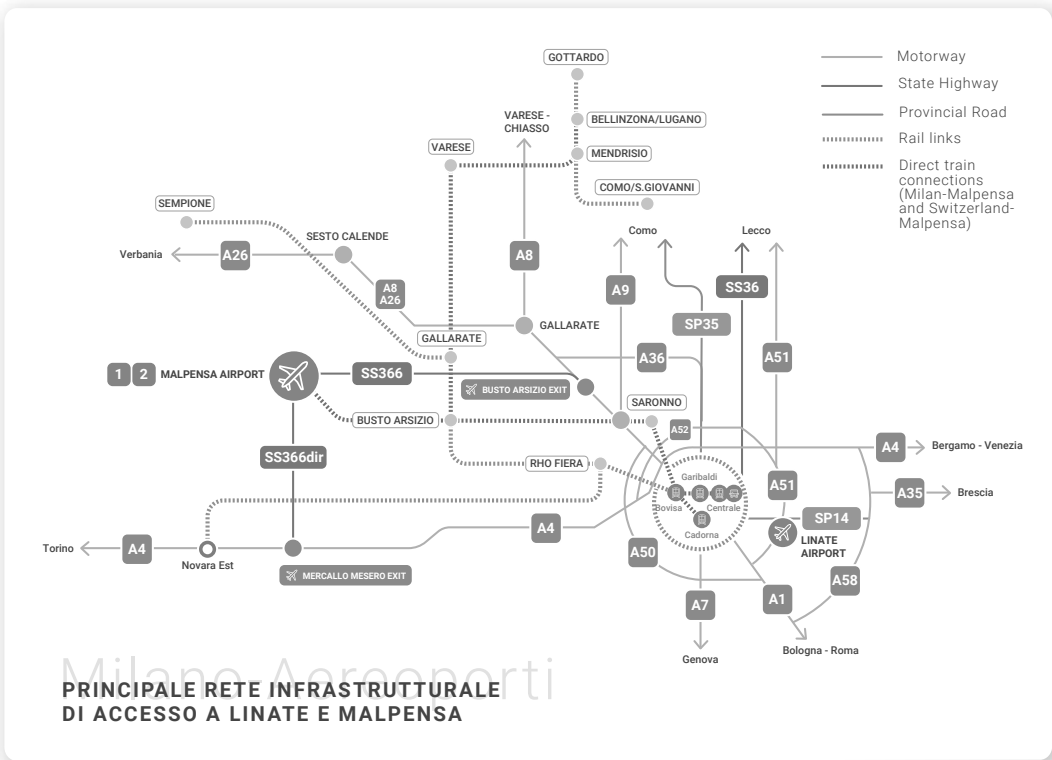
25% TAXI ▼ -8pt

Fonte: Profilazione passeggeri sistema milanese 2021 vs 2019, elaborazione SEA su dati DOXA

ACCESSIBILITÀ ATTUALE E FUTURA DELLO SCALO DI LINATE

Principale rete infrastrutturale di accesso a Linate e Malpensa

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 regionale, sia con riferimento ai nuovi poli produttivi e commerciali di prossima realizzazione nell'area limitrofa all'aeroporto (Westfield). 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.



Nuovo assetto dei servizi di trasporto pubblico locale nell'area afferente a Linate definito dal Programma di Bacino dell'Agenzia del TPL del Bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia

Linea	Sviluppi
Linea 38 Aeroporto di Linate – Dateo S.	Prolungamento
Linea 73 Aeroporto di Linate – Duomo M1-M3	Soppressa con entrata in esercizio della M4
Linea 73/ S. Felicino – Duomo	Rinumerata come 973, collegherà Pioletto Limite FS con Linate M4
Linea Z409 Rodano – Limite – Segrate S. Felice	Soppresso il collegamento diretto con l'aeroporto di Linate, che sarà garantito da interscambio con Linea 973. La Linea 409 collegherà Rodano – Pioletto Limite – Pioletto Malaspina
Linea 183 Aeroporto di Linate – Idroscalo	Operativa (invariata)
Linea 923 Ospedale S. Raffaele – Aeroporto di Linate	Urbana del Comune di Segrate (prevedibilmente confermata)
Linea 901 Linate M4 – Peschiera Borromeo – Milano San Donato M3	Prolungamento
Linea 927 Vimodrone – Segrate – Linate M4	Nuova linea

Fonte: Elaborazione SEA da Programma di Bacino dell'Agenzia del TPL del Bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia (2018)



ACCESSIBILITÀ STRADALE

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.

Principali collegamenti bus con l’aeroporto di Linate

Linea
Linea 73 Linate - Duomo M1/M3
Linea 73/ S. Felicino - Duomo M1/M3
Linea Z409 Rodano - Limite – Segrate S. Felice
Linea 183 Linate – Idroscalo
Linea 923 Linate - Ospedale S. Raffaele
Linate - Milano Lambrate - Milano Centrale
Linate – Milano Dateo – Milano Centrale
Linate – Monza
Linate – Bergamo – Siena
Linate – Bergamo – Savona
Linate – Bolzano – Genova

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

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: principali interventi sulla viabilità

Tratto stradale	Descrizione intervento
SP415 Paultese	Riqualifica e potenziamento lungo il tratto tra Peschiera Borromeo e Crema - 3° e 4° lotto
Cassanese Bis	Realizzazione di un nuovo collegamento in variante alla SP103 Cassanese all’abitato di Segrate, tramite viabilità a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia tra il centro intermodale e Pioltello
SP15b	Potenziamento della SP15b che comprende lo svincolo a livelli sfalsati in prossimità dell’aeroporto di Linate e lo svincolo a livelli sfalsati denominato “Idroscalo-Tribune”.
Autostrada Pedemontana Lombarda	Completamento tratte B2 e C
	Completamento tratta D
Interconnessione Pedemontana-BreBeMi	Realizzazione di un’autostrada a 2 corsie per senso di marcia e 5 svincoli autostradali per abilitare la connessione tra le due reti viarie
A4 Tratta urbana di Milano	Realizzazione IV corsia dinamica
Connessione tangenziale A51-SS415	Decreto Olimpiadi: adeguamento dello svincolo di Mecenate sulla Tangenziale Est di Milano (A51)

Fonti: Studio trasportistico aggiornato allegato al Masterplan di Linate, 2021; “Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia” di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.serviziurl.it/>)

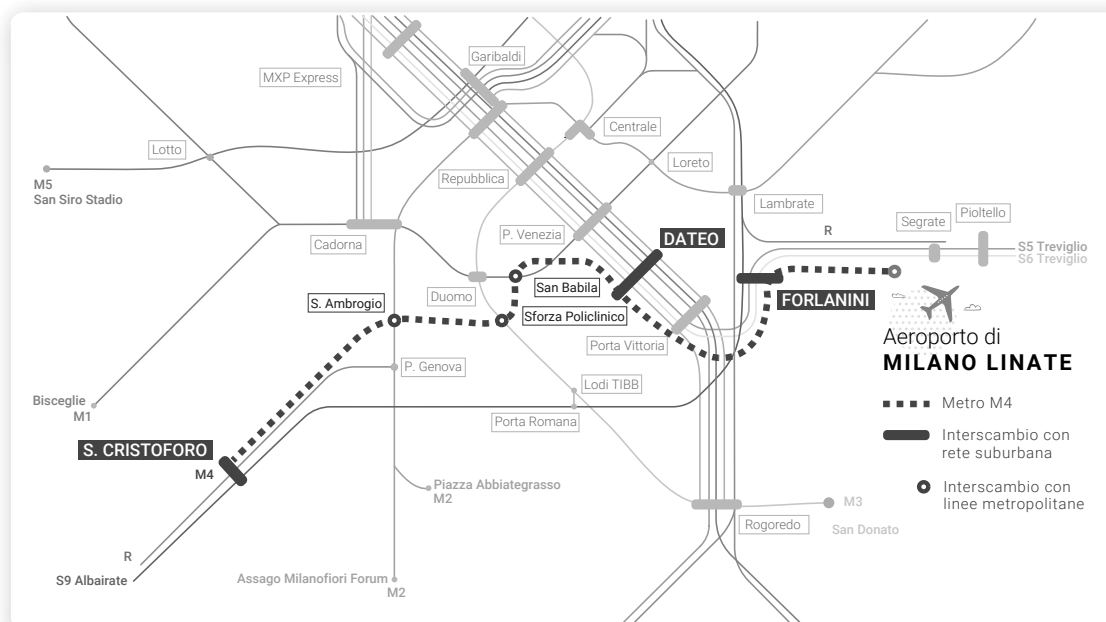


MilanAirports

RISORSE

ACCESSIBILITÀ SU FERRO

Nel 2021 sono terminati i lavori di realizzazione della prima tratta funzionale della nuova metropolitana M4 che collega l'aeroporto di Linate alla stazione FS di Forlanini con fermata intermedia Repetti; tuttavia la tratta non è ancora entrata in esercizio.



Il completamento della linea metropolitana fino a San Cristoforo, previsto al 2023, consentirà di collegare in modo diretto e più rapido Linate lungo la direttrice est-ovest di Milano e permetterà, inoltre, l'interscambio con le linee ferroviarie suburbane in corrispondenza delle stazioni di Forlanini, Dateo e San Cristoforo, inserendo dunque l'aeroporto all'interno della rete del trasporto ferroviario regionale. Con l'entrata in esercizio della M4 si prevede una significativa riduzione della quota di passeggeri e dipendenti che si recheranno all'aeroporto con l'auto: ciò consentirà di ridurre i volumi di traffico sulla viabilità di accesso allo scalo - e le relative emissioni inquinanti in atmosfera - limitando i fenomeni di congestione e riducendo, inoltre, i tempi di percorrenza per i flussi veicolari non diretti/originati dall'aeroporto.

Al fine di favorire l'integrazione tra i servizi di trasporto pubblico su gomma e il servizio di trasporto su ferro offerto dalla M4, SEA ha in progetto la realizzazione dell'*Hub* Intermodale Milano Linate, uno spazio funzionale di "cerniera" tra le differenti modalità di trasporto, collocato nell'area tra viale Forlanini e l'accesso alla nuova linea M4. L'*hub* sarà progettato con elementi tecnologici innovativi, percorsi leggibili e con un assetto resiliente che potrà adattarsi ai nuovi fabbisogni di mobilità, ospitando anche ulteriori servizi di mobilità innovativa, sostenibile e condivisa (es. *bike sharing* elettrico, *car sharing* elettrico, ecc.). L'intervento 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.



Evoluzione prevista dell’accessibilità ferroviaria per Milano Linate

Intervento	Descrizione intervento
Linea M4 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. Terminati i lavori di realizzazione della fermata di Linate e della tratta Forlanini FS-Repetti-Linate.
Milan East Gate Hub	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.
Stazione FN/M3 Rogoredo - Stazione Forlanini	Decreto Olimpiadi: nuovo collegamento tranviario tra la stazione di Rogoredo FN/M3 e la stazione di Forlanini di Milano
Tratta AV/AC Brescia-Verona	Decreto Olimpiadi: nuova opera ferroviaria in fase di realizzazione. Lunghezza 47,6 km, velocità massima 250 km/h, pendenza massima 12/mille, alimentazione 3 kV cc, segnalamento ERTMS-L2

Fonti: Studio trasportistico aggiornato allegato al Masterplan di Linate, 2021; “Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia” di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.servizi.it/>)

Tra gli interventi di sviluppo infrastrutturale che interesseranno l’aerea limitrofa all’aeroporto rientra anche il progetto *Milan East Gate Hub*, che prevede la realizzazione di una nuova stazione di Porta per l’Alta Velocità ferroviaria, a servizio dell’asse ferroviario ad 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 sulle relazioni Milano-Venezia. La seconda fase del progetto di fattibilità tecnico-economica del *Milan East Gate Hub* ha ottenuto un co-finanziamento da parte della Commissione Europea pari al 50% nell’ambito della *Call CEF “Reflow 2019”*. L’orizzonte temporale indicato per il completamento dei lavori è il 2028.



MilanAirports

RISORSE

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. Tali tendenze del traffico aereo comporteranno anche 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, dovranno utilizzare servizi e modalità di trasporto diversi dall'auto propria per il deflusso dall'aeroporto. Per queste ragioni è necessario sviluppare un sistema di connessione con l'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.

ACCESSIBILITÀ STRADALE

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, taxi, NCC e *car-sharing*.

Principali collegamenti bus con l'aeroporto di Malpensa

Linea
Malpensa - Linate
Malpensa - Bergamo/Orio al Serio
Malpensa - Milano Centrale
Malpensa - Torino
Malpensa - Novara
Malpensa - Domodossola
Malpensa - Lago Maggiore
Malpensa - Genova
Malpensa - Gallarate/Castelnovate
Malpensa - varie città (Bologna, Livorno, Roma, Francoforte, Lugano, Zurigo, etc.)

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. Alcune opere saranno finanziate nell'ambito del "Decreto Olimpiadi", con l'obiettivo di rendere più efficiente e sicura la mobilità lungo le infrastrutture stradali di collegamento con i siti olimpici.



MilanAirports

RISORSE

Evoluzione prevista dell'accessibilità stradale per Milano Malpensa

Tratto stradale	Descrizione dell'intervento
SS336: Riqualficazione Busto A.-Gallarate-Cardano	Decreto Olimpiadi: riqualficazione collegamento stradale Busto Arsizio-Gallarate-Cardano
Variante alla SS341 e Bretella di Gallarate	Il progetto consiste in una variante alla SS341 "Gallaratese" composta da un tratto a due corsie per senso di marcia tra l'autostrada A8 e la SS336 (c.d. "Bretella di Gallarate") e da un tratto a corsia semplice tra la SS336 e il Comune di Vanzaghella. L'intervento compreso nell'Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo di Malpensa è fondamentale per garantire la continuità dei flussi provenienti dall'autostrada Pedemontana e diretti a Malpensa. È necessario che il CIPE approvi lo stralcio della Bretella di Gallarate
Autostrada Pedemontana Lombarda	Completamento delle tratte B2, C, D, VA 13+14, Tangenziali Varese 2 e Como 2
Variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate	Realizzazione di una variante ad ovest dei centri abitati lungo la statale 33 del Sempione che origina dalla tangenziale ovest di Milano, in corrispondenza dello svincolo di Rho, e si attesta sulla futura variante alla statale 341
SS336dir	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 SS33, SS336 e SP49 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 SP40	Variante alla SP40 (dalla SP14, alla via Aspesi in Samarate fino alla nuova SS341)
A8 Milano Laghi	Realizzazione della quinta corsia dell'autostrada A8 Milano Laghi

Fonte: Studio trasportistico aggiornato allegato al Master Plan di Malpensa, 2021; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/>)

ACCESSIBILITÀ SU FERRO

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 e una frequenza di un treno ogni ora. Il tempo di percorrenza tra Biasca e Malpensa è di 2 ore e 16 minuti. L'entrata in esercizio della Galleria di base del Ceneri dal mese di aprile 2021 consente una riduzione del tempo di viaggio nella tratta tra Lugano e Bellinzona di circa 15 minuti.

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
Malpensa Terminal 2 collegamento rete ferroviaria nazionale	Decreto Olimpiadi: completamento del collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2, come prolungamento del tracciato a doppio binario elettrificato che parte dalla nuova stazione Terminal 2 per circa 4,6 km verso il nodo di Gallarate e per circa 1,1 km verso Casorate Sempione

Fonte: "Accessibilità ferroviaria a Malpensa – Approfondimenti valutativi degli scenari al 2024, 2026 e al 2030", Università Bocconi – GREEN; dicembre 2020; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/>)

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 per la realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari fra i tre principali aeroporti lombardi e le reti di RFI e di FNM evidenziano una 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 e inserito nell'elenco delle opere essenziali, 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.



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

Committee 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.

Da novembre 2020 il programma *Airport Carbon Accreditation* comprende un ulteriore livello di accreditamento per ampliare le possibilità degli operatori aeroportuali di testimoniare il proprio impegno verso la riduzione delle emissioni assolute di gas a effetto serra così suddivisi:

- 1 *Mapping* - verifica delle emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (scopo 1 e 2);



MilanAirports

RISORSE

- **2 Reduction** - creazione di un piano di riduzione delle emissioni (scopo 1 e 2);
- **3 Optimisation** - calcolo delle emissioni prodotte dagli *stakeholder* aeroportuali e coinvolgimento degli stessi nei piani di riduzione (scopo 3);
- **3+ Neutrality** - raggiungimento della "Carbon Neutrality" per le emissioni, sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (scopo 1 e 2), con l'acquisto di *offset*.
- **4 Transformation** - L'ulteriore livello è stato introdotto per impegnare gli aeroporti aderenti alla riduzione assoluta delle emissioni di scopo 1 e 2 secondo una traiettoria che deve comunque conseguire l'obiettivo "net zero" entro il 2050. Vengono rafforzati anche gli impegni relativi allo scopo 3 attraverso l'adozione di uno specifico *Stakeholder Partnership Plan*;
- **4+ Transition** - Come per il livello 3+ il conseguimento di questo livello si ottiene neutralizzando le emissioni residue con l'acquisto di *offset*.

Nel 2021 SEA ha conseguito il livello 4+ della certificazione *Airport Carbon Accreditation* per entrambi gli aeroporti, definendo un piano di riduzione delle emissioni carboniche assolute di scopo 1 e 2. L'impegno di SEA, in linea con l'accreditamento ACA, è quello di ridurre le proprie emissioni dirette e raggiungere il "Net Zero" entro il 2030.

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 *offset* 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 *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 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.

L'incremento delle emissioni nel 2021, (scopo 1, 2 e 3) ha risentito della leggera ripresa del traffico nel corso del Covid-19. La stessa avvertenza vale per dare una corretta interpretazione alle *performance per le tabelle* esposte successivamente.

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

	2021			2020			2019		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1	574,0	605,2	584,3	579,2	800,7	640,3	227,5	347,5	256,4
Scopo 2 Location-based	1,8	0,5	1,4	1,1	0,5	0,9	1,0	0,3	0,8
Scopo 1 + Scopo 2 Location-based	575,8	605,6	585,7	580,3	801,2	641,2	228,5	347,8	257,2
Scopo 3	2.126,3	1.066,4	1.774,1	1.393,6	710,6	1.205,3	2.009,8	881,8	1.738,7

Nota: Fatturato prodotto dal Gruppo al netto IFRIC.

Fonte: SEA



Emissioni di CO₂ del Gruppo SEA (ton)

	2021		2020		2019	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Scopo 1	124.644	65.401	107.830	56.730	122.172	59.051
Scopo 2 Location-based	391	49	199	33	529	43
Scopo 2 Market-based	690	87	335	55	809	66
Scopo 3	461.749	115.240	259.426	50.350	1.079.163	149.840

Nota: Per le emissioni di scope 1 del 2021 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 2018-2020). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dal 1° Gennaio 2021 al 31 Dicembre 2021" 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 2021 è stato aggiornato il fattore di emissione utilizzato per l'energia elettrica [259,8 gCO₂/kWh. Fonte: "Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico" ISPRA 343/2021] rispetto a quello utilizzato per l'anno 2020 [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].

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 e 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 2021 pari a 458,57 gCO₂/kWh, Fonte AIB - European Residual Mixes 2020 (Ver. 1.0, 2021-05-31); nel 2020 pari a 465,89 gCO₂/kWh, Fonte: European Residual Mixes 2019, AIB).

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. Le emissioni di scope 3 sopra presentate sono quelle calcolate per Airport Carbon Accreditation, con modalità riconosciute e verificate dal sistema di accreditamento. Si segnala tuttavia che a causa dell'emergenza pandemica, il gestore del Programma ACA (WSP) non terrà in considerazione le emissioni carboniche relative all'anno 2020 e che l'anno 2019 è l'ultimo anno di riferimento attualmente considerato ai fini della certificazione.

Si segnala inoltre che, a partire dal 2021, SEA è accreditata al nuovo livello massimo "4+ Transition" del Programma Airport Carbon Accreditation, per gli scali di Linate e Malpensa. Questo nuovo livello massimo introduce un aggiornamento significativo nella metodologia di calcolo della carbon footprint aeroportuale (includendo nuove fonti emissive di scope 3) e presuppone un piano di sostanziale riduzione delle emissioni carboniche proprie del Gestore Aeroportuale. Per rendere comparabile l'informativa relativa al 2021 con gli anni precedenti, le emissioni scope 3 relative all'anno 2021 riportate nella presente DNF sono state calcolate secondo le modalità del livello 3+ ACA e non sono certificate da WSP. A partire dal prossimo anno di rendicontazione, le emissioni saranno riportate anche in DNF secondo la metodologia prevista per il livello "4+ Transition" del Programma Airport Carbon Accreditation.

Infine, si precisa che le emissioni di scope 1, 2 e 3 sono espresse in tonnellate di CO₂.

Fonte: SEA

I valori dell'intensità emissiva diretta, parametrata sul fatturato, risultano tuttora superiori a quelli del 2019 (ma in discesa rispetto al 2020) in conseguenza della forte riduzione dei ricavi connessa alla pandemia.

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)

	2021			2020			2019		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1 e 2	96.329	18.295	114.624	86.107	15.937	102.044	100.518	20.368	120.886
Scopo 3	461.749	115.240	576.988	259.426	50.350	309.776	1.079.163	149.840	1.229.003

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 per tale motivo risultano uguali alle emissioni di scope 3 del Gruppo.

Fonte: SEA

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

	2021			2020			2019		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1 e 2	5,7	4,2	5,4	7,0	7,1	7,0	2,9	3,1	3,0
Scopo 3	27,2	26,7	27,1	21,1	22,3	21,3	31,6	22,7	30,2

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

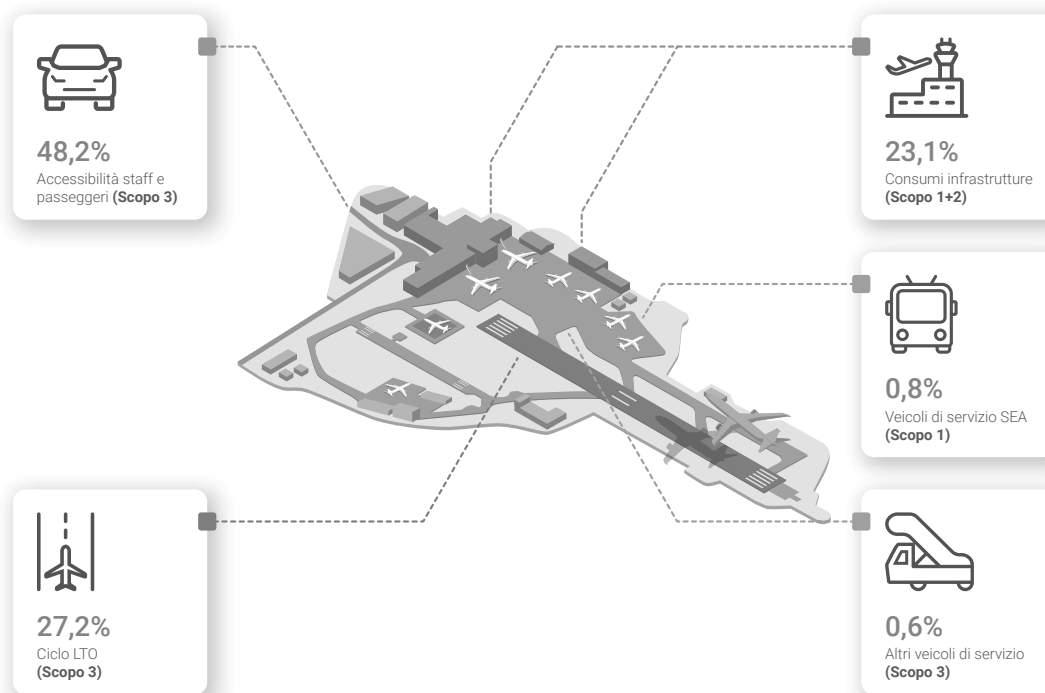


MilanAirports

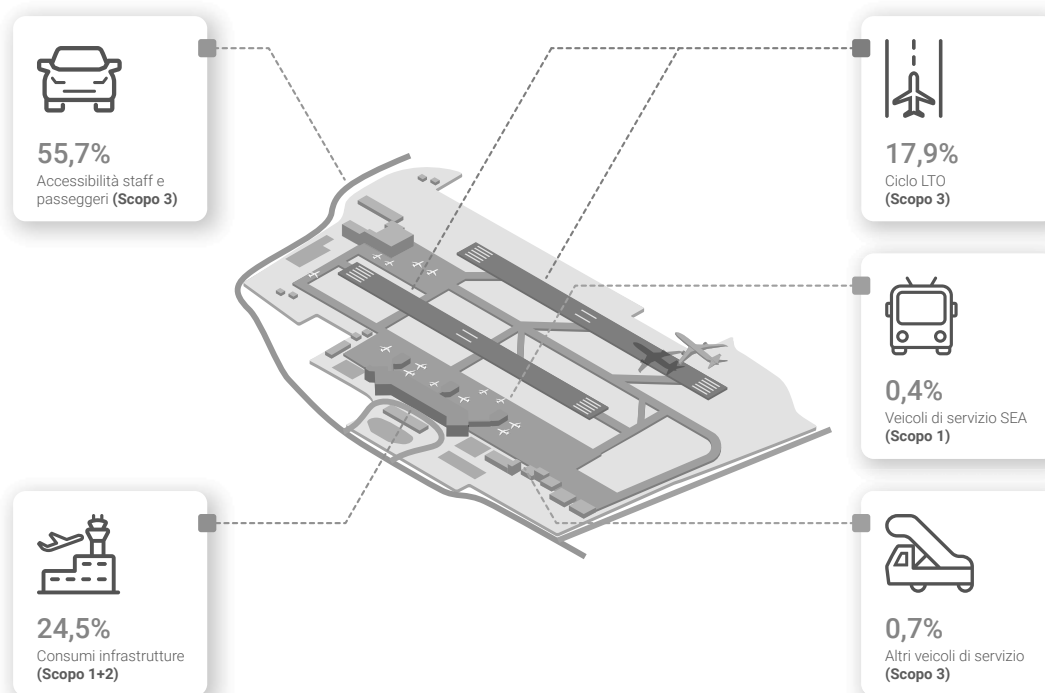
RISORSE

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

AEROPORTO DI LINATE 2020



AEROPORTO DI MALPENSA 2020



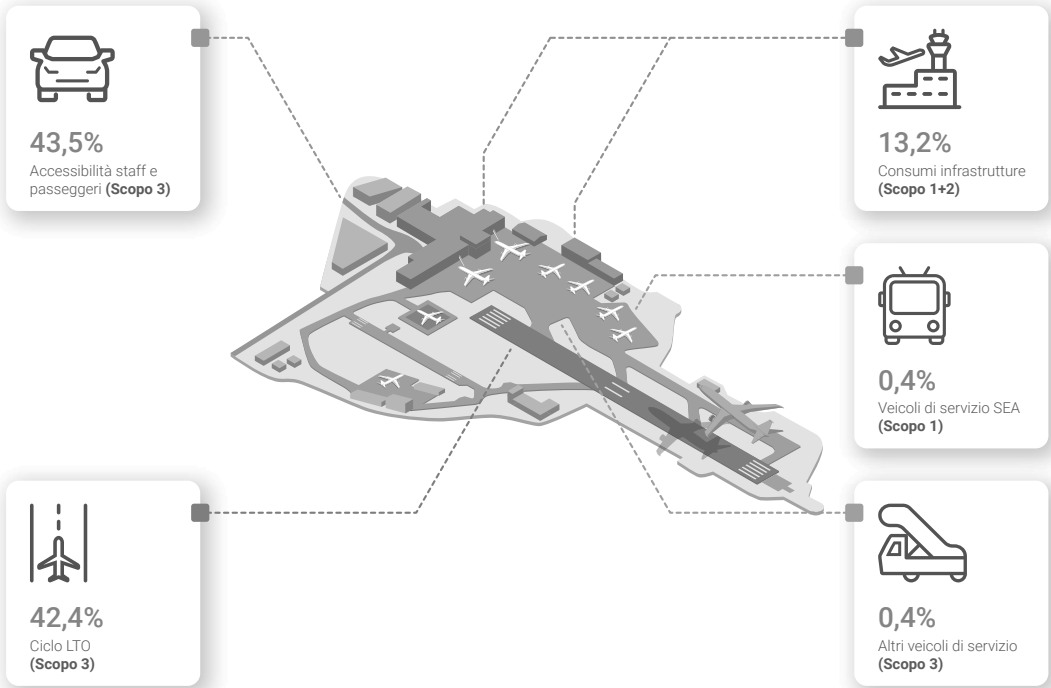
Fonte: SEA



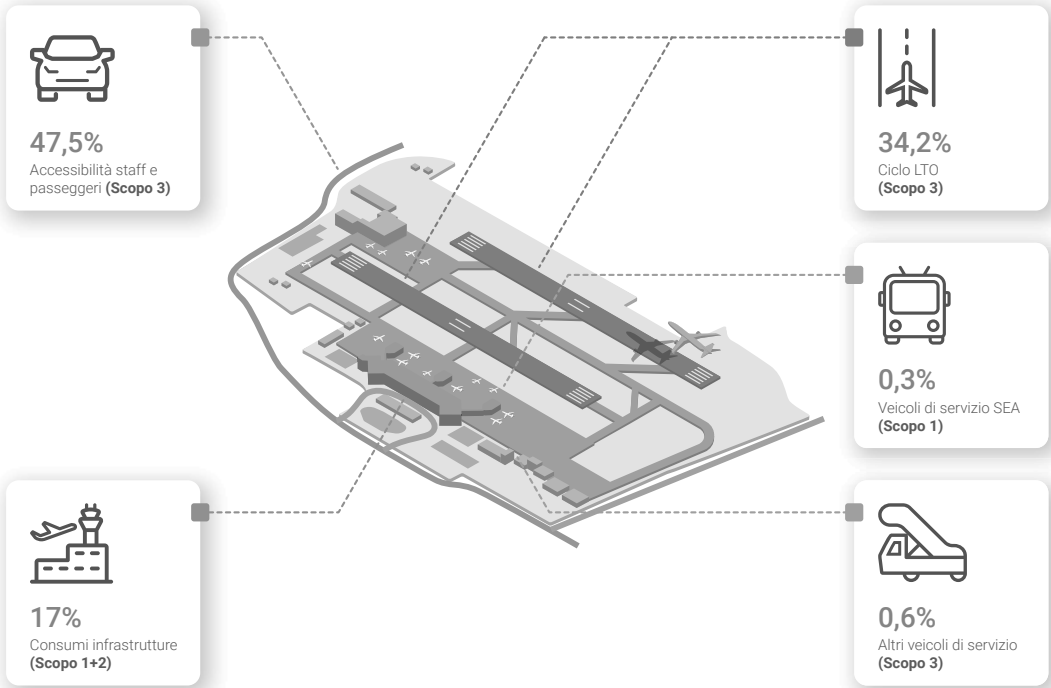
MilanAirports

RISORSE

AEROPORTO DI LINATE 2021



AEROPORTO DI MALPENSA 2021



Fonte: SEA



MilanAirports

RISORSE

L'incidenza maggiore sul totale delle emissioni di CO₂ prodotte dalle attività aeroportuali è attribuibile allo Scopo 3, relativo principalmente al ciclo *landing/take-off* (LTO) degli aeromobili, alla mobilità terrestre da/per gli scali di passeggeri e dipendenti e a quella dei mezzi operativi intra-sedime degli *handler*. Lo Scopo 3 conta per l'82,3% a Malpensa e per l'86,3% a 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 17% a Malpensa e al 14% a Linate (nel 2019, anno nel quale l'attività aeroportuale non ha risentito della pandemia la percentuale era pari al 9% a Malpensa e al 12% a Linate).

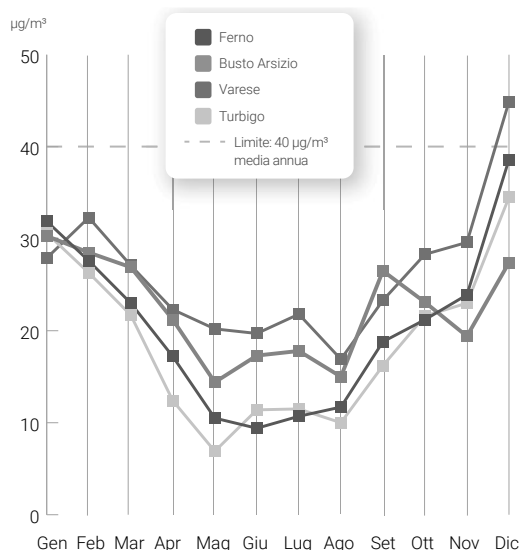
QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI MALPENSA

L'impatto atmosferico correlato alle attività connesse ai sistemi aeroportuali riguarda una serie di sorgenti emissive principali, che vanno dal traffico veicolare interno ed esterno al sedime aeroportuale 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.

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 una rete di stazioni fisse, per mezzo di analizzatori automatici, fornendo dati in continuo ad intervalli temporali regolari. 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), mentre la centralina di Turbigo è indicativa della qualità dell'aria nei territori posti a sud dello scalo di Malpensa.

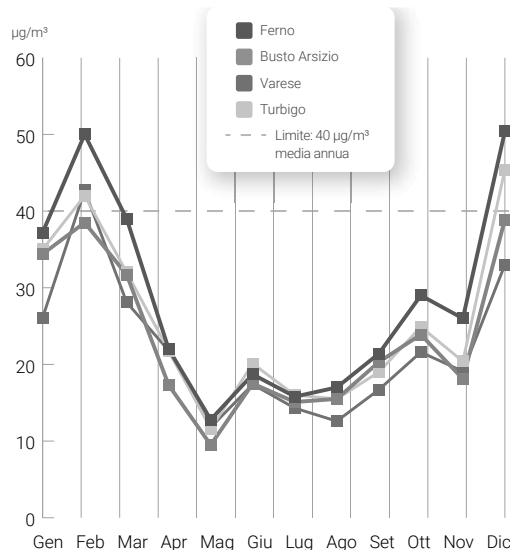
Gli ossidi di azoto in generale (NO_x), sono prodotti durante i processi di combustione a causa della reazione che, ad elevate temperature, avviene tra l'azoto e l'ossigeno contenuto nell'aria. Pertanto, tali ossidi sono emessi direttamente in atmosfera a seguito di tutti i processi di combustione ad 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.

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



Fonte: Arpa Lombardia, 2021

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



Fonte: Arpa Lombardia, 2021



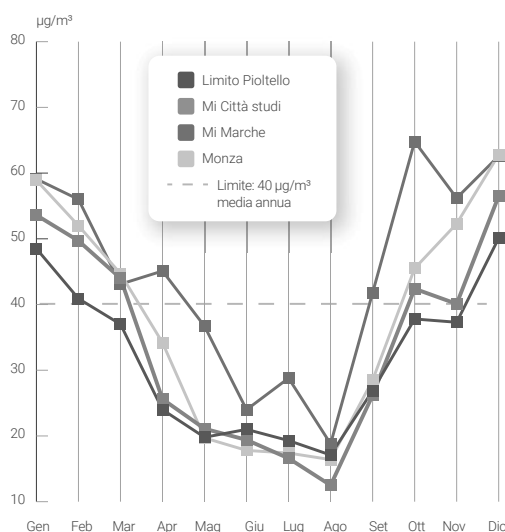
MilanAirports

RISORSE

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI LINATE

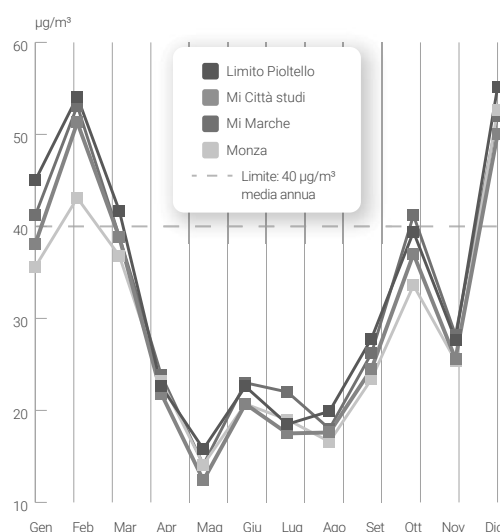
Per l'area di Linate sono considerati i dati delle stazioni di monitoraggio collocate nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Limite-Pioltello) e di altre centraline poste in aree urbanizzate (Milano-Città Studi, Milano-Marche, Monza). Complessivamente, sulla base della molteplicità dei dati raccolti presso le aree limitrofe ai due aeroporti milanesi nel corso

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



Fonte: Arpa Lombardia, 2021

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



Fonte: Arpa Lombardia, 2021

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. Il trend degli NO₂ e del PM10 è abbastanza comune in tutte le centraline, a dimostrare come la qualità dell'aria e l'andamento dei livelli di concentrazione degli inquinanti sia abbastanza costante in tutto il territorio lombardo.

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.



MilanAirports

RISORSE

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-notte (LDEN), che misura il fastidio globale prodotto dal rumore nell'arco complessivo delle 24 ore, che l'esposizione al solo rumore notturno (LNIGHT). La mappatura acustica strategica verrà aggiornata sulla base dei dati 2021 per il quarto ciclo previsto dalla END (*Environmental Noise Directive* EC/49/2002) e sarà valida per i prossimi 5 anni.

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*.

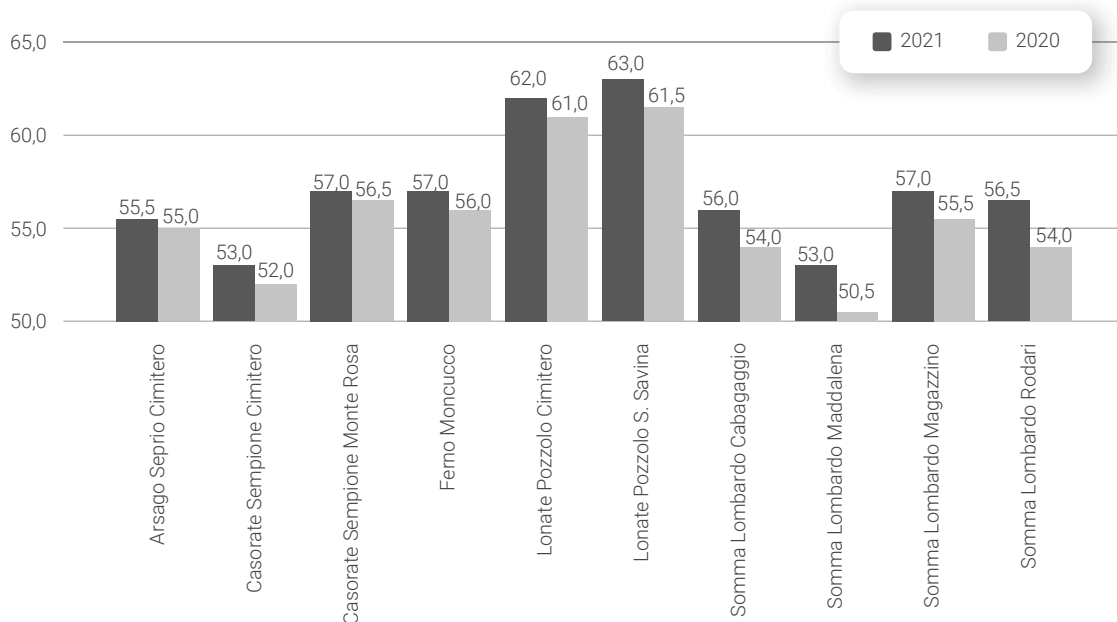
Sono state consolidate le soluzioni individuate in questi anni e nel 2021 si è giunti alla definizione di uno scenario di riferimento condiviso. È stata intrapresa un'attività di confronto e analisi tra lo scenario approvato nel 2021 e gli strumenti di pianificazione territoriale dei comuni che hanno portato a modifiche delle curve in alcuni comuni. L'obiettivo è approvare la zonizzazione entro marzo 2022 e iniziare la procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) inviando al Ministero della Transizione Ecologica l'elaborato definitivo prodotto dalla Commissione.



MilanAirports

RISORSE

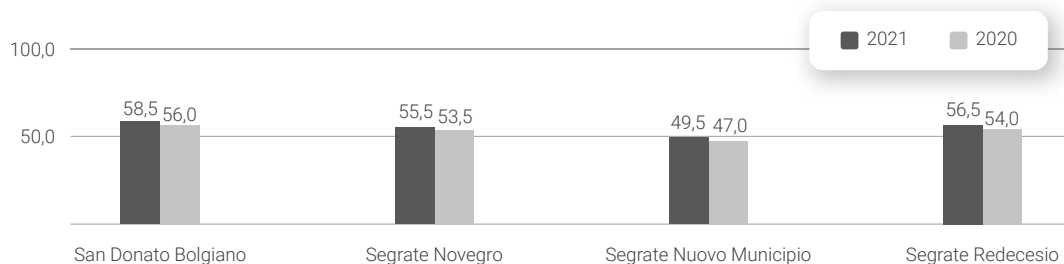
Malpensa - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)



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 2021.

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 2021.

(*) 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.

I dati del monitoraggio 2021 sono ancora influenzati dalla pandemia Covid-19. I livelli leggermente in salita rispetto al 2020 sono dovuti alla ripresa del traffico, sebbene ancora inferiori al 2019 nella maggior parte delle centraline. 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 di fondo. Le informazioni di dettaglio relative alle emissioni acustiche e all'operatività degli scali SEA sono presenti in un'apposita sezione del sito web www.seamilano.eu.



MilanAirports

RISORSE

SCARICHI E SVERSAMENTI

Gestione degli scarichi

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
		2021	2020	2019	
COD	mg/l	61,1	92,0	101,6	500
BOD5	mg/l	28,2	49,5	45,7	250
Fosforo totale	mg/l	2,8	1,7	2,4	10

Fonte: SEA

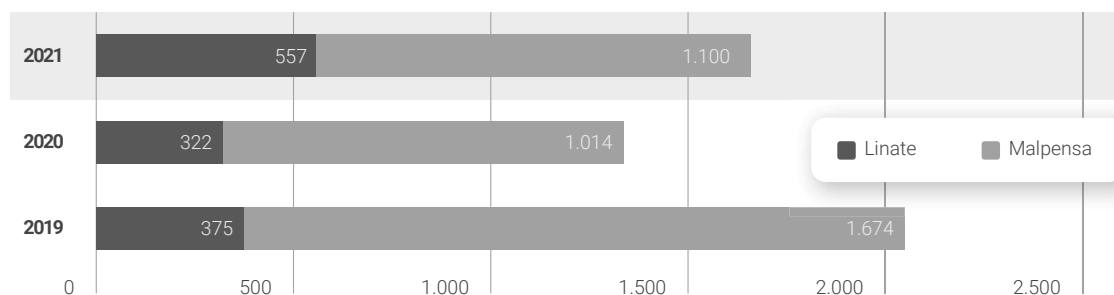
Malpensa - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2021	2020	2019	
COD	mg/l	87,0	118,7	177,0	500
BOD5	mg/l	38,3	49,0	75,8	250
Fosforo totale	mg/l	2,6	2,3	3,5	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)



Nota: Gli scarichi sono stati stimati pari al totale dei prelievi dai pozzi, al netto delle perdite stimate della rete acquedottistica.

Fonte: SEA



MilanAirports

RISORSE

Il trattamento del *de-icing*, relativo allo sbrinamento degli aeromobili durante il periodo invernale (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 comportato una notevole riduzione dei liquidi smaltiti. Nel 2021 il rifiuto è stato gestito a regime manutentivo dell'impianto e quindi non rientra negli smaltimenti in carico a SEA

Liquido de-icing smaltito (ton)

	2021	2020	2019
Malpensa	0	0	0,6
Linate	304	235	260,5

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).

Linate - Caratterizzazione degli scarichi in acque superficiali

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2021	2020	2019	
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	0,11	0,06	0,12	0,5
Idrocarburi totali	mg/l	0,3	0,1	0,1	5,0

Fonte: SEA

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.

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.

Malpensa - Caratterizzazione degli scarichi sul suolo

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2021	2020	2019	
Ph	Unità pH	7,35	7,1	7,2	8,0
COD	mg/l	14,7	17,8	22,6	100,0
BOD5	mg/l	10,7	10,4	11,4	20,0
Solidi sospesi totali	mg/l	6,9	6,3	8,5	25,0
Fosforo totale	mg/l	0,1	0,1	0,2	2,0
Piombo	mg/l	n.d.	0,01	0,01	0,2
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	0,0	0,1	0,1	5,0
Zinco	mg/l	0,08	0,04	0,09	0,5
Tensioattivi totali	mg/l	0,2	0,3	0,2	0,5

Fonte: SEA



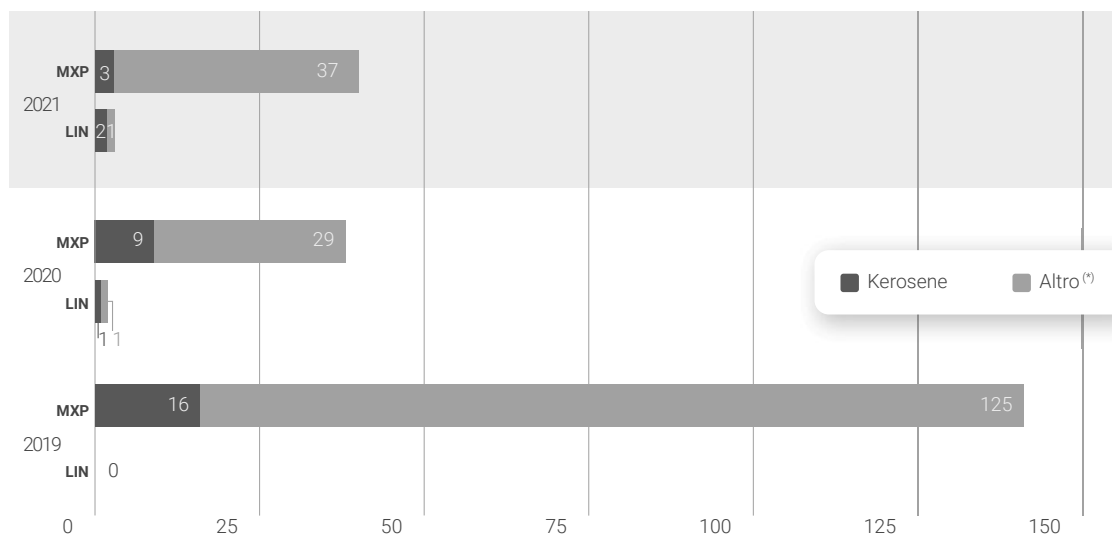
MilanAirports

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.)



^(*) Sversamenti di olio idraulico da a/m, di olio idraulico da mezzi operativi e sversamenti di gasolio/benzina da mezzi operativi.

Fonte: SEA

In tali condizioni, sono attivate le funzioni SEA al fine di coordinare gli interventi di pulizia, bonifica e ripristino, nelle aree interessate, delle condizioni di agibilità e sicurezza, dopo l'eventuale intervento di contenimento, dell'area interessata dallo spandimento mediante la posa di un numero adeguato di pannelli oleoassorbenti da parte dei Vigili del Fuoco. I rifiuti generati nell'operazione di pulizia sono trasferiti, in ciascun aeroporto, presso apposite dotazioni delle isole ecologiche aeroportuali, come previsto dalle procedure aziendali, nel rispetto delle norme di tutela ambientale, di sicurezza e igiene sul lavoro. Gli sversamenti presi in considerazione sono quelli ritenuti rilevanti, ovvero quelli che hanno visto coinvolta una superficie pari o maggiore di 20 m². L'andamento del fenomeno è in linea con la ripresa del traffico del 2021. 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.



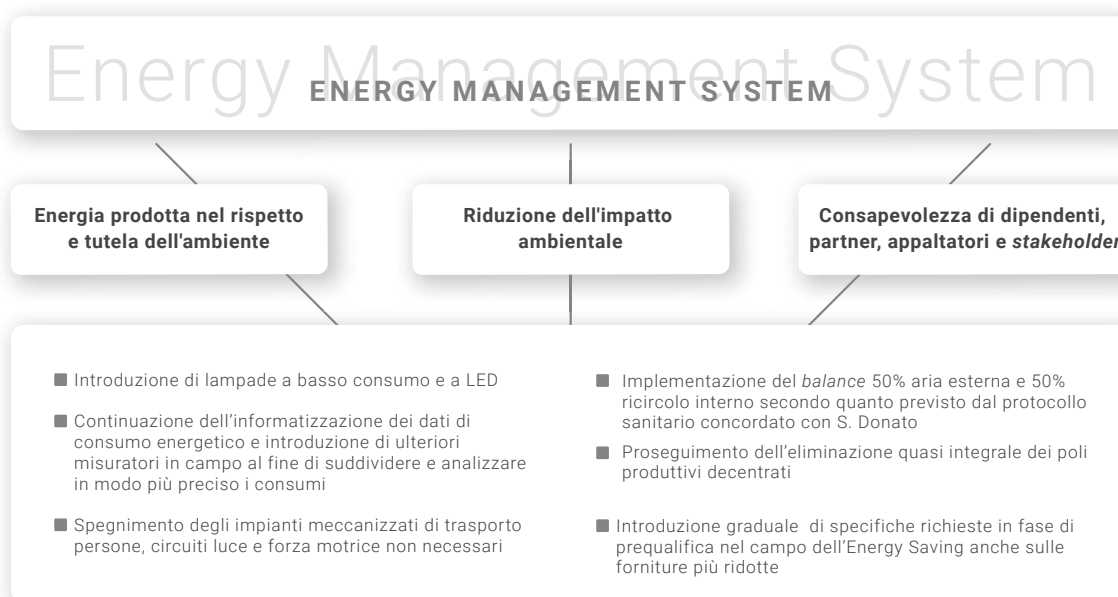
MilanAirports

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:



Consumi energetici del Gruppo SEA

Unità di misura	2021		2020		2019	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Benzina (GJ)	3.202	1.151	3.208	1.064	5.017	1.649
Gasolio per riscaldamento (GJ)	2.436	-	2.449	-	1.717	-
Metano (GJ)	2.188.162	1.151.822	1.888.748	997.283	2.135.154	1.037.861
Gasolio per autotrazione (GJ)	16.517	6.337	16.234	6.548	29.616	10.262
Energia elettrica acquistata (GJ)	5.418	680	2.586	427	6.024	489
Energia frigorifera venduta (GJ)	14.606	-	12.684	-	20.199	-
Energia termica venduta (GJ)	9.262	407.516	8.413	393.508	12.902	332.083
Energia elettrica venduta (GJ)	387.893	234.813	239.077	180.673	247.445	193.179
Totale (GJ)	1.803.973	517.661	1.653.050	431.140	1.896.983	524.999

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 2018-2020). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dall'1 Gennaio 2021 al 31 Dicembre 2021" 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). Il valore del consumo di gasolio per autotrazione di SEA Energia è stimato sulla base dell'importo di spesa effettuato nel corso dell'anno, mentre il consumo di metano di SEA, è stato oggetto di stima per gli ultimi tre mesi del 2021.

Fonte: SEA



MilanAirports

RISORSE

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.

Nel 2021, guardando ai consumi complessivamente registrati da entrambi gli scali, i valori sono aumentati dell'11,4% rispetto al 2020 a seguito della ripresa delle attività aeroportuali.

Energy intensity (GJ/unità di traffico)

Consumo energetico interno	Malpensa	Linate	Totale
2019	0,06	0,08	0,06
2020	0,13	0,19	0,14
2021	0,11	0,12	0,11

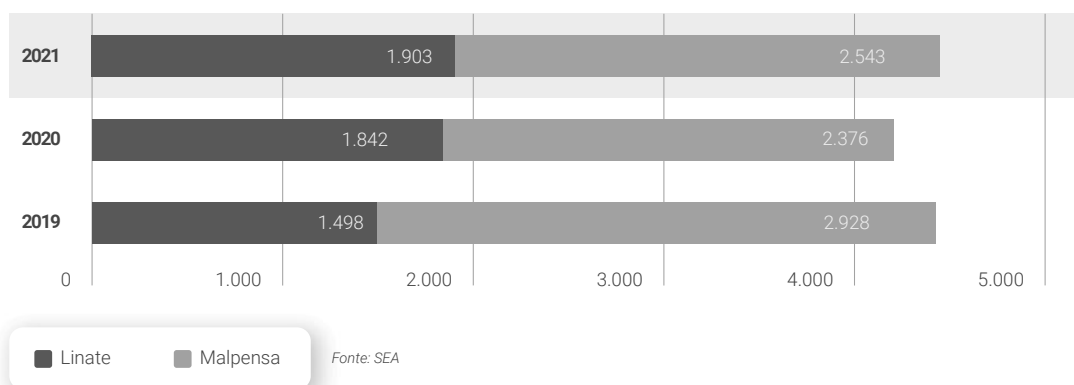
Nota: per unità di traffico si intende il numero dei passeggeri più la merce trasportata (dove 1 pax equivale a 100 Kg di merce).

Fonte: SEA

CONSUMI IDRICI

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

Consumi idrici (MI)



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



MilanAirports

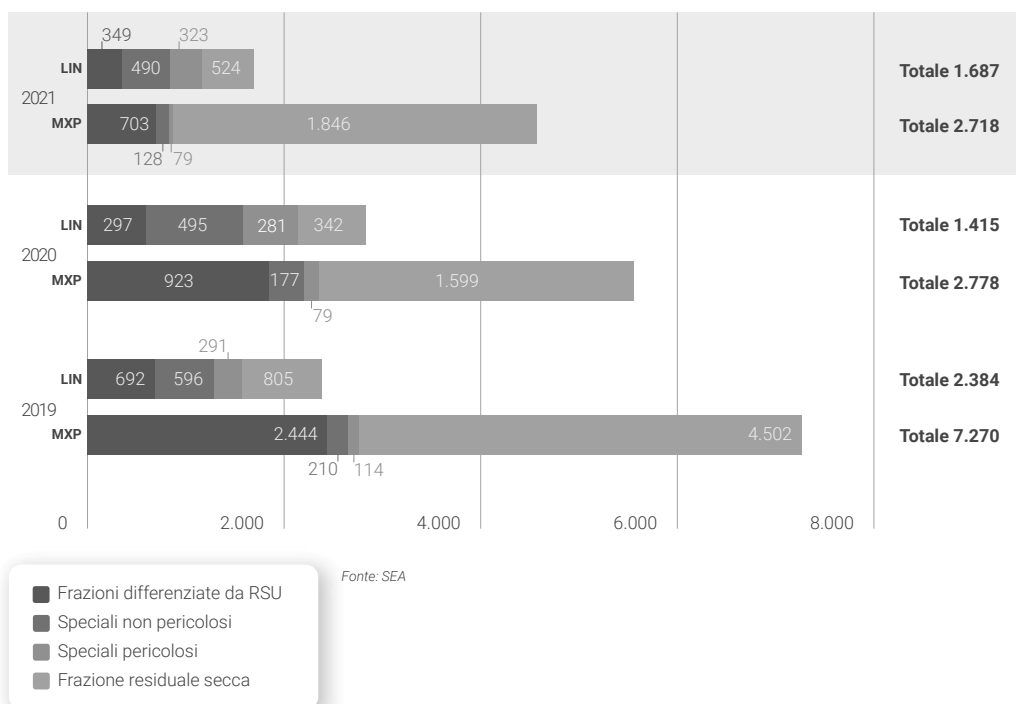
RISORSE

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 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 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)



Il 2021 ancora segnato dalla pandemia vede la produzione complessiva dei rifiuti sullo scalo di Malpensa, pari a 2.718 tonnellate, in linea con l'anno precedente, mentre la produzione complessiva di rifiuti a Linate, pari a 1.687 tonnellate vede un lieve incremento. Anche per il 2021 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 39,5% per Linate e al 43,5% per Malpensa.

% Raccolta differenziata

	2021	2020	2019
Malpensa	43,5	49,7	48,7
Linate	39,5	53,6	51,4

Nota: Dal 2021 sono state modificate le modalità di percentuali di calcolo della raccolta differenziata, pertanto sono stati riesposti anche gli anni 2019 e 2020. Per i dati precedentemente pubblicati, fare riferimento alla Dichiarazione Non Finanziaria 2020.

Fonte: SEA



MilanAirports

RISORSE

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

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

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

BIODIVERSITÀ E CONSUMO DI SUOLO

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

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

Lista rossa IUCN delle specie minacciate

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate (nota anche come Lista Rossa IUCN) è un ricco compendio di informazioni su minacce, requisiti ecologici e *habitat* di oltre 128.918 specie e sulle azioni di conservazione che possono essere intraprese per ridurre o prevenire le estinzioni. Si basa su un sistema oggettivo per valutare il rischio di estinzione di una specie sulla base di minacce passate, presenti e previste.

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

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

Database mondiale sulle aree protette

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

Database mondiale delle principali aree di biodiversità

Le principali aree di biodiversità (KBA) sono "siti che contribuiscono in modo significativo alla persistenza globale della biodiversità", negli ecosistemi terrestri, d'acqua dolce e marini. I siti si qualificano come KBA globali se soddisfano uno o più di 11 criteri, raggruppati in cinque categorie: biodiversità minacciata; biodiversità geograficamente limitata; integrità ecologica; processi biologici; insostituibilità.



Valutazione di biodiversità delle aree aeroportuali

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

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

Indicatori di biodiversità

	Area di Malpensa	Area di Linate
IUCN Red List (specie che potenzialmente sono presenti entro i 50 km dal sedime aeroportuale)	1.218 (+68) di cui: 6 (-1) critically endangered 22 (+5) endangered 61 (+3) vulnerable 77 (+1) near threatened 990 (+58) least concern 62 (+2) data deficient	1.186 (+47) di cui: 6 (-1) critically endangered 18 (+3) endangered 51 (-1) vulnerable 76 (-3) near threatened 973 (+47) least concern 62 (+2) data deficient
Aree Protette (WDPA)	170	92
Principali aree di biodiversità (KBA)	9	6

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

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

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

Indipendentemente dal percorso autorizzativo del Master Plan 2035 SEA, in un'ottica di rafforzamento di rapporti costruttivi con il territorio e di conferma della sensibilità verso la biodiversità, ha avviato un progetto sperimentale "Recupero, Riqualificazione e Conservazione della brughiera di Lonate". Tale progetto ha lo scopo di definire un protocollo tecnico per il recupero della brughiera, con la possibilità di essere replicato in altre zone. Nel corso del 2019 è perfezionato l'accordo con il Ministero della Difesa e l'Agenzia del Demanio per intervenire nelle aree interessate dalla sperimentazione con le necessarie opere di manutenzione della vegetazione. Tali atti sono stati sottoscritti nel primo semestre 2020 e successivamente, pur scontando una serie di ritardi dovuti alla pandemia Covid-19, si è passati alla fase operativa che è proceduta regolarmente nel 2021. L'attività è confermata anche per il 2022, che sarà il terzo 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. Sono stati svolti 3 incontri dei tavoli, per lo più finalizzati alla ricognizione delle tematiche attualmente più favorevoli allo sviluppo di progettualità comuni.



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 che, anche nel corso del 2021, ha avuto un forte impatto sia sulle *Operations* sia sulle attività di *Staff*.

La variabilità del traffico e di tutte le attività ad esso direttamente o indirettamente connesse, con picchi fortemente negativi nei primi mesi e una ripresa seppur contenuta nel periodo estivo, ha reso necessario rimodulare in maniera attenta l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni (Straordinaria e in Deroga), strumento che si è dimostrato efficace e indispensabile per poter contenere i costi del personale.

La Cassa Integrazione, 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 1,35 milioni di ore.

Contestualmente al variare della diffusione del virus l'azienda ha definito tempo per tempo delle specifiche *policy* per quanto riguarda l'utilizzo dello *smart working*. Nella prima parte del 2021, ancora caratterizzata da *lockdown* diffuso su tutto il territorio nazionale, l'utilizzo dello *smart working*, per la popolazione coinvolta nel progetto, non ha avuto alcuna limitazione, mentre a partire dal mese di ottobre è stato reinserito il tetto di massimo un giorno alla settimana. La presenza in ufficio è sempre stata disciplinata da protocolli a garanzia della massima tutela per i dipendenti.

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 2021, sono state implementate iniziative formative dedicate a diverse fasce della popolazione aziendale sui temi della gestione delle emozioni in contesti complessi e della *leadership* dei *team* da remoto oltre a piani di comunicazione che permettessero a tutti di avere un costante aggiornamento dei piani aziendali.

PIANO DI GESTIONE DEL PERSONALE IN CONSEGUENZA DELLA CRISI PANDEMICA

In base alle condizioni di traffico registrate a partire dal 2020 e proseguite nel 2021 - e agli scenari condivisi da tutte le principali organizzazioni internazionali del trasporto aereo, in base ai quali i volumi di traffico pre-Covid-19 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 e rimodulato a ottobre, tra SEA, le Organizzazioni Sindacali e le RSU, che identifica il contributo che le parti si impegnano a introdurre 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 a 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

Nel verbale di Accordo Quadro integrato è stato previsto l'utilizzo di ammortizzatori sociali per tutta la popolazione SEA per il 2021 e sino a settembre 2022.

In particolare, si è ricorso alla CIGS per il periodo dal 16 marzo 2020 al 15 marzo 2021 e successivamente alla CIGD per il periodo dal 16 marzo 2021 al 6 giugno 2021 (12 settimane) e per il periodo dal 7 giugno 2021 al 18 dicembre 2021 (28 settimane). Nel corso del 2022 SEA ricorrerà invece alla CIGS per tutto il personale turnista e non turnista dal 10 gennaio al 23 settembre.



MilanAirports

RISORSE

Pensionamenti accelerati

A partire da ottobre 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 Naspi (Nuova assicurazione Sociale per l'impiego) che garantirà la continuità contributiva utile a 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 NASpi 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 ad un massimo di 30 persone non turniste non in possesso dei requisiti pensionistici. Questo piano inizierà a ottobre 2022 e non si tratterà di un automatismo, in quanto la richiesta sarà subordinata a valutazione aziendale.

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 1/4. Le assunzioni saranno indirizzate su giovani e su nuove competenze qualificate.

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'*aging* e della disabilità.

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

Personale del Gruppo⁹

Al 31 dicembre 2021 il totale delle risorse del Gruppo risultava pari a 2.659 unità (2.709 se si considerano anche i lavoratori somministrati), in riduzione di 92 unità rispetto ai dati di fine 2020 (-3,3%). Le donne rappresentavano 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.

⁹ In previsione della cessione di SEA Energia da parte del Gruppo SEA, i dati dell'organico al 31/12/2021 sono esposti in modo separato rispetto al Gruppo.



MilanAirports

RISORSE

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

	2021					2020				
	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo
Dirigenti	5	39	44	1	45	6	43	49	1	50
Quadri	103	169	272	2	274	103	179	282	2	284
Impiegati	612	1.074	1.686	22	1.708	629	1.108	1.737	23	1.760
Operai	44	586	630	2	632	44	611	655	2	657
Totale	764	1.868	2.632		2.659	782	1.941	2.723		
SEA Energia	5	22	27	27		5	23	28	28	
Totale Gruppo	769	1.890	2.659		2.659	787	1.964	2.751		2.751

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia sono così suddivisi per inquadramento e genere: 1 dirigente uomo, 2 quadri uomini, 22 impiegati (5 donne, 17 uomini nel 2021 e 18 uomini nel 2020) e 2 operai uomini.

Fonte: SEA

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

	2021					2020				
	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo
Linate	340	786	1.126	9	1.135	348	814	1.162	9	1.171
Malpensa	433	1.123	1.556	18	1.574	441	1.157	1.598	19	1.617
Totale	773	1.909	2.682			789	1.971	2.760		
SEA Energia	5	22	27	27		5	23	28	28	
Totale Gruppo	778	1.931	2.709		2.709	794	1.994	2.788		2.788

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia sono tutti subordinati e così suddivisi per sede e genere: 9 a Linate (1 donna e 8 uomini) 18 a Malpensa (4 donne, 14 uomini nel 2021 e 15 uomini nel 2020).

Fonte: SEA

Politiche di empowerment

FORMAZIONE

Nel 2021 è continuato l'impatto dell'emergenza sanitaria che ha fortemente condizionato le modalità di erogazione della formazione e dei progetti di sviluppo, penalizzando di fatto le possibilità di partecipazione in presenza. Nonostante ciò la partecipazione alle attività proposte *on line*, e alcuni eventi svolti *face to face* durante i mesi estivi ci hanno permesso una continuità formativa adeguata alle esigenze.

Il monte ore formativo erogato complessivamente nel 2021 è stato di circa 51.000 ore per il Gruppo SEA, di cui 11.904 di formazione non-mandatoria. La formazione mandatoria (inclusa quella relativa alla sicurezza sul lavoro e alla *safety* aeroportuale) del 2021 costituisce circa il 77% della formazione totale erogata dal Gruppo SEA. Tra i progetti di formazione (non-mandatoria) e sviluppo dedicati ai dipendenti nel 2021 ritenuti più importanti e incisivi troviamo:

- "Time management nella smart era", dedicato a una maggiore sensibilizzazione sul rapporto tra tempo e *smart working*, due variabili che in questo anno hanno fortemente condizionato il lavoro e la vita delle nostre persone;
- Formazione "GDPR": percorso di formazione sul regolamento della gestione del dato, dedicato a 11 persone e *manager*, mentre un gruppo più allargato di oltre 400 persone hanno partecipato al corso "addeito al trattamento dei dati";
- *Cyber Security Awareness* per amministratori di sistema, dedicato ai colleghi dell'ICT, con lo scopo di analizzare gli scenari connessi alla *cyber* con l'adozione progressiva di misure di mitigazione, conoscere meglio l'evoluzione del *cybercrime* attraverso casi studio con la descrizione delle principali minacce cibernetiche, condividere le *best practice* sul regolamento della gestione del dato;
- *Innovation Journey* un percorso formativo che si sta occupando della creazione di un cruscotto/*dashboard/app* per la condivisione dei dati relativi ad alcuni KPI, per creare sempre di più un focus condiviso da tutti i colleghi sulla "*passenger experience*". Questo progetto, dedicato a un gruppo cross-funzionale di 10 *Key-people under 45*, è orientato all'utilizzo



- delle metodologie emergenti per la gestione di attività di innovazione su casi identificati dal *management*, contribuendo alla trasformazione culturale delle persone coinvolte;
- Caro cliente ti scrivo, intervento dedicato al potenziamento della capacità di risposta empatica da parte del "team Gestione Reclami";
 - Progetto *Diversity e Inclusion* che ha coinvolto 35 dipendenti in un viaggio formativo e che si concluderà nel 2022 con più di 1.600 ore di lavoro e formazione.

Infine, nel 2021 è terminato il percorso di "Alzare lo Sguardo - edizione 2020", dedicato alla formazione dei colleghi *under 35* inseriti in azienda negli ultimi anni. Diverse sono state le competenze sviluppate, che ha visto anche la partecipazione di circa 20 *senior manager* nel ruolo di *mentor*. Nell'evento di chiusura sono state premiate le persone che hanno sviluppato i progetti di innovazione "Wayfinding Digitale" e "Queue Monitoring" che verranno implementati diventando così progetti concreti.

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

	2021			2020			2019		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	18,7	23,6	23,0	1,9	15,9	14,2	29,7	50,7	48,3
Quadri	13,4	10,7	11,7	8,3	9,8	9,3	17,2	19,8	18,9
Impiegati	4,3	3,5	3,8	2,4	2,4	2,4	4,6	4,6	4,6
Operai	0,2	2,1	1,9	1,0	2,1	2,1	3,4	5,1	5,0
Totale	5,4	4,1	4,5	3,1	3,3	3,3	6,4	7,3	7,0

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; anche per l'esercizio 2021 a causa della situazione di crisi derivata dalla pandemia Covid-19 non sono stati attivati sistemi di *performance management*/incentivazione.

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 (%)

	2021			2020			2019		
	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE
Dirigenti	0	0	0	0	0	0	100	100	100
Quadri	0	0	0	0	0	0	40	32	35

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.



MilanAirports

RISORSE

Nel 2021, 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.

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





MilanAirports

RISORSE

DIVERSITY

Per l'anno 2021 si registra una lieve riduzione del differenziale retributivo donne/uomini, che risulta invece più marcato nel rapporto relativo al trattamento complessivo (reddito annuo). Negli ultimi due anni sia la cassa integrazione sia la forte contrazione del sistema di incentivazione manageriale, hanno impattato in modo diverso su mansioni che hanno una quota di occupazione femminile diversa. Nelle categorie Dirigenti/Quadri è in parte conseguenza della ridotta presenza femminile nelle posizioni dirigenziali di maggior *seniority*. Nella categoria impiegatizia la differenza si riduce per effetto della retribuzione base di partenza, tendenzialmente superiore per il personale femminile, mentre nella categoria Operai è condizionato dalla preponderanza di personale turnista maschile e dai riconoscimenti legati all'effettuazione di turni in fasce orarie più disagiate.

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

	RAL 2021 ^(a)	Reddito 2021 ^(b)	RAL 2020 ^(a)	Reddito 2020 ^(b)
Dirigenti e Quadri	84%	73%	84%	83%
Impiegati	102%	91%	103%	96%
Operai	96%	85%	98%	96%

Al fine di rappresentare al meglio il rapporto dello stipendio medio e del reddito medio donna/uomo per categoria professionale, dal 2021 è stata aggiornata la metodologia di calcolo e i valori del 2020 sono stati riesposti. La nuova metodologia ha previsto la ponderazione della RAL e del Reddito sulle ore settimanali di lavoro previste per singolo dipendente.

(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

Nel 2021 SEA ha avviato il progetto *Diversity & Inclusion*, attraverso la sollecitazione di autocandidature da parte di tutto il personale. Il gruppo di lavoro selezionato, con l'obiettivo di vedere i progetti sotto forma di *business case*, prevede inoltre il coinvolgimento del *Top Management* per la definizione degli ambiti di lavoro e per la valutazione e validazione delle soluzioni e dei progetti da implementare, oltre che come *sponsor* del percorso formativo attraverso i video lanciati sulla *intranet*; partendo da una accurata fotografia dell'attuale, si stanno individuando soluzioni che costruiscano una cultura dell'inclusione a tutti i livelli.

Lo strumento di lavoro scelto è l'utilizzo della metodologia Forth, un modello innovativo definito con lo scopo di strutturare oggettivamente la creazione di soluzioni che siano adottabili e implementabili nei prossimi cinque anni, rivolti non solo al benessere interno, ma anche a quello della comunità aeroportuale e dei passeggeri.

SEA ha inoltre aderito al Progetto STEAMiamoci di Assolombarda, nato per promuovere azioni concrete per ridurre il gap di genere, sostenere l'importanza delle donne nel tessuto culturale e produttivo, trovare misure per aumentarne incidenza e valore. La prima attività è stata quella di coinvolgere 10 colleghe, con lauree STEM e appartenenti a diverse aree aziendali, che hanno partecipato all'indagine #ValoreD4STEM. Nell'incontro di fine anno si sono condivise le *best practices* dove SEA ha presentato i progetti "Alzare lo Sguardo" e "Diversity & Inclusion". Nell'ottica di integrazione delle nuove generazioni nel 2021 è stato avviato anche il progetto "Your Gate for your Job" come opportunità di mettere a fattor comune il capitale di competenze interne di SEA a favore del territorio, delle aziende del sedime aeroportuale e del sistema scolastico per iniziare a colmare il *mismatching* tra domanda e offerta di lavoro. Tre gli istituti scolastici superiori coinvolti in un piano di orientamento e formazione, costituito da: visite in aeroporto, tavole rotonde, *project work* e formazione d'aula. I contenuti, creati in collaborazione con il corpo docenti degli istituti, permetteranno ai ragazzi non solo di iniziare a scoprire le professionalità di SEA, ma anche di sperimentare le loro conoscenze teoriche nel mondo dell'aeroporto. È stato identificato un *team* di colleghi in qualità di docenti, formatori e valutatori dei progetti che i ragazzi presenteranno nella primavera del 2022.

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



MilanAirports

RISORSE

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 legislazione e delle norme operative interne;
- mantenimento di un costante coinvolgimento dei lavoratori nell'ambito delle attività implementate da SEA e degli obiettivi aziendali definiti per la salute e sicurezza, promuovendone la consultazione e la partecipazione, avvalendosi anche del supporto dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza;
- disponibilità di risorse economiche e finanziarie necessarie per la ricerca di nuove soluzioni tecniche, organizzative e procedurali che mirino alla riduzione dei rischi e al raggiungimento di una maggior efficienza nella gestione delle attività di prevenzione;
- selezione e monitoraggio dei propri fornitori, considerando anche aspetti relativi alla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e favorendo attività di coordinamento per la gestione e la risoluzione di eventuali situazioni di rischio, in un'ottica di reciproca collaborazione;
- promozione da parte del *Management* di iniziative volte alla diffusione di una cultura della salute e sicurezza a tutti i livelli aziendali, che mirino all'interazione e collaborazione tra i vari attori coinvolti per migliorare l'efficienza dei processi aziendali e l'efficacia del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL).

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

Certificazione UNI ISO 45001

Nel 2021 SEA ha rinnovato con successo la certificazione del suo SGSSL secondo la norma UNI ISO 45001:2018, monitorandolo costantemente attraverso:

- 10 *audit* interni di cui uno presso il cantiere "Corpo F" di Linate e 13 *audit* presso concessionari; le criticità rilevate sono state analizzate ed è stata condivisa con i responsabili l'implementazione delle conseguenti azioni correttive, finalizzate alla riduzione e al controllo dei rischi in ambito di SSL;
- 116 *safety walk* SSL per la verifica degli aspetti di Salute e Sicurezza sul Lavoro;
- 154 *safety walk* Covid-19 per la valutazione della corretta attuazione delle misure di contrasto all'emergenza sanitaria definite nei Protocolli Operativi Sanitari e Aziendali;
- 2 *follow-up* semestrali di *Hygiene Risk Assessment* funzionali alla valutazione a distanza di tempo dell'efficacia e adeguatezza delle misure anti-Covid-19 implementate da SEA.

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 istituzionale che regola i rapporti con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). In aggiunta alla riunione periodica annuale di sicurezza, SEA promuove la partecipazione e il coinvolgimento 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 sito *intranet* aziendale, che consente a tutti i lavoratori la segnalazione dei *near miss* attraverso la compilazione e invio di apposito modulo *on line*, corredato da istruzioni;
- l'indirizzo *e-mail* sicurezza.lavoro@seamilano.eu, a cui tutti i lavoratori possono scrivere per segnalare criticità legate alla salute e/o alla sicurezza presenti nel proprio posto di lavoro o in qualunque altro ambito aziendale e per avere 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.



MilanAirports

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 2021, si evidenziano in particolare:

Emergenza Covid-19

La gestione dell'attività straordinaria avviata nel 2020 a contrasto del rischio Covid-19 è proseguita anche nel 2021 con l'aggiornamento dei seguenti documenti:

- Protocollo Aziendale delle misure di contrasto e contenimento della diffusione del Covid-19 negli ambienti di lavoro e delle conseguenti disposizioni aziendali per il personale e per appaltatori, fornitori, visitatori e tutti i soggetti terzi, adattando le misure di protezione al mutare dello scenario pandemico e normativo, nonché la predisposizione di Protocolli di pulizia e sanificazione;
- Protocolli Operativi Sanitari aeroportuali contenenti le misure di minimizzazione del contagio a favore dei passeggeri e di quanti (SEA, Operatori, Enti, ecc.) lavorano in ambito operativo;
- disposizioni previste per la gestione dell'emergenza neve e i relativi adattamenti infrastrutturali in ottica di un'efficace prevenzione del contagio;

e delle seguenti attività:

- assegnazione dei più idonei dispositivi di protezione specifici alle figure professionali coinvolte, nonché la messa a disposizione dei dispositivi igienizzanti, e relative indicazioni di utilizzo;
- gestione normata degli spazi comuni e implementazione di regole comportamentali idonee alla fruizione sicura di tali spazi;
- ottenimento del rinnovo 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;
- l'ottenimento del rinnovo della *Airport Health Accreditation*, che attesta come entrambi gli scali societari 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 del Rischio da Stress Lavoro correlato, attraverso l'analisi dei dati a consuntivo del 2020, in accordo alle linee guida INAIL. Per tutte le figure professionali il livello di rischio risulta non rilevante;
- Valutazione del Rischio da esposizione a campi elettromagnetici in conseguenza all'introduzione dei nuovi bus elettrici;
- completamento della campagna di misurazione del gas radon, i cui risultati saranno disponibili nel 2022;
- aggiornamento della potenziale esposizione ad Agenti Biologici "SARS-CoV-2" con l'implementazione di una serie di misure specifiche;
- aggiornamento della Valutazione dei Rischi per le mansioni interessate da mutamenti organizzativi;
- aggiornamento dell'elenco dei Dispositivi di Protezione Individuali per le attività lavorative e quelli necessari per la gestione dell'emergenza Covid-19;
- supporto tecnico nella predisposizione e aggiornamento dei DUVRI alle funzioni aziendali che gestiscono attività oggetto di appalto;
- supporto alle funzioni aziendali preposte nella predisposizione della documentazione richiesta dagli enti di controllo relativa ad indagini sugli infortuni sul lavoro o su specifici casi di malattie professionali;



MilanAirports

RISORSE

- 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;
- 20 simulazioni di emergenza presso gli scali societari, (SEA e SEA Prime), e una prova coordinata a supporto del SPP di ENAC. Le prove hanno dato esito positivo sia in termini di conoscenza del Piano di Gestione delle Emergenze e delle relative procedure in essere, che in termini di tempistica e di reattività delle risposte; fra il personale coinvolto è stata verificata la corretta formazione antincendio e l'individuazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze presenti in turno;
- aggiornamento del documento di Valutazione del Rischio Incendio per Malpensa *Terminal 1*, costituito da specifiche schede che riportano i rischi, le attività e il personale presente, i carichi d'incendio e le misure di governo.

Formazione in tema di Salute e Sicurezza del Lavoro

Nel 2021 le attività correlate alle tematiche di Salute e Sicurezza del Lavoro sono proseguite in continuità con il passato tenendo in considerazione le limitazioni imposte dalla situazione sanitaria. Il contesto pandemico ha in ogni caso consentito l'erogazione in sicurezza di corsi obbligatori in presenza e al contempo ha favorito l'utilizzo di modalità alternative non solo attraverso lo sviluppo di prodotti formativi fruibili in *e-learning* con piattaforma *LMS Learning Management System*, ma anche attraverso la didattica a distanza, sviluppando programmi specifici e organizzando le attività in coerenza alle tipologie di rischio associate ai lavoratori.

Nel complesso, l'attività mandatoria in tema di Salute e Sicurezza sul Lavoro ha visto 1.659 partecipanti per 7.560 ore di formazione (992 persone in presenza e 667 persone con didattica a distanza in diretta sincrona).

I corsi di maggior rilievo per numero di partecipanti sono:

- aggiornamento del personale abilitato all'utilizzo delle attrezzature di lavoro secondo l'Accordo Stato Regioni del 22/02/2012;
- formazione antincendio per il mantenimento della certificazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze;
- aggiornamento della formazione in materia di Radioprotezione per il personale *Security*;
- aggiornamento corso per Coordinatori per la Sicurezza - D. Lgs. 81/08 ex Titolo IV;
- aggiornamento corso DUVRI (Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenziali);
- corso di sicurezza sul lavoro per mezzi a trazione elettrica in seguito all'introduzione dei bus elettrici negli scali;
- aggiornamento per RLS dedicato ai rappresentanti dei lavoratori;
- corso ambienti sospetti di inquinamento o confinati;
- completamento corso sul tema DPI, dispositivi di protezione individuale categoria III ambienti confinati e lavori in quota, avviato nel 2020.

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 sono previsti controlli sanitari periodici. Il servizio aziendale di medicina del lavoro elabora il calendario annuale delle visite ed effettua gli accertamenti sanitari



MilanAirports

RISORSE

periodici sui lavoratori in elenco, mirati a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni.

3. **Accertamenti sanitari su richiesta.** Su richiesta del lavoratore e qualora questa sia correlabile ai rischi professionali della mansione svolta, vengono effettuati gli accertamenti sanitari intesi a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni cui è adibito il lavoratore.
4. **Sopralluogo annuale del Medico Competente agli ambienti di lavoro.** In un'ottica di miglioramento delle misure di tutela dei lavoratori e della partecipazione dei loro rappresentanti a tali iniziative, è stato stabilito di effettuare due sopralluoghi annuali degli ambienti di lavoro, con la partecipazione oltre che dei Medici Competenti e del RSPP, anche dei RLS.

Prevenzione e mitigazione degli impatti all'interno delle relazioni commerciali

Sono state attuate le seguenti iniziative:

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

- **Verifica annuale sul campo di alcuni esercizi commerciali** individuati in funzione delle particolari attività (es. *food* e *non food*) e della superficie occupata (es. presenza o assenza di magazzini/depositi) da parte del SPP SEA di concerto con i singoli referenti delle varie attività (*Store Manager* ed RSPP).

Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

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

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



MilanAirports

RISORSE

Indicatori infortunistici

Indicatori infortunistici del Gruppo per sede

		2021		2020		2019	
		Numero	Tasso	Numero	Tasso	Numero	Tasso
Infortuni sul lavoro registrabili	Linate	11	8,23	6	4,83	25	12,85
	Malpensa	15	7,79	16	8,53	33	11,66
	Totale	26	7,97	22	7,06	58	12,15
di cui Decessi	Linate	0	0	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
di cui Infortuni con gravi conseguenze	Linate	0	0	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	1	0,35
	Totale	0	0	0	0	1	0,21
Malattie professionali	Linate	0	0	0	0	2	1,03
	Malpensa	0	0	0	0	1	0,35
	Totale	0	0	0	0	3	0,63
N. ore lavorate	Linate	1.336.254		1.241.082		1.945.102	
	Malpensa	1.926.387		1.875.518		2.829.973	
	Totale	3.262.641		3.116.600		4.775.075	

Nota: Gli indicatori infortunistici sono calcolati come segue:

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

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

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

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

Fonte: SEA

Inoltre, si segnala che sono stati presi in esame anche i lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è sotto il controllo del Gruppo (personale somministrato). Sia nel 2020 che nel 2021 non si sono registrati infortuni sul lavoro, decessi e malattie professionali relativi a tali lavoratori, a fronte di un numero totale di ore lavorate pari a 67.695 per il 2020 e 73.707 per il 2021.

Il 2021 ha registrato un lieve incremento degli infortuni, influenzato dalla graduale ripresa del traffico aereo e conseguente alla maggiore presenza in servizio di personale operativo. Tra gli infortuni sul lavoro, quelli direttamente correlati allo svolgimento di specifici compiti lavorativi sono stati il 50% del totale (13 casi), il restante 50% di eventi non ha riguardato le operazioni lavorative svolte dagli addetti, essendo correlati prevalentemente alle dinamiche della deambulazione (inciampi, scivolamenti, distorsioni, urti, ecc.). Gli infortuni direttamente correlati alle operazioni di lavoro hanno comunque evidenziato una casistica molto varia di cause/situazioni, sostanzialmente riconducibile ad errori comportamentali. Le analisi condotte sugli infortuni non hanno rilevato situazioni particolari e/o di criticità tali da dover comportare specifici interventi mirati e sono proseguite le consuete azioni di sensibilizzazione del personale.



MilanAirports

RISORSE

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 2021 l'impegno nello sviluppo e nella progettazione di iniziative e servizi di *welfare* aziendale, pur essendo state condizionate dal persistere della situazione pandemica, che ha confermato le modalità di erogazione dei servizi offerti, tenendo conto dei mezzi tecnologici presenti in azienda e della riduzione delle attività in presenza. 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		
	2021	2020	2019
Cassa assistenza sanitaria	1.513	1.553	1.786
Orario flessibile	805	867	888
Profilassi antinfluenzale	492	584	216
Cassa assistenza sanitaria (<i>check-up</i>)	327	166	344
Centri estivi	256	115	187
Assegni studio	179	761	648
Mobilità collettiva casa-lavoro	159	163	272
Formazione BSLD	99	-	-
Permessi per visite mediche	69	117	270
Servizi sociali	48	55	122
<i>Future Lab: Push to Open</i> , Imparo a studiare	21	33	48
Donazioni figli colleghi deceduti	6	-	-
<i>Part-time</i> genitore (dato medio annuale)	3	4	6
Assicurazione infortuni	2	9	12
Fragilità (accesso servizi)	-	42	28
Buono giocattoli	-	854	892
Soggiorni climatici	-	-	107
<i>Screening</i> sierologico e salivare	-	1.672	-
Incontri con la nutrizionista	-	-	162

Fonte: SEA

Nell'ambito del progetto “*Future Lab*”, dedicato all'istruzione e all'*employability* dei figli, è stata realizzata la nuova iniziativa “Genitori Digitali”, un percorso formativo *on line* con la finalità di fornire ai colleghi con ragazzi nella fascia di età 6-15 anni strumenti utili ad indirizzarli verso un utilizzo consapevole e sano del mondo digitale. Sono state inoltre confermate le “Borse di studio al merito” per le quali è stato avviato un progetto di digitalizzazione del processo, attualmente in corso, che porterà alla possibilità del caricamento delle informazioni e dei documenti sulla *intranet* aziendale per tutte le iniziative legate all'istruzione. In collaborazione con l'Associazione Noisea, nel periodo estivo di sospensione delle attività scolastiche, in considerazione dell'apprezzamento ricevuto lo scorso anno, è stato erogato ai genitori un contributo economico a integrazione dei costi sostenuti per la partecipazione dei figli a centri estivi e camp.

Nel campo della promozione di uno stile di vita salutare è proseguita la collaborazione con la Nutrizionista, che ha garantito ai colleghi rubriche mensili, con il supporto di video interviste e video ricette. Nell'area “Salute e Prevenzione” è stata offerta la consueta campagna di profilassi antinfluenzale e il nuovo progetto di “formazione BSLD” sull'utilizzo dei defibrillatori e rianimazione cardiopolmonare, realizzato nei mesi di maggio e giugno, per il quale i partecipanti hanno ricevuto la certificazione AREU. Per quanto riguarda l'area “Mobilità casa-lavoro” è confermato l'interesse dei colleghi per l'offerta di abbonamenti annuali per la linea ATM e per la linea Malpensa Express ed IVOL di Trenord. Nell'area “Assistenza e Cura” sono rimasti attivi gli sportelli di “Ascolto e Aiuto” di Linate e Malpensa ed è stato confermato il supporto dell'Assistente Sociale, con un servizio di *counselling* telefonico per tutte le persone già seguite e quelle che ne hanno manifestato la necessità.

Un'importante nuova iniziativa a carattere solidale del 2021 ha previsto da parte di SEA un concreto aiuto ai figli dei colleghi che sono mancati negli ultimi due anni. Si tratta di una “donazione” a sostegno del percorso scolastico dalle scuole elementari fino all'università, che sarà erogata con carattere di continuità.



MilanAirports

RISORSE

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	2021*	2020	2019
Numero iscritti	5.011	5.104	5.181
Attivo netto destinato alla previdenza (milioni di euro)	266	254	239
Rendimento netto fondo	2,11%	2,49%	2,55%

^(*) I dati 2021 relativi al numero di iscritti sono provvisori in attesa di approvazione bilancio FONSEA.

Fonte: SEA

Il Fondo Pensione è un ente 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

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 2021 è rimasta in linea con quella del 2020, aumentando leggermente per le donne e diminuendo leggermente per gli uomini. 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.)

	2021		2020		2019	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Diritto ⁽¹⁾	144	319	169	343	187	368
Fruizione ⁽²⁾	58	103	60	118	87	175

⁽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



MilanAirports

RISORSE

WORK-LIFE BALANCE: SMART WORKING

Nel corso del 2021, 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 *lockdown*. In particolare, ad oggi 736 colleghi risultano abilitati allo *smart working*, pari a oltre il 97% delle persone con attività compatibili 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.

A partire da ottobre, a fronte della riduzione dei contagi, SEA ha reintrodotto un tetto massimo di un giorno di *smart working* alla settimana, previa autorizzazione del responsabile, in modo da garantire un progressivo rientro in azienda.

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* abbiamo attivato 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 nel 2021.



MilanAirports

RISORSE



WELFARE
AZIENDALE

Misura

Risultati

Ridefinizione dei parametri convenzioni mediche e sanitarie

Individuato un fornitore – Previmedical - cui affidare la gestione amministrativa dei rimborsi, dotato di un vasto network di servizi in convenzione. Aggiornato check-up con ampliamento sedi e diversa offerta di esami e visite specialistiche.

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

Nel 2021 sono state effettuate 6 indagini rivolte ai fruitori dei servizi e i risultati sono stati pubblicati sulla *intranet* aziendale 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

A causa dell'emergenza Covid-19, tutte le abituali attività *welfare* previste in presenza sono state sospese.



NUOVE
TECNOLOGIE

Incremento numero pc portatili

Confermata la *policy* aziendale di assegnazione di p.c. portatili al personale amministrativo, anche in caso di sostituzione.

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

Dal 2021 viene prodotto un report semestrale (30 giugno e 31 dicembre) degli accessi a SEAnet, pubblicato in forma sintetica nel portale.

Creazione spazio su intranet con FAQ su istituti e opportunità

Arricchimento di nuove funzionalità e interfacce della SEAnet, introdotta l'App SEA "Lunch Box" predisposta per la prenotazione dei pasti in orario di lavoro.



ORGANIZZAZIONE
DEL LAVORO

ROL fruibili a ore

Nel 2021 sono state utilizzate 1.906 ore da parte di 415 lavoratori.

Part time papà

Nel 2021 sono pervenute due richieste.

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

Nel 2021 è stata effettuata una richiesta da parte di un lavoratore.

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

Nel 2021 erogate, con la modalità "ferie garantite" fruibile dal personale turnista, 652 giornate.

2 giorni permesso speciale ai neo papà

Nel 2021, 7 dipendenti hanno utilizzato i due giorni aggiuntivi del permesso speciale neo papà, per un totale di 14 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. Nel corso del 2021 è stato proposto, in SEAnet, il contest: "I valori dell'esperienza: i colleghi raccontano!".

Attivazione spazi per il remote working/coworking

Nel 2021 attivate 3 giornate di remote working a Linate e 10 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 SEA Accademy- e della App TEAMS per l'erogazione dei contenuti formativi, degli aggiornamenti e per la condivisione documentale.



WELFARE
TERRITORIALE

Sperimentazione smart working

Nel 2021 sono state usufruite 30.502 giornate di smart working dai 762 dipendenti coinvolti.

Incremento bagni attrezzati per nursering

Completati i bagni con aree Family Room nello scalo di Linate, completati due spazi a Malpensa nell'area check-in e riconsegna bagagli.

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; 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. Anche nel 2021 sono state postate numerose posizioni vacanti sia in area operativa sia amministrativa.

Miglioramento del sistema di valutazione

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

Mantenimento gruppo di lavoro

Effettuate riunioni periodiche

Fonte: SEA



MilanAirports

RISORSE

Assenteismo

Il tasso di assenteismo totale relativo ai dipendenti del Gruppo SEA nel 2021 risulta pressoché in linea con il 2020 (+0,03%). Per quanto riguarda il genere si rileva un leggero incremento del tasso di assenteismo per la popolazione femminile (+0,23% in valore assoluto), in particolare sullo scalo di Malpensa, che passa da 3,9% del 2020 a 4,4% del 2021, mentre per la popolazione maschile il tasso risulta in linea con l'anno precedente a Malpensa, e in leggera diminuzione a Linate, che passa da 3,2% del 2020 a 3,1% del 2021.

Tasso di assenteismo per genere e sede

	2021	2020	2019
Linate	2,9%	3,0%	4,1%
Donne	2,4%	2,4%	4,2%
Uomini	3,1%	3,2%	4,1%
Malpensa	3,5%	3,4%	3,8%
Donne	4,4%	3,9%	4,4%
Uomini	3,2%	3,2%	3,6%

*Nota: Il tasso di assenteismo è calcolato come segue: $n. \text{giornate di assenza} / \text{giornate lavorabili} * 100$. È compreso solo il personale dipendente. Le assenze considerate sono relative a quelle non pianificate (ad esempio: malattia, infortuni) mentre sono escluse quelle pianificate (ad esempio: ferie, maternità).*

Fonte: SEA



MilanAirports

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 LOMBARDA¹⁰

La Lombardia rappresenta di gran lunga la prima economia del Paese, con un PIL di quasi 401 miliardi di euro nel 2019, pari al 22,4% del totale nazionale. Nella dinamica dell'ultimo ventennio la Lombardia ha evidenziato una capacità di crescita (+13,3%) decisamente superiore sia a quella media nazionale (4,0%), sia a quella delle regioni del Nord nel loro complesso (+7,4%).

La regione vanta un'eccellenza manifatturiera ed è tra i principali motori economici d'Europa. La forza della regione è ampiamente riconducibile alla dinamicità della sua base produttiva e alla partecipazione al lavoro dei suoi abitanti. La Lombardia esprime il 19,3% dell'occupazione nazionale (oltre 4 milioni di occupati il valore medio nell'intervallo gennaio-settembre 2020).

Per comprendere l'importanza del mercato del lavoro lombardo basti pensare che raccoglie un numero di occupati paragonabile a quello delle 11 regioni più piccole del Paese.

Il tessuto imprenditoriale lombardo si caratterizza inoltre per una notevole propensione all'innovazione.

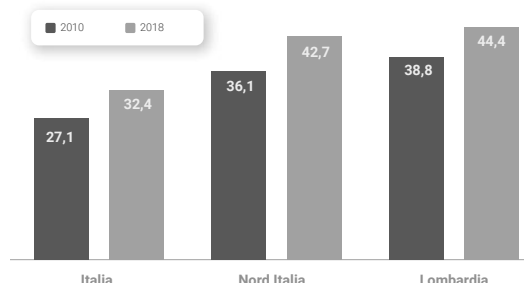
Gli occupati nei settori manifatturieri ad alta tecnologia e nei settori dei servizi a elevata intensità di conoscenza e ad alta tecnologia sono oltre il 5% sul totale degli occupati a fronte di un dato medio nazionale inferiore al 4%. A ciò si aggiunga che delle oltre 12 mila *start-up* innovative operanti in Italia, più di 3.200 (26,7%) sono

localizzate in Lombardia. In particolare, la natalità delle *start-up knowledge-intensive* nella regione è tra le più alte in Europa: nel 2017 il numero di *start-up* innovative ogni 100 mila abitanti era pari a 39 in Lombardia contro le 28 del Baden-Württemberg tedesco. Rispetto al quadro descritto e con riferimento alle dimensioni e alla rilevanza economica della regione, la pandemia legata al Covid-19 e le necessarie misure di contrasto stanno determinando un impatto molto pesante sulla Lombardia.

L'apertura internazionale dell'economia lombarda

In Lombardia opera il 15,8% delle imprese attive italiane, che rappresentano però quasi il 27% dell'*export* del Paese (circa 127 miliardi di euro nel 2019). La sola provincia di Milano realizza un valore dell'*export* paragonabile a quelli dell'intero Piemonte o dell'intera Toscana. La dinamica crescente dell'*export* vede la Lombardia avvicinarsi alle regioni europee più competitive, restando però ancora lontana dagli oltre 200 miliardi di euro di esportazioni del Baden-Württemberg.

Grado di apertura commerciale del comparto manifatturiero (%)*



¹⁰ Fonte: CDP - L'economia lombarda - Le 5 eccellenze da cui ripartire, Febbraio 2021

* Nota: l'indice è calcolato come la somma di *export* totale e *import* di beni intermedi del comparto manifatturiero in percentuale sul PIL



MilanAirports

RISORSE

Il commercio estero è particolarmente rilevante per il sistema produttivo regionale perché da questo proviene oltre il 40% del fatturato delle imprese manifatturiere, contro meno di un terzo per le corrispettive tedesche.

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%). La vocazione al commercio estero della Lombardia ben si concilia con le dinamiche post-pandemiche di sviluppo del *cargo*, rendendo la regione un'ottima candidata per trainare la ripresa economica del Paese, anche intercettando le nuove catene del valore locali ed europee, così come si definiranno nei nuovi equilibri post pandemia.

L'economia lombarda nel 2021¹¹

Nel 2021 la crescita della Lombardia ha battuto ogni previsione. Le stime più recenti si attestano al +6,6% rispetto a un 2020 in caduta dell'8,9%. Le stime per il 2022 prevedono un ulteriore risalita del +4% che, se confermata, permetterà un pieno ritorno sui livelli del 2019.

L'industria lombarda ha dimostrato una migliore *performance* dell'Italia, consolidando il posizionamento dell'attività produttiva oltre i livelli pre-Covid. La produzione manifatturiera in Lombardia ha chiuso il 2021 con una crescita trimestrale sia a livello congiunturale (+2,3% rispetto al trimestre precedente) sia a livello tendenziale (+11,2% su base annua). Nel complesso del 2021 la produzione manifatturiera della Lombardia è cresciuta del +15,6% rispetto al 2020 e del +4,3% rispetto al 2019.

Nel manifatturiero lombardo la maggior parte dei settori registra livelli di produzione superiori a quelli antecedenti la pandemia, con l'eccezione del sistema moda e, più limitatamente, del comparto carta-stampa.

Il 2021 ha visto anche una ripartenza delle iniziative imprenditoriali, più vivace a livello lombardo rispetto al totale nazionale, con 57.177 nuove imprese iscritte ai registri camerali nel 2021 (+19% rispetto al 2020 vs +13,8% in Italia), un numero vicino al picco registrato nel 2019 (58.313, -1,9%).

La *performance* complessiva dell'*export* lombardo nei primi nove mesi del 2021 è stata pari a +4,8% rispetto al pre-Covid. Il traino maggiore all'*export* lombardo viene dai paesi europei (+7,1% a gennaio-settembre 2021 vs +2,3% *extra Ue*). Nel terzo trimestre 2021 il numero di occupati in Lombardia si conferma in aumento (+88 mila rispetto al corrispondente periodo del 2020) per il secondo trimestre consecutivo. Rispetto al trimestre precedente si inverte la tendenza per i disoccupati, in calo (-25 mila), così come gli inattivi (-93 mila). A gennaio 2022 le ore autorizzate di cassa integrazione in Lombardia scendono a 12 milioni, assieme a quello di ottobre 2021 il valore più basso dall'inizio dell'emergenza. In Lombardia il numero di nuove imprese nate nel 2021, pari a 57.177, supera ampiamente la frenata registrata nel 2020 e si avvicina al picco del 2019 (-1,9% vs -5,8% nel complesso dell'Italia). Nel contesto regionale, l'industria milanese nel 2021 ha totalizzato livelli produttivi superiori del +3,9% rispetto al pre-Covid, *performance* solo di poco inferiore al totale della Lombardia (+4,3%). Nel 2021 la natalità delle imprese a Milano ha toccato un nuovo picco, con 24.946 nuove iniziative imprenditoriali (poco meno della metà di tutte le aperture a livello regionale), segnando una crescita del +19,8% rispetto al 2020 e del +0,2% rispetto al 2019. Una vivace *performance* che trova evidenza anche nelle 2.651 *start-up* innovative attive in città (quasi il 20% del totale Italia), +332 nel solo ultimo anno, operanti prevalentemente nell'ICT e nei servizi avanzati.

Il 2022 si apre con valutazioni delle imprese sull'evoluzione a breve dell'economia meno favorevoli rispetto a fine 2021, sia in Lombardia e Italia che in Europa. Nel manifatturiero lombardo e dell'intero Nord-Ovest italiano il clima di fiducia, dopo il picco storico di novembre, è peggiorato nei mesi successivi a causa dell'incremento dei prezzi dell'energia e della grave penuria di scorte di materie prime e semilavorati che mette a rischio l'evasione degli ordini.

¹¹ Assolombarda – Booklet Economia, febbraio 2022



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.



MilanAirports

RISORSE

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU MALPENSA

Presso l'aeroporto di Malpensa al 31 dicembre 2021 erano presenti 106 compagnie aeree (-7% vs. 2020).

È stata confermata la presenza di tutte le principali alleanze internazionali di vettori:

- *Star Alliance* al 31 dicembre 2021 rappresentava l'11% del traffico passeggeri (12% nel 2020);
- *Sky Team* e *One World* a fine 2021 rappresentavano rispettivamente il 7% e il 4% (13% e 5% nel 2020) del traffico passeggeri di Malpensa.

Al 31 dicembre 2021 lo scalo di Malpensa risultava collegato con 137 destinazioni nazionali e internazionali, il 24% in meno rispetto al 2020 (180). 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 29,2% 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	2021	2020	2019
easyJet	29,2	29,4	27,1
Ryanair	20,9	13,2	9,0
Wizz Air	13,6	5,6	2,1
Lufthansa	2,7	4,1	4,8
Vueling Airlines	2,6	2,7	3,6
Neos	2,6	3,3	2,8
Emirates	2,6	2,8	3,3
Turkish Airlines	2,2	1,7	1,7
Air France	1,9	2,0	1,7
Air Europa Lineas Aereas	1,6	1,2	1,1
Altri vettori (*)	20,1	34,0	42,8

(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2019 e 2020 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU LINATE

Al 31 dicembre 2021 l'aeroporto di Linate vedeva la presenza di 20 compagnie aeree (15 nel 2019) e risultava collegato con 37 scali, sia nazionali che *intra*-UE. L'attività di Linate è significativamente influenzata dal Gruppo Alitalia, che nel 2021 ha generato il 58,6% 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 2021.

Linate - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2021	2020	2019
Gruppo Alitalia/ITA (*)	58,6	73,0	62,7
easyJet	7,4	5,5	8,2
Iberia	4,9	3,8	4,8
Wizz Air	4,8	-	-
Lufthansa	4,3	4,7	4,3
Volotea Airlines	4,1	-	-
Air France	3,5	1,8	2,0
KLM	3,2	0,7	1,0
British Airways	2,9	5,8	8,1
Blue Air	1,4	0,0	0,7
Altri vettori (**)	4,9	4,7	8,2

(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2019 e 2020 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

(**) Alitalia ha sospeso l'operatività il 14 ottobre ed è stata sostituita da ITA operativa dal 15 ottobre 2021

Fonte: SEA



MilanAirports

RISORSE

PRINCIPALI VETTORI CARGO

Tra i vettori "all cargo" che operano presso l'aeroporto di Malpensa, al 31 dicembre 2021 si contavano 42 compagnie aeree. Complessivamente i movimenti all cargo (freighters+courier), hanno registrato un aumento dei volumi pari al 45,3%.

Malpensa - Volumi movimentati dai principali vettori cargo (ton)

Vettore	2021	2020	2019
European Air Transport	145.850	62.031	27.317
Cargolux Group	92.188	78.648	82.199
Qatar Airways	61.783	47.913	40.288
Federal Express Corporation	44.818	38.437	36.287
Air China	38.539	16.478	-
ASL	37.546	37.722	17.522
Turkish Airlines	25.859	21.488	19.698
Silk Way Group	23.708	20.938	22.134
Korean Air	19.904	17.858	10.398
Air Bridge Cargo Airlines	17.546	20.636	49.005
Nippon Cargo Airlines	16.718	12.734	18.751
Ethiad Airways	13.105	9.207	867
Asiana Airlines	12.480	16.418	13.859
Cathay Pacific Airways	7.803	10.888	9.268
Altri	99.293	41.014	25.187
Totale attività "all cargo" (*)	657.137	452.410	372.780
Totale attività cargo Malpensa	741.550	511.292	544.978

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

Fonte: SEA

Il business cargo di Malpensa è distribuito tra un ampio numero di vettori: nel 2021 l'85% del totale merci trasportato risultava spalmato su 14 compagnie aeree. Le crescite più elevate sono state registrate dai vettori European Air Transport con il 135,1% di incremento sul 2020 e da Air China (+133,9% sul 2020), seguono con un incremento più contenuto Etihad Airways pari a 42,3% e Nippon Cargo Airlines pari a 31,3%.

Malpensa - % di merce movimentata dai primi 10 vettori cargo

Vettore	2021	2020	2019
European Air Transport	21,5	12,5	5,1
Cargolux Group	12,4	15,4	15,1
Qatar Airways	10,1	11,9	12,2
Federal Express	6,5	7,5	6,7
Air China International	5,3	3,5	2,8
Asl Airlines Ireland	5,1	7,4	3,3
Turkish Airlines	3,9	4,5	4,7
Etihad Airways	3,9	3,5	1,6
Silk Way West Airlines	3,2	4,1	4,1
Korean Air Ltd	2,7	3,6	2,4
Altri vettori (*)	25,4	26,1	42,0

(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2019 e 2020 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA



MilanAirports

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, nonché attraverso una serie di attività quali *brand meeting* semestrali e sopralluoghi settimanali nei punti vendita, con confronti sull'andamento - sia nel *day-by-day* che a livello di *Headquarter* - all'interno di *business review* strutturate e focalizzate sui principali indicatori (*performance*, dati di traffico ecc.).

Policy commerciale post-pandemia verso i clienti Non Aviation

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

Profilo dei passeggeri

La verifica del profilo dei passeggeri degli aeroporti SEA viene effettuata attraverso rilevazioni a cadenza mensile, in base a quote di campionamento specifiche per i tre *terminal* (Linate, Malpensa T1, Malpensa T2). Il totale dei passeggeri intervistati nel 2021 è stato pari a 4.200. 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 2021

Numero totale di passeggeri intervistati
4.200

Sistema

Genere maschile	63,5%
Età media	41 anni
Cultura universitaria	59,8%
Residenti in Italia	77,3%
Permanenza media in aeroporto	139 minuti
Motivo di viaggio principale	Lavoro/affari/studio 39,5% 

Fonte: Doxa



MilanAirports

RISORSE

Customer Satisfaction

Nel corso del 2020 e del 2021 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 2021 è stata raggiunta quota 5.338.782 di iscritti al CRM SEA (*trend* di nuovi iscritti in leggera crescita rispetto al 2020). Di questi, 27.350 iscritti hanno dato consenso per l'invio di comunicazioni su novità e iniziative aeroportuali, comunicazioni commerciali e questionari di ricerca per conoscere aspettative e valutazioni e per orientare le offerte di servizi aeroportuali.

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

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

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

Nel 2021 si sono ricevuti 755 reclami, registrando un lieve aumento rispetto al 2020 (+3%). Molti reclami sono legati all'emergenza Covid-19, in particolare le misure di prevenzione e la regolamentazione in continua evoluzione e specifica ad ogni paese hanno comportato problemi nel controllo della validità della documentazione di viaggio al *check-in* e agli imbarchi. Nel 2021 i reclami relativi ai parcheggi (relativi alle prenotazioni dei parcheggi *on line* non fruite nel 2020) sono in calo



MilanAirports

RISORSE

rispetto al 2020 e hanno registrato un andamento in linea con il 2019 grazie a una serie di interventi quali la possibilità di modifica gratuita della data di prenotazione sul sito, il frazionamento del credito in caso di importo diverso con l'emissione automatica di un *voucher* e la polizza di annullamento in caso di mancata partenza.

Classificazione dei reclami per aree tematiche nel 2021(%)

Tipologia	%
Bagagli e <i>lost & found</i>	15
Controlli sicurezza	14
<i>Check-in, imbarco</i>	21
Operativo voli	5
Parcheggi	12
<i>Comfort</i>	7
Informazioni	3
<i>Retail</i>	3
Altro	20

Fonte: SEA

Gestione della supply chain

Iniziative post pandemia

Nel 2021, la necessità di garantire a SEA le attività di recupero del traffico, anche attraverso una ridefinizione di alcuni modelli di gestione delle attività operative, ha comportato una ridefinizione dei modelli di acquisto di SEA, che hanno riguardato la rinegoziazione di molti fra i principali contratti di servizio, secondo un modello flessibile in grado di meglio rispondere alle diverse esigenze connesse all'evoluzione degli scenari di traffico, e hanno anche condotto a un nuovo approccio al mercato, identificando i fornitori come *partner* pur nel rispetto delle previsioni normative.

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.

L'Albo Fornitori, completamente rivisto sia in termini di processo che di sistema informativo di supporto nel 2018, garantisce un tempestivo aggiornamento delle informazioni sui fornitori e una completa dematerializzazione e informatizzazione del processo. Il processo di qualifica prevede una validità di 3 anni. 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 presenti 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. I principali ambiti di valutazione dei fornitori sono:

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.



MilanAirports

RISORSE

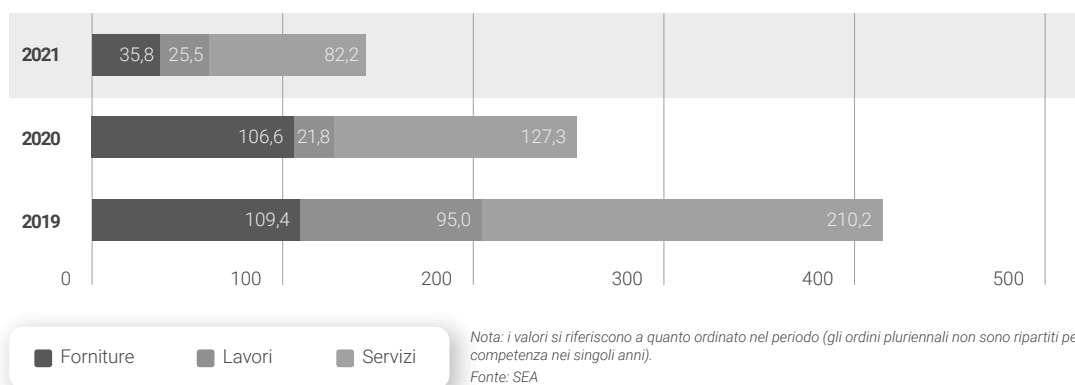
Safety

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 presenza 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 presentazione 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 economici, tecnici e di sostenibilità, specifici per categoria. Su questi stessi elementi, si aggiunge una valutazione a consuntivo - a campione - 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 strumentali sopra le soglie di evidenza europea, il cui processo è puntualmente regolato dalla normativa comunitaria.

Al 31 dicembre 2021 i fornitori presenti nell'albo SEA ammontavano a 909. Durante l'anno, si è verificato il primo ciclo di scadenza triennale dell'albo costituito nel 2018: i fornitori in scadenza sono stati pari al 41% di quelli presenti a fine 2020. Il processo di riqualifica del 2021, ha condotto a un miglioramento dei profili di sostenibilità dei fornitori in albo rispetto all'anno precedente.



MilanAirports

RISORSE

Profili di sostenibilità dei fornitori in albo al 31 dicembre 2021

Profilo	Qualificati	
Adozione Codice Etico	341	38%
Adesioni convenzioni internazionali	23	3%
Beneficio di riduzione tasso INAIL ultimo triennio	178	20%
Bilancio di Sostenibilità	63	7%
Certificazione Bilancio di Sostenibilità	30	3%
Certificazione EMAS	22	2%
Certificazione ISO 9001	612	67%
Certificazione ISO 14001	288	32%
Certificazione ISO 50001	28	3%
Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/2001	226	25%
Nomina Referente Sicurezza per singoli contratti/commesse	303	33%
Riferimenti Diritti Umani nel Codice Etico	235	26%
Sistema Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro	400	44%

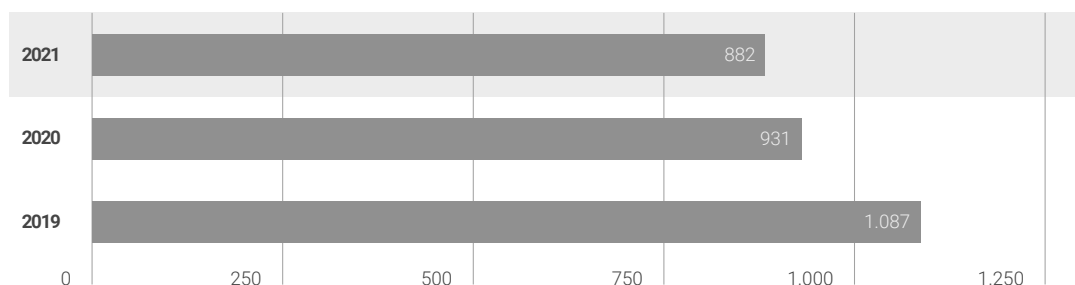
Fonte: SEA

SELEZIONE DEI FORNITORI

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

- 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



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).

Nel 2021, SEA ha introdotto, in tutte le tipologie di gara, specifici parametri di valutazione tecnica legati a indicatori ESG, variabili in funzione del mercato di riferimento. In particolare:

- tutela ambientale e riduzione della *carbon footprint*;
- ottimizzazione energetica;
- utilizzo di prodotti a basso impatto ambientale e significativi tassi di riciclo;
- adesione a principi etici nella gestione della forza lavoro;
- riciclo materiali e relativo riuso;
- logistica con riduzione CO₂;
- utilizzo di imballaggi in materiale riciclato.

Inoltre, in alcune gare strumentali sopra soglia, è stata prevista la sottoscrizione del Patto di Integrità da parte di tutti i partecipanti, in modo da rafforzare ulteriormente la loro adesione ai principi di leale concorrenza e gestione corretta della gara, cui si ispira il Gruppo SEA.



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 raffigurata nella pagina seguente.

La collocazione dei progetti all'interno della matrice deriva dall'incrocio tra due variabili caratterizzanti tali progetti: *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.

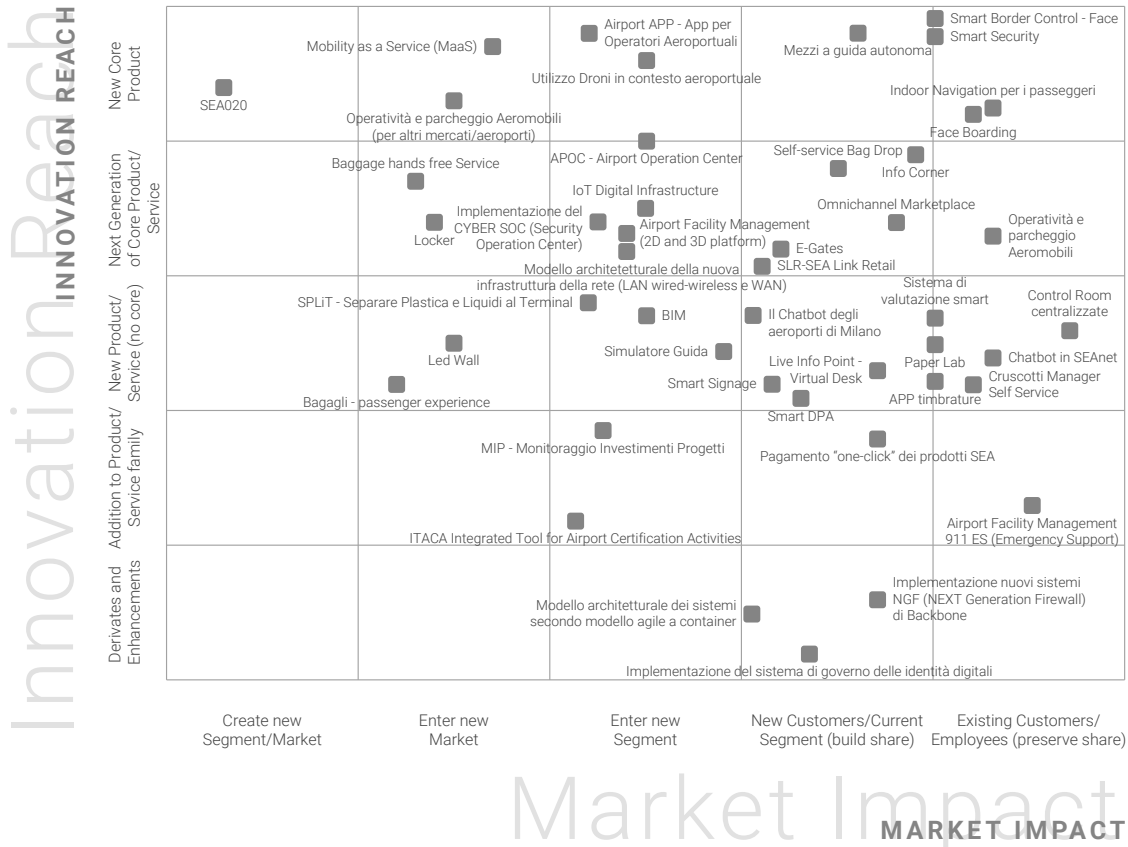
L'asse dell'impatto sul mercato dispone le iniziative di innovazione, in ordine di rilevanza, partendo da quelle che consentono di preservare la quota di mercato fino a quelle che consentono la creazione di un nuovo segmento o mercato per SEA. Di seguito vengono descritti i principali progetti d'innovazione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



Mappa dei progetti di innovazione in SEA



Fonte: SEA

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

Smart Gates

A Linate nel 2021 sono stati incrementati gli *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 a adottare questi controlli su tutti i passeggeri in partenza.



MilanAirports

RISORSE

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. Nel 2021 tutte le superfici a maggior contatto dei passeggeri nello scalo di Linate - 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 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 *re-styling* 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 2021 il *ChatBot di Milan Airports* continua a performare con ottimi risultati, nonostante il calo drastico dei voli, assistendo i passeggeri nella loro esperienza aeroportuale, prima, durante e dopo il viaggio. Il *rate* di gradimento si mantiene alto e cresce rispetto al 2020 (4,14/5 su 13.525 *ratings*), così come l'utilizzo per *topic* di primaria importanza per i viaggiatori quali le info



MilanAirports

RISORSE

volò (42% utenti unici), Covid-19 (37%), FAQ (5%) e richiesta Supporto Operatore (4%). La lingua più utilizzata rimane l'italiano al 77%, secondo l'inglese al 21%. Nel 2021 sono stati registrati i seguenti dati per tipologia di canale:

FACEBOOK	GOOGLE VOCAL ASSISTANT	WIDGET BROWSER	APPLE BUSINESS CHAT
288.056 messaggi	160.931 messaggi	537.921 messaggi	272.779 messaggi
16.079 utenti unici	6.846 utenti unici	82.560 utenti unici	15.714 utenti unici

Nel 2021 è stato pubblicato un nuovo *ChatBot* dedicato al sito Milano Malpensa Boutique, disponibile da *browser* e attivabile direttamente durante la navigazione del portale. Questo canale risponde alle domande relative solo a questo tema e con una struttura diversa da quanto già sviluppato. Nel 2022 è prevista la pubblicazione di un altro *ChatBot* che risponderà esclusivamente a quesiti inerenti al mondo *e-Commerce* e che vivrà integrato nel nuovo sito *Milan Airports Store*.

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 2021, a causa della pandemia Covid-19, le sperimentazioni delle applicazioni sopra previste sul *Terminal 1* di Malpensa, non sono state implementate.

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. Rappresenta una ulteriore soluzione *touchless* in quanto un passeggero può ottenere informazioni e parlare in video con un operatore reale ma che interagisce da una posizione remotizzata.

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 l'acronimo (*Mobility as a Service*) 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



MilanAirports

RISORSE

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*. A Linate il sistema dispone di un'applicazione aggiuntiva che consente di effettuare tutte le operazioni direttamente dallo schermo del proprio *smartphone*, offrendo al passeggero un'esperienza completamente *touchless*.

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

Dal 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. La capillarità del servizio *wi-fi* e la capacità di banda è stata ulteriormente incrementata arrivando a una capacità pari a 20Mb; ciò permette una navigazione veloce e la possibilità anche di accedere a applicazioni e servizi multimediali.

Led Wall

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

Website

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

Aeroporti

MilanoMalpensa-airport
MilanoLinate-airport
MilanoMalpensaCargo
MilanoLinate-Prime

Brand e servizi

FlyViamilano
ViamilanoParking
ViamilanoProgram
Boutique.Milanairports
Area10Minuti
FamilyFriendlyAirport

E-commerce

ViaMilanoEshop
ParkWing
SeaParking
ClubSEA
White label (ie EasyJet)

Corporate

SeaMilano
Sea-energia

Grazie a questo sviluppo SEA può contare sui seguenti utenti unici e pagine viste:

Sito	Pagine viste	Var % 2021vs2020	Sessioni	Var % 2021vs2020
Malpensa	13.424.869	14%	4.314.426	10%
Linate	4.451.223	69%	1.478.849	54%
eCommerce Milan Airports	3.799.733	103%	1.222.552	85%
ViaMilano Parking	382.999	20%	198.427	27%
Milan Airports	398.898	-38%	268.140	-1%
eCommerce Parkwing	190.479	29%	40.220	34%
Club SEA	13.878	60%	9.107	71%



MilanAirports

RISORSE

I dati di traffico relativi al 2021 registrano una crescita di tutti i siti dedicati ai passeggeri, a eccezione di *Milan Airports*, il portale dedicato perlopiù al *target* straniero.

Nel 2021 la sezione dedicata al tema Covid-19 si conferma tra le più visitate dei portali di scalo, raggiungendo per il sito di Malpensa il 10% del totale delle pagine viste. Per quanto riguarda la fruizione da dispositivi *mobile* (cellulare e *tablet*) il 68% degli utenti dei nostri portali accede attraverso questi dispositivi.

Green Innovation

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). È inoltre *partner* del network NETLIPSE (*NETwork for the dissemination of knowledge on management and organization of Large Infrastructure ProjectS in Europe*). In questi anni è stata rafforzata la 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.

OLGA (HOLystic Green Airports)

È un progetto che risponde alla sfida della riduzione dell'impatto ambientale degli aeroporti e delle attività correlate al trasporto aereo nel suo complesso. L'ambizione del progetto è quella di accelerare la realizzazione di aeroporti sostenibili, cogliendo anche l'opportunità dell'eccezionale "vetrina" offerta dai giochi olimpici che si disputeranno prima a Parigi (nel 2024) e poi a Milano-Cortina (nel 2026) per dimostrare le iniziative sviluppate nel corso del progetto stesso. Il consorzio è guidato da Aéroport de Paris nel ruolo di "*lighthouse*", mentre SEA partecipa con l'aeroporto di Malpensa nel ruolo di "*fellows*", insieme agli aeroporti di Zagabria e Cluj. Le iniziative che saranno sviluppate a Malpensa nell'ambito di OLGA, quelle ricomprese nel *Work Package "Transport Landside, access and multimodal"* per rendere maggiormente sostenibile l'accessibilità all'aeroporto e favorire l'intermodalità del trasporto passeggeri e merci sono quattro:

- connessioni *low-carbon* tra aeroporti e città: verrà effettuato uno studio sulla domanda di trasporto attesa in vista dei giochi olimpici di Milano-Cortina 2026 e sulle possibili nuove connessioni sostenibili attivabili tra l'aeroporto di Malpensa - *gate* intercontinentale di accesso per l'evento - e le *venues* dei giochi. Il progetto prevede anche lo *showcase* di un servizio di bus elettrico - alimentato con l'idrogeno *green* prodotto a Malpensa - che collegherà l'aeroporto con una delle sedi dei giochi;
- evoluzione del MaaS per i giochi olimpici di Milano-Cortina 2026: lo strumento sviluppato da SEA per la pianificazione degli spostamenti da/per gli aeroporti di Milano verrà ulteriormente integrato con una sezione dedicata ai giochi Olimpici, che fornirà ai passeggeri tutte le soluzioni di trasporto - anche intermodali e *green* - disponibili per raggiungere le *venues* olimpiche da Malpensa (e viceversa);
- ottimizzazione della capacità di trasporto merci su gomma da/per l'aeroporto: verrà sviluppato un sistema IT che consentirà agli autotrasportatori di "condividere" la capacità residua dei propri mezzi per il trasporto delle merci da/per Malpensa; questa ottimizzazione della capacità permetterà di ridurre i flussi di traffico dei mezzi pesanti sulla viabilità che affrisce all'aeroporto e, di conseguenza, anche le emissioni di CO₂;
- trasporto merci via treno tra l'aeroporto e il centro città: il progetto SPOT "*Smart Parcels On Train*" consentirà il rapido trasporto di piccoli colli da Malpensa a Cadorna (e viceversa) con il Malpensa Express, utilizzando le corse passeggeri esistenti. Il servizio di consegna sarà rapido e affidabile, poiché non risentirà dei problemi di congestione che caratterizzano il trasporto su gomma e potrà sfruttare le corse esistenti, effettuate ogni 30 minuti in entrambe le direzioni, con un tempo di percorrenza di 37 minuti. Ciò contribuirà, inoltre, alla riduzione del numero di mezzi pesanti su strada e delle relative emissioni.

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 improvement* individuati, al fine di minimizzare gli effetti negativi del trasporto aereo sui cambiamenti climatici. SEA è impegnata nella seconda fase del progetto, durante la quale verrà effettuata



MilanAirports

RISORSE

un'analisi completa della catena di implementazione delle *mitigation strategies* individuate e, in base all'impatto che gli *operational improvement* selezionati potranno avere sui cambiamenti climatici, verrà definito il secondo set di *operational improvement* da utilizzare per definire le strategie di mitigazione da fornire, sotto forma di *recommendation*, agli *stakeholder* individuati.

Partnership Projects

SEA, oltre ad impegnarsi a raggiungere lo "zero netto" al 2030 per quanto riguarda le emissioni di CO₂ sotto il proprio diretto controllo, intende svolgere un ruolo di "abilitatore" del processo di decarbonizzazione del trasporto aereo, sia nel medio che nel lungo termine. In tal senso sono stati formalizzati tre accordi di *partnership*: con Eni per quanto riguarda la distribuzione di SAF (*Sustainable Aviation Fuel*), con Airbus per la individuazione delle attività di supporto alla futura alimentazione degli aeromobili con l'idrogeno e infine con Skyports per lo sviluppo della mobilità aerea urbana a basso impatto ambientale.

Accordo SEA – Eni per la distribuzione di Sustainable Aviation Fuel

SEA Prime ha effettuato a fine 2021 il primo rifornimento, sullo scalo di Linate Prime, di "Jet A1 + Eni SAF", un carburante "sostenibile", a basso impatto ambientale, prodotto da Eni. La quota bio presente nel prodotto consente una riduzione di GHG superiore al 90% rispetto allo *standard* di riferimento del mix fossile.

Milano Linate Prime è divenuto così il primo scalo italiano di *business aviation* - e uno tra i primi in Europa - a offrire SAF, contribuendo al percorso di decarbonizzazione del settore della *business aviation* globale. È obiettivo di SEA Prime rendere la fornitura di SAF ampiamente disponibile a tutti gli operatori di *business aviation* a Milano Prime nei prossimi mesi. L'intesa con Eni si è poi estesa all'utilizzo di SAF anche per i voli commerciali, nonché per la fornitura di biocarburante idrogenato HVO puro (*Hydrotreated Vegetable Oil*) per la movimentazione dei mezzi a terra e un programma di sviluppo congiunto di servizi di *smart mobility*. Prodotti e servizi idonei a sostenere sia la riduzione delle emissioni legate alle operazioni aeroportuali (scope 1 e 2) che la decarbonizzazione del trasporto aereo e terrestre degli scali (scope 3). Eni è il secondo produttore di biocarburanti HVO in Europa, grazie alla tecnologia proprietaria Ecofining™, che consente anche di produrre carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) da materie prime di origine vegetale e di scarto.

Accordo SEA – Airbus per la distribuzione di idrogeno

Airbus ha annunciato una ambiziosa strategia per de-carbonizzare l'industria del trasporto aereo, in cui gioca un ruolo fondamentale il progetto "ZEROe", che sta sviluppando le tecnologie a zero emissioni per futuri aeromobili. L'idrogeno è una delle tecnologie a emissioni zero più promettenti per ridurre l'impatto climatico dell'aviazione e gli aeroporti svolgono un ruolo chiave nel consentire la transizione verso un ecosistema dell'aviazione a emissioni zero. Le due società intendono pertanto unire le rispettive competenze per supportare la decarbonizzazione del trasporto aereo sfruttando le opportunità che l'idrogeno potrà garantire. Secondo le previsioni, nel 2035, Airbus produrrà i primi aerei alimentati a idrogeno. Tali previsioni implicano necessariamente anche un'accelerazione da parte degli aeroporti dello studio e della realizzazione di impianti per rifornire i nuovi aerei. Gli aeroporti di Milano hanno accolto la sfida e faranno da apripista in Europa, preparandosi ad accogliere gli aerei di nuova generazione. L'accordo dell'8 febbraio 2022 riguarderà una serie di studi di fattibilità finalizzati, nel breve periodo, allo sviluppo di un *hub* per il rifornimento di idrogeno per uso non aeronautico, nonché allo sviluppo di infrastrutture per l'uso di idrogeno nell'aviazione nel lungo periodo.

Innovazione per l'ecosistema aeroportuale

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. Il progetto si è concluso nell'ottobre 2021 con una demo che ha mostrato il funzionamento e l'utilizzo pratico della soluzione in caso di attacchi *cyber* e fisici ai sistemi operativi e di gestione dei processi aeroportuali con una valutazione molto positiva da parte della Commissione Europea alle attività svolte da SEA.

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



MilanAirports

RISORSE

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. Nel corso del 2021 hanno avuto inizio le attività operative per la progettazione delle soluzioni ICT e per lo sviluppo delle APP a esse collegate che consentiranno l'implementazione del *Pilot Site* e lo studio delle modalità di inserimento dell'Ecosistema *Cargo* Malpensa nell'architettura federata FENIX.

ORCHESTRA (*Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement*)

Il progetto, di durata triennale, ha l'obiettivo di fornire ai *policy maker* europei, alle autorità pubbliche, agli attori del settore dei trasporti e ai cittadini conoscenze e strumenti tecnici e organizzativi che favoriscano il coordinamento delle operazioni all'interno e attraverso i vari modi di trasporto, contribuendo a migliorare la sicurezza, l'accessibilità e a ridurre le emissioni inquinanti. Tra le varie attività in cui il progetto si articola, SEA è coinvolta in particolare nell'*Italian Living Lab*, un laboratorio in cui verranno implementati *use case* reali sull'intermodalità ferro-aria, con lo scopo di testare e validare le soluzioni e gli strumenti sviluppati nel corso del progetto. Tali strumenti ambiscono a consentire l'integrazione e la condivisione di informazioni e dati sul traffico aereo, sui flussi di traffico stradale e ferroviario e sullo stato della rete di accesso all'aeroporto in un unico ecosistema (il *Multimodal Traffic Management Ecosystem*), al fine di consentire a tutti gli operatori coinvolti una gestione coordinata ed efficiente dei flussi e una maggiore resilienza nel caso di eventi critici inaspettati. Il progetto è costituito da 16 *partner* (nei settori del trasporto persone, merci, università, ricerca, ICT) di 8 Paesi europei.

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. In particolare, per quanto riguarda SEA, l'obiettivo è la realizzazione, presso la *Cargo City* di Malpensa, di una nuova area destinata a soddisfare varie richieste espresse dagli autotrasportatori. 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) e nel 2021 si è svolto il *Kick-off meeting* ufficiale.

MXP-NLINE

In partnership con FERROVIENORD, prevede il collegamento di Malpensa *Terminal 2* con la linea ferroviaria RFI del Sempione. I lavori di competenza SEA saranno avviati nel 2022 e si concluderanno 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 prevista la conclusione per il 30 giugno 2022, mentre sono stimati quattro anni per i lavori relativi all'apertura della tratta.

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.

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 destinatari attraverso schermi elettronici



MilanAirports

RISORSE

(*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. Il sistema è in fase di progressiva entrata in esercizio rispetto alle integrazioni possibili con gli altri sistemi.

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.

BIM - Building Information Modeling

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



SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

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

Sistemi di gestione certificati

	Environment	Safety	Social	Quality	Governance
SEA	Airport Carbon Accreditation - 4+ Transition Level ¹		Dasa Register ⁵ UNI CEI		ISO 37001:2016
	ISO 14001 ²	ISO 45001 ⁴	Certificazione di Servizio TUV Italia ⁶	ISO 9001:2015 ⁷	Anti-bribery Management System ⁹
	ISO 50001 ³		Family Audit ¹¹		
	Make It Sustainable ¹²		ISO 27001:2013 ¹⁰		
	BREEAM in Use ¹³				
SEA Energia	Registrazione EMAS ⁸				
	ISO 14001	ISO 45001 ⁴			
	ISO 50001				

¹ Promossa da ACI Europe per incentivare un concreto contributo da parte degli aeroporti alla lotta contro i cambiamenti climatici. Prevede l'attivazione di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂.

² 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.

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 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.

¹¹ Certificazione per l'impegno sul work-life balance.

¹² Applicazione di principi di sostenibilità per i processi di maintenance.

¹³ Certificazione delle prestazioni ambientali degli edifici (Corpo F Linate).

Risultati

RISULTATI



MilanAirports

RISULTATI

OUTPUT

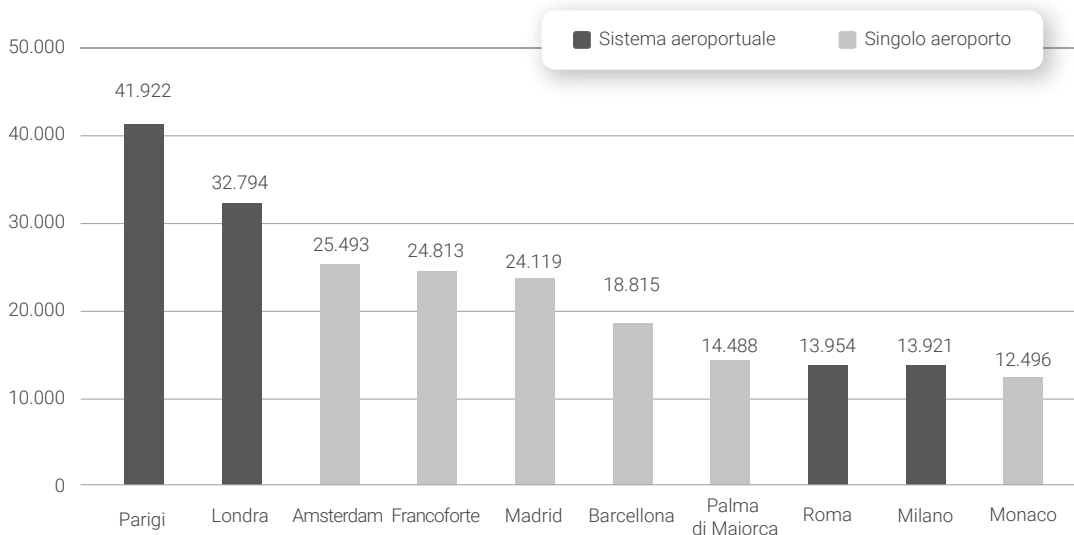
L'output della gestione è rappresentato dall'insieme delle attività caratteristiche svolte e dalle modalità con cui esse sono state poste in essere. Corrisponde quindi allo sforzo organizzativo, operativo, competitivo realizzato nell'anno di riferimento per far funzionare gli aeroporti nel miglior interesse 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 13,9 milioni di passeggeri trasportati nel 2021. 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 2021 con la situazione pandemica Covid-19 ancora in atto i due aeroporti hanno continuato a registrare livelli di traffico inferiori alla sua capacità, pur mostrando una lieve ripresa rispetto al 2020 di 4.425.353 passeggeri (+46,8%) e di 40.684 movimenti (+34,5%).

*Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di traffico passeggeri - 2021 (.000 pax)**



*Compresi transiti

Fonte: SEA, ACI Europe



MilanAirports

RISULTATI

Indicatori di *performance* del *Business Aviation* del sistema aeroportuale SEA

	Movimenti (n.)			Passeggeri (n.)			Merchi (ton.)		
	2021	2020	Δ %	2021	2020	Δ %	2021	2020	Δ %
Malpensa	113.099	89.264	26,7	9.572.168	7.202.319	32,9	741.774	511.292	45,1
Linate	45.362	28.513	59,1	4.307.134	2.251.630	91,3	1.320	765	72,6
Sistema aeroportuale	158.461	117.777	34,5	13.879.302	9.453.949	46,8	743.094	512.057	45,1

Fonte: SEA

Le *wave* pandemiche verificatesi nei primi mesi del 2021 e le conseguenti limitazioni agli spostamenti, nonché lo “*stress*” economico e finanziario indotto dalla crisi sugli operatori del settore, hanno contribuito a ritardare la ripresa del traffico. Un parziale recupero dei volumi ha avuto luogo solo a partire dal mese maggio, *trend* consolidatosi nei mesi estivi e protrattosi fino al mese di novembre. Il diffondersi della nuova variante, Omicron, a partire dal mese di dicembre 2021 ha influito negativamente sul *trend* di recupero del settore del trasporto aereo, che ha mostrato, già nella seconda metà del mese di dicembre, segnali di rallentamento anche sull'operatività degli aeroporti di Milano.

Nella classifica degli aeroporti maggiormente serviti dal sistema aeroportuale SEA nel 2021, Catania, Palermo e Parigi (Charles de Gaulle e Orly) hanno occupato le prime tre posizioni; oltre a Parigi, tra le principali destinazioni internazionali per numero di passeggeri trasportati troviamo Madrid, Londra (con 5 aeroporti) ed Amsterdam.

Malpensa

Nel 2021 Malpensa ha registrato 9,6 milioni di passeggeri (+32,9% sul 2020 pari a +2,4 milioni di passeggeri). La crescita conseguita in termini di passeggeri verso il 2020 (+2,4 milioni) è stata esclusivamente concretizzata dai vettori *low cost* (+2,6 milioni passeggeri) che hanno recuperato il 48% del traffico prodotto nel 2019; per contro i vettori *legacy* hanno fatto registrare un risultato negativo anche se di minore entità (-219 mila passeggeri).

Tra i principali vettori per numero di passeggeri trasportati troviamo le *low cost* easyJet (2,8 milioni), Ryanair (2,0 milioni) e Wizz Air (1,3 milioni); quest'ultima, oltre ad aver potenziato il proprio *network*, ha basato su Malpensa un nuovo aeromobile a partire dal mese di giugno 2021, portando a sei il numero di macchine operanti sullo scalo.

Tra le principali destinazioni servite troviamo i collegamenti nazionali verso Catania, Palermo, Lamezia Terme, Napoli, Bari e Brindisi, e a seguire, come prime destinazioni internazionali, Parigi Charles de Gaulle e Barcellona.

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

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Arrivo Diurni	35.707	31.959	10.574	6.869	2.491	1.506	3	3	48.775	40.337
Partenza Diurni	39.521	34.203	10.182	6.863	2.516	1.546	5	3	52.224	42.615
Arrivo Notturni	4.973	2.956	5.312	2.922	121	61	2	-	10.408	5.939
Partenza Notturni	1.094	577	5.736	2.915	104	49	-	-	6.934	3.541
Totale	81.295	69.695	31.804	19.569	5.232	3.162	10	6	118.341	92.432

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

Fonte: SEA

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Passeggeri in arrivo	1.937.719	1.076.976	2.855.826	2.561.822	4.793.545	3.638.798
Passeggeri in partenza	1.937.079	1.111.424	2.841.544	2.452.097	4.778.623	3.563.521
Totale passeggeri	3.874.798	2.188.400	5.697.370	5.013.919	9.572.168	7.202.319

Fonte: SEA



MilanAirports

RISULTATI

Numero di passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Nazionali	3.874.798	2.188.400	2.251	1.592	3.877.049	2.189.992
Internazionali	4.236.467	3.590.175	9.836	10.467	4.246.303	3.600.642
Intercontinentali	1.460.903	1.423.744	29.054	22.519	1.489.957	1.446.263
Totale	9.572.168	7.202.319	41.141	34.578	9.613.309	7.236.897

Fonte: SEA

Destinazioni del traffico passeggeri dal Terminal 1 - 2021

Area geografica	%
Europa	84,7
Medio Oriente	7,4
Africa	4,4
Estremo Oriente	2,7
Nord America	0,5
Centro/Sud America	0,3

Fonte: SEA

Le destinazioni intercontinentali hanno generato un volume di traffico di circa 1,5 milioni di passeggeri serviti, con un aumento del 2,6% rispetto al 2020. Oltre ai collegamenti con il Nord America, le principali destinazioni intercontinentali sono state Dubai, Istanbul, Doha, Il Cairo e Casablanca.

Iniziative di sviluppo del traffico e della connettività di Malpensa

Gli effetti della pandemia Covid-19 sulla filiera del trasporto aereo e l'incertezza legata all'effettiva ripresa dell'attività dei vettori hanno reso necessaria una rivisitazione degli obiettivi degli accordi commerciali già stipulati. Sono stati inoltre predisposti strumenti commerciali per i *legacy* di lungo e breve-medio raggio con l'obiettivo di supportare e premiare i singoli vettori determinati a recuperare in termini significativi l'offerta dei voli di linea sull'aeroporto di Malpensa.

Azioni di espansione del traffico a Malpensa (n.)

	2021	2020	2019	Totale
Nuovi vettori	1	2	2	5
Nuovi servizi*	26	41	43	110
Incremento frequenze da parte di vettori già presenti su rotte già da essi operate	0	0	16	16
Aumento complessivo di frequenze settimanali (nuovi servizi + incremento frequenze)	76	177	207	460

*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

Il traffico 2021 sul sistema si è chiuso con un recupero rispetto ai volumi del 2019 di circa il 40%. Il traffico del segmento domestico ha registrato la percentuale più alta di recupero (circa 70%) grazie all'offerta delle compagnie *low cost* che, visto le restrizioni in vigore in Europa, hanno modificato i loro *network* concentrandosi sui voli domestici. Il traffico lungo raggio ha visto la ripresa dell'offerta sul Nord America (New York) e sul Sud America a dicembre con il volo di Latam su San Paolo. Ethiopian Airlines ha continuato ad operare su Addis Abeba, garantendo connessioni sul continente africano, mentre Air Senegal, che ha attivato collegamenti diretti su Dakar, rappresenta una novità su Malpensa. Bene anche l'offerta dei vettori del Golfo con Emirates, Etihad, Qatar, Oman, Saudi Arabian e Kuwait Airways che proseguono con l'offerta sui rispettivi hub. Resta invece ancora scoperto il continente asiatico dove solamente Singapore Airlines ha riattivato i collegamenti da agosto 2020 incrementando anche l'offerta nel corso del 2021.



MilanAirports

RISULTATI

Accordi Bilaterali

Nel 2021 l'Unione Europea ha sottoscritto importanti accordi globali per la liberalizzazione del traffico aereo e la convergenza normativa in materia aeronautica con Regno Unito, Qatar, Ucraina e Armenia.

Inoltre, UE ha concluso un fondamentale accordo globale con ASEAN, in attesa di formalizzazione e uno anche con la Tunisia, quest'ultimo già sottoscritto dalla parte europea ma non ancora dalle autorità tunisine.

Analoga trattativa è stata conclusa con l'Oman, ma il testo concordato non è stato ancora formalmente approvato. Questi accordi consentiranno una piena liberalizzazione del traffico aereo (frequenze, destinazioni, designazioni) con tali parti estere in relazione ai diritti di terza e quarta libertà e in alcuni casi anche con limitati diritti di quinta libertà, generando interessanti opportunità addizionali anche per Malpensa.

Nel mese di novembre le autorità aeronautiche italiane hanno concesso un'autorizzazione temporanea a Singapore Airlines per operare 3 voli/settimana sul settore Milano/Barcellona/Milano, con diritti di quinta libertà, in prosecuzione del volo originante a Singapore. Il vettore ha pianificato l'attivazione di tale servizio a partire dal mese di gennaio 2022. Questo nuovo servizio rappresenta un'opportunità unica per tutti i passeggeri che potranno effettuare un volo di breve raggio con la prestigiosa compagnia asiatica su un Airbus 350-900.

World Routes

In un momento storico particolarmente difficile e complicato per l'industria del trasporto aereo, dal 10 al 12 di ottobre 2021 si è svolto a Milano la 26° edizione del *World Routes*. L'evento è stato un successo di presenze: oltre 1.500 delegati in rappresentanza di 125 compagnie aeree provenienti da tutto il mondo attraverso 5.500 incontri *one-to-one* che hanno posto le basi delle strategie future del settore del trasporto aereo.

L'evento *World Routes* 2021 è stato reso possibile grazie al supporto e contributi di *partner* commerciali e istituzionali. Considerato l'esperienza e il risultato positivo ottenuti dalla gestione e partecipazione agli eventi internazionali *World Routes* a cui SEA, in *partnership* con Regione Lombardia, Comune di Milano, ENIT e l'aeroporto di Bergamo, ha partecipato dal 2018 al 2021, e considerata l'attesa ripresa del traffico aereo (atteso ritorno dei volumi pre-crisi nel 2024) si prevede, per i prossimi due anni di continuare l'attività di promozione del territorio (anche in vista delle prossime olimpiadi invernali) e di sviluppare il traffico aereo di collegamento da e per la Lombardia e Milano attraverso la partecipazione, in continuità, ai prossimi eventi internazionali del circuito *Routes* e le iniziative promozionali con il coinvolgimento dei vettori aerei nei mercati *target*.

Linate

Nel 2021 Linate ha registrato 4,3 milioni di passeggeri (+91,3% rispetto al 2020 pari a +2,1 milioni di passeggeri). Nel mese di ottobre 2021 la compagnia di bandiera Alitalia ha cessato l'attività volativa e dal 15 ottobre ha iniziato a operare ITA Airways con una ridotta flotta di aeromobili (flotta qualitativamente migliore e con capacità media più elevata) e con un numero di *slot* disponibili sull'aeroporto di Linate inferiore del -15% rispetto a quanto posseduto da Alitalia. La disponibilità di *slot* liberati da Alitalia e la normativa transitoria in materia di "allocazione *slot*" ha permesso ad alcuni vettori di incrementare le frequenze o di avviare la propria operatività su Linate. Nel corso del 2021 la *share* di Alitalia/ITA è stata pari al 59% su Linate con una quota di traffico prevalentemente domestico (89%). Tra gli altri vettori operanti sullo scalo troviamo easyJet (*share* 7%), Iberia e Wizzair (*share* 5% ognuna), Lufthansa, Air France, Volotea (*share* 4% ognuna); quest'ultima, *new entrant* sullo scalo, ha effettuato a partire dal mese di giugno collegamenti verso la Sicilia e, dalla stagione invernale, opera "oneri di servizio pubblico". La restante quota di mercato è ripartita tra KLM, British Airways, Blue Air, *new entrant* che da maggio ha attivato dei collegamenti verso Bucarest, Austrian Airlines, *new entrant* che da giugno collega la capitale austriaca, Brussels Airlines, Scandinavian Airlines, Vueling Airlines ed Air Malta.

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Passeggeri in arrivo	1.404.772	732.265	755.661	419.324	2.160.433	1.151.589
Passeggeri in partenza	1.386.786	666.797	759.915	433.244	2.146.701	1.100.041
Totale passeggeri	2.791.558	1.399.062	1.515.576	852.568	4.307.134	2.251.630

Fonte: SEA



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

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Arrivo Diurni	22.189	14.062	7	3	10.762	6.042	3	10	32.961	20.117
Partenza Diurni	22.629	14.247	-	-	10.803	6.083	3	11	33.435	20.341
Arrivo Notturni	493	195	-	-	199	133	-	1	692	329
Partenza Notturni	44	6	-	-	241	207	-	-	285	213
Totale	45.355	28.510	7	3	22.005	12.465	6	22	67.373	41.000

*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	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Nazionali	2.791.558	1.399.062	108	632	2.791.666	1.399.694
Internazionali	1.515.576	852.568	321	489	1.515.897	853.057
Totale	4.307.134	2.251.630	429	1.121	4.307.563	2.252.751

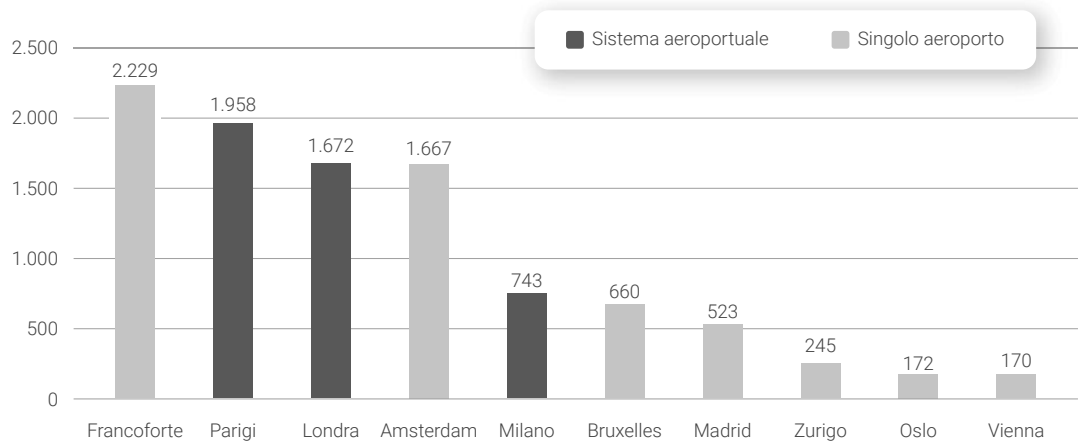
Fonte: SEA

TRAFFICO MERCI

Il sistema aeroportuale milanese occupa il 1° posto in Italia e il 5° in Europa per volumi di traffico merci.

Nel 2021 il traffico merci gestito dagli aeroporti di Malpensa e Linate si è attestato su un volume pari a oltre 743.000 tonnellate, registrando un incremento di oltre 230.000 tonnellate.

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di merci - 2021 (.000 ton)



* Compresi transiti.
Fonte: SEA, ACI Europe

Per Malpensa si tratta del valore annuo di merce più alto mai registrato, con un incremento del 36% rispetto al 2019 e del 45% rispetto al 2020. Ancora più significativa è la crescita dei movimenti *cargo*: con 30.450 movimenti nel 2021 Malpensa segna infatti un incremento del 158% rispetto al 2019 e del 63% rispetto al 2020. Tale consistente crescita dei volumi è stata influenzata dal grande sviluppo dell'e-commerce, accelerato dagli effetti della pandemia, che ha favorito principalmente il traffico dei vettori *courier*, che con 246 mila tonnellate rappresentano il 33% delle merci totali, rispetto al 15% del 2019.

Il principale *player* in questo segmento è DHL che, grazie al nuovo *hub* di *cargo city* inaugurato nell'ottobre del 2020, nel 2021 ha consuntivato 10.879 movimenti e 164.000 tonnellate, pari al 36% dei movimenti e il 24% dei volumi *cargo* totali.

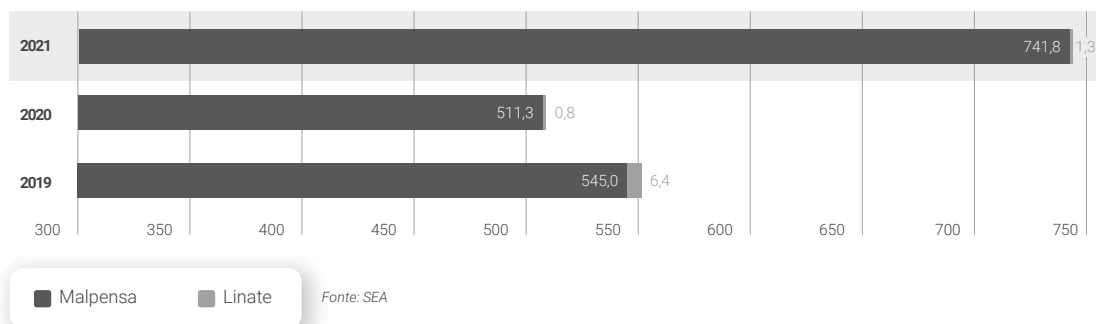


MilanAirports

RISULTATI

La forte crescita dell'e-commerce ha favorito anche l'attività degli operatori di *general cargo*, i cui volumi sono cresciuti del 7% grazie anche al traffico *all cargo* effettuato con aeromobili passeggeri, i cosiddetti "*preighters*", che hanno permesso di compensare abbondantemente la perdita di capacità delle stive a causa del calo del traffico passeggeri intercontinentale.

Traffico merci gestito dal sistema aeroportuale milanese (.000 ton)



Tali risultati confermano il ruolo della *Cargo City* di Malpensa come polo primario per gli scambi di merci in *import* ed *export* a livello nazionale e come base logistica di DHL.

Malpensa - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (*cargo* e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Arrivo	297.946	197.330	42.133	29.953	340.079	227.283
Partenza	359.257	255.080	42.437	28.929	401.695	284.008
Totale merci	657.203	452.410	84.570	58.882	741.774	511.291

Fonte: SEA

Linate - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (*cargo* e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Arrivo	0,4	-	519	281	519	281
Partenza	-	-	801	484	801	484
Totale merci	0,4	-	1.320	765	1.320	765

Nota: i dati del 2020 sono stati riesposti a seguito di una modifica sull'unità di misura. Fonte: SEA

Malpensa - Distribuzione del traffico merci per area geografica di destinazione (% su volume complessivo merci)

Area geografica	2021	2020	2019
Europa	37,6	35,7	27,8
Medio Oriente	24,5	24,7	25,9
Estremo Oriente	24,0	26,8	28,8
Nord America	11,9	10,9	15,2
Africa	1,3	1,5	1,4
Centro-Sud America	0,7	0,4	0,9

Fonte: SEA

Le quantità di merci trasportate per area geografica hanno evidenziato incrementi diffusi su tutte le aree: in particolare l'Europa ha registrato il +46,3%, l'Estremo Oriente il +43,7%, il Medio Oriente il +30,2% ed il Nord America +59,0%.



MilanAirports

RISULTATI

Competizione diretta e indiretta

COMPETIZIONE DIRETTA

Analizzando il grado di dipendenza degli aeroporti nei confronti delle compagnie aeree (sintetizzato dall'indice di concentrazione Herfindahl-Hirschman – HHI, che raggiunge un valore pari a 11 mila nel caso in cui l'offerta di un aeroporto sia completamente in mano ad una sola compagnia) emerge come l'aeroporto di Malpensa sia lo scalo europeo con il più basso livello di dipendenza da un singolo vettore (la prima compagnia operante su Malpensa è easyJet con il 14,9% di quota di ASK). Ciò a differenza di altri aeroporti continentali come Amsterdam, Francoforte, Zurigo, Parigi o Monaco, dove la prima compagnia operante detiene quote vicine o superiori al 50% del volume di ASK offerti.

Evoluzione della competizione diretta a Milano Malpensa

	2020	2019
Indice HH su ASK	537	495
N. vettori	87	86
Indice di entropia su ASK	1,51	1,51
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	41,8	41,5
Quota % di ASK del 1° vettore	14,9	11,4

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

Lo scalo di Linate mostra invece un livello di concentrazione del traffico maggiore rispetto al Malpensa, a causa della presenza significativa dell'ex Alitalia (oggi ITA Airways), che gestisce il 68,4% (in crescita sensibile rispetto al 62,2% del 2019) della quota di ASK complessivamente offerta, facendone in tal modo lo scalo italiano maggiormente dominato da un solo vettore in termini di ASK.

Evoluzione della competizione diretta a Milano Linate

	2020	2019
Indice HH su ASK	4.815	4.055
N. vettori	15	17
Indice di entropia su ASK	0,57	0,66
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	90,0	86,9
Quota % di ASK del 1° vettore	68,4	62,2

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

COMPETIZIONE INDIRETTA

Il livello di competizione indiretta è riferito a ciascuna rotta offerta da uno specifico aeroporto per la quale esistono rotte alternative offerte da altri aeroporti, vicini a quello considerato, per destinazioni vicine o coincidenti alla rotta in questione.

Il concetto di "vicinanza", relativo sia agli aeroporti di partenza sia a quelli di destinazione, è relativo a localizzazioni entro i 110 km. L'esposizione di un aeroporto alla competizione indiretta rappresenta uno degli elementi che porta a mettere in discussione la visione dell'aeroporto come monopolio naturale.

Evoluzione del livello di competizione indiretta di Milano Malpensa

	2020	2019
N. scali vicini	3	3
N. rotte in competizione indiretta	86	99
ASK competitor/ASK in competizione	1,0	0,83

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

A livello europeo l'area attorno a Londra contiene un elevato numero di aeroporti attivi, quindi di competizione indiretta. Quasi tutte le rotte verso l'Europa in partenza da Gatwick o Heathrow hanno delle alternative indirette. La competizione indiretta è rilevante anche nell'area lombarda attorno a Milano. Da Malpensa circa il 96,5% dell'offerta di rotte con destinazione europea è soggetta alla competizione di altri scali presenti nell'area come Linate e Orio al Serio. L'aeroporto di Malpensa è collocato al 6° posto, dopo Gatwick, Stansted, Heathrow, Orly e Brussels, per intensità di competizione indiretta. Il rapporto tra il volume d'offerta alternativa degli aeroporti territorialmente concorrenti (tra cui Linate) e l'offerta dello scalo relativa alle tratte sottoposte a concorrenza è pari all'unità.

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



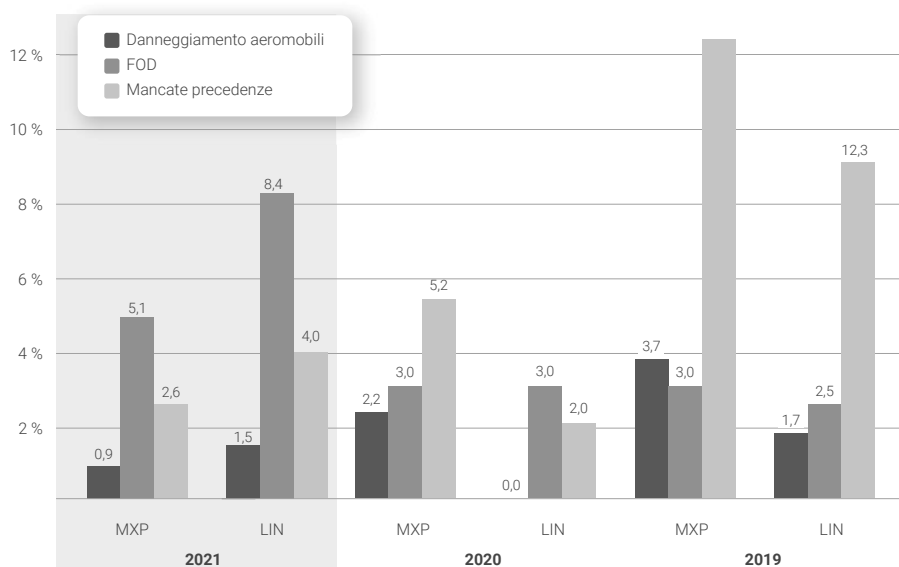
MilanAirports

RISULTATI

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 2021 sono stati rispettivamente 768 per Malpensa (538 nel 2020) e 274 per Linate (197 nel 2020).

Gli indicatori presentano generalmente una riduzione di tutti i fenomeni nei due scali. Si registra un incremento nelle segnalazioni di FOD dovuto a una differente applicazione delle procedure di verifica delle singole piazzole, e che non ha riguardato il danneggiamento AA/MM da FOD (il cui dato è pari a zero eventi nel 2021 su entrambi gli scali). L'incremento in valore assoluto delle segnalazioni GSR è dovuto all'incremento dei voli avuti nel 2021 rispetto al rallentamento del 2020 a seguito del Covid-19.

Evoluzione indicatori di *safety* aeronautica



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*".

Indicatori di rischio di *wildlife striking*

	Linate			Malpensa		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Wildlife Strike ⁽¹⁾	5,0	3,7	3,6	8,5	9,1	3,7
Wildlife Strike ⁽²⁾	0,09	0,08	0,11	0,26	0,22	0,19

⁽¹⁾ Rateo annuale per 10.000 movimenti.

⁽²⁾ Indicatore di rischio BRI2 calcolato secondo la nuova Circolare APT-01B ENAC.

Fonte: SEA Fonte: SEA



MilanAirports

RISULTATI

Il dato registrato a Linate non presenta particolari difformità con il dato riscontrato a Malpensa (riferito all'indicatore di rischio BRI2 - indicatore di riferimento a livello nazionale), in quanto, come previsto anche da EASA, la riduzione del traffico del 2020 ha portato a un incremento dell'avifauna all'interno dello scalo e l'aumento dei voli del 2021 ha prodotto, di conseguenza, un incremento del numero degli impatti. Inoltre, il raddoppio delle autovetture della BCI ha fatto registrare un incremento di circa 70.000 avvistamenti di avifauna sullo scalo con evidenti conseguenze sul calcolo dell'indicatore. È attualmente in corso una rivisitazione da "Long Grass Policy" a "Poor Grass Policy" per ridurre l'attrattiva degli uccelli predatori.

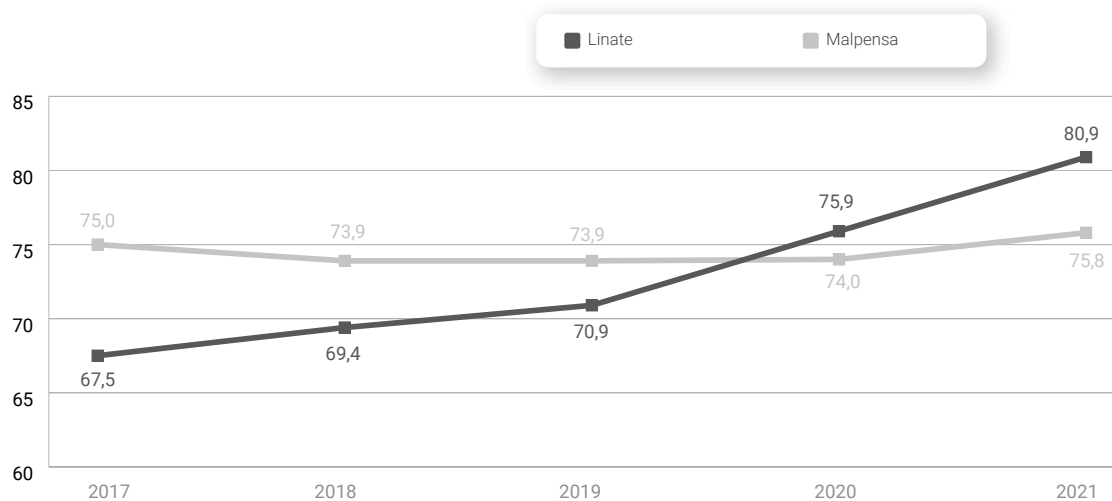
Qualità dei servizi aviation e non aviation erogati ai passeggeri

SEA ha individuato nella qualità dei servizi offerti e nella soddisfazione dei passeggeri dei fattori di priorità strategica per la crescita aziendale e per il successo competitivo del *business*, tanto più importanti e necessari in questo periodo in cui la convivenza con il Covid-19 impone flessibilità e velocità nel prendere le decisioni migliori. L'obiettivo è di creare un luogo sicuro e di eccellenza per tutti, passeggeri e operatori, offrendo un'esperienza piacevole all'insegna della modernità, della dinamicità, della tecnologia e della bellezza, caratteristiche che contraddistinguono la città di Milano e la Lombardia di cui gli aeroporti milanesi sono la porta d'ingresso. 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 dei servizi offerti. Nel 2021, il perdurare della pandemia ha continuato ad avere degli impatti negativi sull'andamento del traffico e dell'operatività dei *terminal* influenzando la *customer experience*. In questo scenario, in linea con le indicazioni di ENAC, i risultati dell'attività di monitoraggio dei servizi aeroportuali – condotta in maniera incompleta e discontinua in base all'operatività degli scali – non vengono divulgati.

EVOLUZIONE DELLA CUSTOMER SATISFACTION

Malpensa e Linate, in ottica di un continuo miglioramento, sono sempre molto attenti alle necessità dei passeggeri, per garantire una "*superior customer experience*", anticipando i loro desideri e, allo stesso tempo, permettendo un'esperienza sempre più consapevole e sicura, soprattutto in questa fase di emergenza sanitaria. Il giudizio globale espresso dai passeggeri per i servizi ricevuti a Malpensa e a Linate è in aumento rispetto agli anni precedenti e questo consente agli aeroporti milanesi di distinguersi tra gli aeroporti europei con caratteristiche simili per tipologia di traffico. I giudizi espressi dai passeggeri per gli scali di Malpensa e di Linate sono migliorati progressivamente durante il corso del 2021, gratificando gli sforzi e le attività intraprese con determinazione e impegno.

Andamento Customer Satisfaction Index 2017-2021 - Passeggeri in partenza



Fonte: SEA



MilanAirports

RISULTATI

Quello di maggior rilievo è il progetto di riqualifica del *terminal* di Linate, dedicato al miglioramento dell'*Ambience*, permettendo di restituire ai passeggeri e alla città di Milano un aeroporto con una nuova identità che crea un *sense of place* e rispecchia le caratteristiche di modernità, dinamismo, *design* e sviluppo tecnologico della città. Il progetto si è basato anche su elementi architettonici e di *design* realizzati, per forma e colore, secondo la metodologia delle neuroscienze che tiene in considerazione gli stati emotivi e percettivi dei passeggeri nelle varie fasi del suo viaggio e sui principi di sostenibilità ambientale perseguiti da SEA. Lungo il percorso del passeggero dal *check-in* fino all'imbarco viene offerta tutta una serie di elementi decorativi e infrastrutturali (dalla luce, agli spazi, ai colori, alle sedute, alle aree verdi) che hanno lo scopo di creare un ambiente rilassante per fare dell'aeroporto uno "spazio da vivere".

Per creare un *sense of place* in sintonia con Milano, da sempre avanguardia e testimonial del *design* italiano nel mondo, è stata stretta una collaborazione con Triennale Milano e con il Museo del *Design* Italiano, che ha messo a disposizione una serie di opere di famosi *designer* italiani. Le opere sono esposte lungo il percorso dei passeggeri, arricchendo di valore culturale il *terminal* aeroportuale.

IL GIUDIZIO DEI PASSEGGERI

Dal 2020 SEA gestisce le recensioni *Google* presenti su *Google map* e sul motore di ricerca rispondendo ai commenti dei passeggeri. Il numero di recensioni relativi a Linate e Malpensa sono aumentate nel 2021 rispetto al 2020 del +58% raggiungendo 7.532 nel 2021, un *trend* stimolato dalla gestione delle risposte. La valutazione di Linate e Malpensa è migliorata nel 2021 raggiungendo per entrambi una media di oltre 4 stelle.

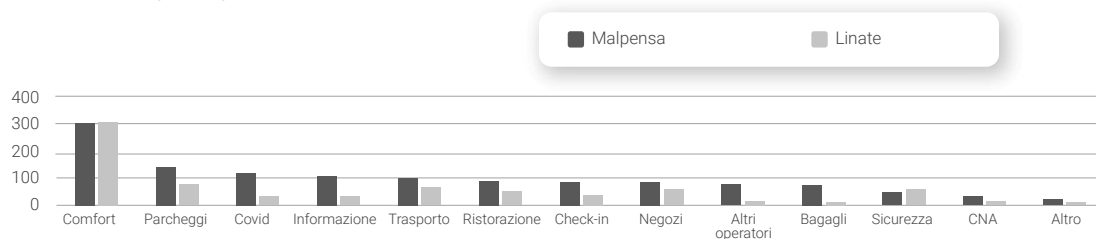
I passeggeri hanno particolarmente apprezzato i nuovi servizi offerti a Linate. Il gradimento è aumentato sensibilmente a partire dal secondo trimestre del 2021, contestualmente all'apertura dei nuovi spazi di *check-in*, della *security* e dell'area commerciale e imbarchi.

Su entrambi gli scali l'intera esperienza - in particolare alla *security* - e il *comfort* generato dagli ampi spazi luminosi sono stati valutati molto positivamente così come è molto apprezzata la cortesia del personale di tutti i servizi dell'aeroporto. I passeggeri, che mai come ora sono particolarmente attenti ai momenti di contatto con le persone e le cose, hanno sottolineato l'assertività e la professionalità del personale di entrambi gli scali.

Recensioni *Google* degli aeroporti di Milano nel 2021 (valori in scala 0-5)

Aeroporto	Valutazione 2021	Valutazione 2020	Variaz.	Recensioni 2021	Recensioni 2020	Variaz.	Commenti 2021	Commenti 2020	Variaz.
Malpensa	4	3,9	+0,1pt	4.958	3.563	+39%	948	694	+27%
Linate	4,2	3,9	+0,3pt	2.626	1.128	+132%	490	221	+121%

N° commenti per topic



Fonte: SEA



MilanAirports

RISULTATI

INIZIATIVE PROMOSSE A FRONTE DELL'EMERGENZA COVID-19

A fronte del persistere della pandemia, nel corso del 2021 SEA ha proseguito nella propria azione di contrasto alla diffusione del virus, agendo su più fronti, adottando le norme, le linee di indirizzo e le *best practices* di riferimento. Sono così stati aggiornati i seguenti Protocolli:

- Protocollo Aziendale: le misure in capo al datore di lavoro, a tutela dei dipendenti e dei soggetti terzi che, rientrano nelle tutele previste dal D. Lgs. 81/08;
- 2 Protocolli Operativi Sanitari (Linate e Malpensa), che raccolgono tutte le misure in capo al Gestore aeroportuale:
 - a tutela dei Passeggeri e degli Utenti aeroportuali;
 - di indirizzo e coordinamento di tutti i soggetti aeroportuali per regolamentare le aree di lavoro comuni.

Le misure adottate hanno riguardato:

- accesso all'area sterile autorizzato ai soli passeggeri che presentino una temperatura inferiore a 37.5 °C, sia a Linate che a Malpensa e che siano in possesso di una certificazione verde valida (*Green Pass* e/o *Super Green Pass*, questo ultimo solo per i viaggi nazionali, come disposto dalle autorità governative);
- obbligo dell'utilizzo, per tutte le persone presenti all'interno dell'aerostazione, di indossare sempre una mascherina protettiva;
- procedure, all'interno del *terminal*, che garantiscano, laddove possibile, una distanza interpersonale di almeno 1 metro, a meno che non si tratti di componenti del medesimo nucleo familiare. In particolare, sono attive le seguenti azioni:
 - presenza di adesivi a terra in tutte le aree di attesa e accodamento sia all'interno del *terminal* (*check-in*, biglietterie, *area security*, controllo passaporti, *gates*, *passenger boarding bridges*, area arrivi, riconsegna bagagli, ecc.) che nelle aree immediatamente esterne, opportunamente distanziati tra loro e riportanti l'indicazione "*keep your distance*";
 - nelle aree in cui sono possibili maggiori assembramenti sono presenti dei "facilitatori" che invitano le persone a rispettare le corrette distanze di sicurezza;
 - riduzione del numero delle sedute disponibili, inibendo la possibilità di utilizzo dei due posti centrali in tutti i blocchi di sedute da quattro posti presenti nei *terminal*;

- installazione di barriere protettive in polycarbonato nelle postazioni operative che prevedono interazione con i passeggeri.

Presso i punti di ristoro e servizi commerciali, il titolare degli spazi assegnati in sub-concessione (es. bar, ristorante, negozio, *rent-a-car*, banca, ufficio postale, ecc.) deve garantire il mantenimento almeno della distanza interpersonale di sicurezza e dovrà garantire il rispetto delle misure di volta in volta emanate dal Governo o dalla Regione Lombardia.

È sempre assicurata la pulizia e l'igienizzazione di ambienti e attrezzature attraverso la disinfezione delle superfici, attrezzature e aree, inoltre *dispenser* di gel disinfettante sono distribuiti in modo capillare nelle diverse aree dei *terminal*.

È costantemente 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 *posters*, *monitor* e messaggi vocali sia sui siti *internet* degli aeroporti in un'apposita sezione Covid-19. 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 questo eccezionale periodo di pandemia.

In continuità con quanto realizzato nel 2020 e allo scopo di coniugare una mobilità sempre più sicura unitamente allo sviluppo del traffico aereo, a seguito dell'ordinanza del Ministero della Salute, dal mese di aprile 2021 e per un lungo periodo, sull'aeroporto di Malpensa è iniziata la sperimentazione dei voli *Covid Tested* da New York e dagli Emirati Arabi Uniti.

Inoltre, con l'Ordinanza del Ministero della Salute del 28 settembre 2021 denominata «Misure urgenti per la sperimentazione di "Corridoi turistici Covid-free"» che ha istituito Corridoi Turistici *Covid Free* per alcune destinazioni intercontinentali (es. Aruba, Maldive, Mauritius, Seychelles, Repubblica Dominicana e Egitto), SEA ha messo a disposizione dei *Tour Operator* un'apposita area test Covid-19 per i passeggeri provenienti dalle destinazioni turistiche previste dalla normativa.

Un servizio ulteriore è stato garantito ai viaggiatori e operatori degli aeroporti di Linate e Malpensa che desideravano effettuare un test sia antigenico che PCR per la diagnosi di Covid-19. Tale servizio, a pagamento, poteva essere prenotato presso le strutture convenzionate presenti all'interno delle aerostazioni.



MilanAirports

RISULTATI

CERTIFICAZIONI E RICONOSCIMENTI

Anche nel corso del 2021 gli aeroporti di Linate e Malpensa hanno rinnovato:

- 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;
- 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.

Inoltre, entrambi gli scali sono stati insigniti del riconoscimento "*ACI World's Voice of the Customer*". Questa iniziativa premia gli aeroporti che, nel difficile periodo della pandemia, hanno dato priorità all'ascolto dei propri passeggeri. Gli aeroporti di Milano hanno proseguito con impegno e con continuità, anche nel corso del 2021, a raccogliere e tenere in considerazione i *feedback* dei propri passeggeri, anche grazie al programma *ACI's Airport Service Quality*.

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);

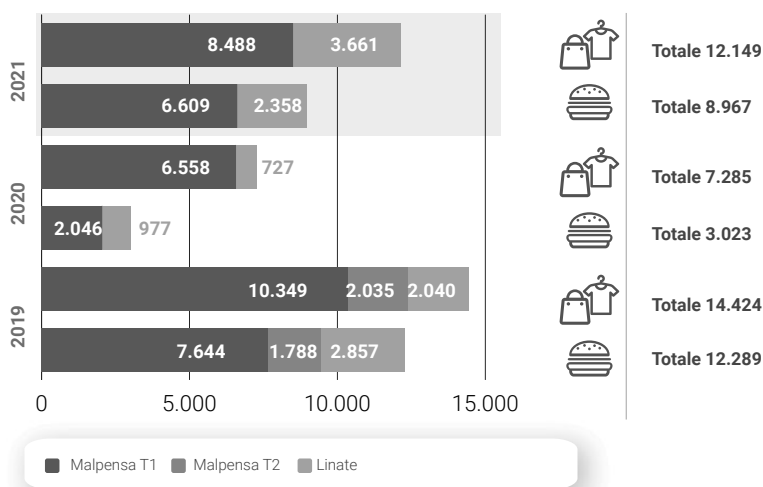
- gestione dei parcheggi;
- gestione degli spazi *cargo*;
- gestione degli spazi pubblicitari;
- altre attività, raggruppate sotto la voce "servizi ed altri ricavi" (quali manutenzione mezzi, *real estate*, incluse locazioni e concessioni di porzioni del sedime aeroportuale e servizi tecnologici e di 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*.

Aree commerciali degli aeroporti di Milano - *shops + food & beverage* (m²)



Nota: non sono comprese le *Sale Vip* e le aree esterne
 Fonte: SEA



MilanAirports

RISULTATI

Nel 2021 negli scali SEA si sono avuti 89 punti vendita operativi, corrispondenti a 12.149 m² di spazi commerciali (+4.864 m² rispetto al 2020), di cui 8.488 m² a Malpensa Terminal 1 e 3.661 m² a Linate.

Nonostante il periodo sia stato condizionato dalla pandemia, al Terminal 1 di Malpensa nella Piazza del Lusso si sono concluse le operazioni di *asset management* con l'apertura a luglio delle nuove *boutique* Rolex - Damiani e Montblanc, mentre a dicembre è stata inaugurata la *boutique* Dolce & Gabbana, *brand* che rafforza l'offerta *luxury*. Inoltre, è stato inaugurato, nella Piazza del Gusto, lo store Paul&Shark.

Sullo scalo di Linate a seguito dell'inaugurazione del nuovo Corpo F e quindi della nuova area del primo piano tra luglio e ottobre nuove aperture hanno arricchito l'offerta della piazza principale. *Brand* quali: Borsalino, Salvatore Ferragamo, Ermenegildo Zegna, Dolce & Gabbana, Emporio Armani, hanno completato il polo *luxury*.

Si segnala inoltre l'avvio dei progetti di Damiani/Rocca e Fratelli Rossetti, le cui aperture sono previste nelle prime settimane del 2022. Tra ottobre e novembre, sono state inaugurate le *boutique* di Nau Ottica e Piquadro - The Bridge. In area *check-in* a dicembre ha aperto la nuova Edicola Hudson (sostituendo con un'unica unità i negozi Moleskine, Piquadro e Gallo). Per quanto riguarda il *food & beverage* nel 2021 nei terminal gestiti da SEA hanno operato 43 bar e ristoranti, per una superficie occupata di circa 8.967 m² (+5.944 m² rispetto al 2020), di cui 6.609 m² a Malpensa Terminal 1 e 2.358 m² a Linate. Anche in questo ambito al Terminal 1, nel corso dell'anno hanno riaperto gradualmente tutti i punti *food* ad eccezione di Caffè Milano e della *food court* vicino al controllo passaporti mentre nel mese di luglio è stato inaugurato il nuovo Motta Bar al Satellite Nord. Sullo scalo di Linate la nuova area commerciale del Corpo F ha visto l'inaugurazione di una caffetteria Motta caratterizzata da ampi spazi con la scelta dei materiali impiegati e degli arredi che rispetta l'immagine e i colori propri del *brand*, pur con un tocco di innovazione e nel mese di novembre con l'offerta di pizza con servizio al tavolo Saporè. L'area arrivi ha visto la riapertura di Rinaldini e a giugno lo spazio completamente rinnovato di Saporè, con la proposta di pizza al taglio. Alle registrazioni a novembre hanno riaperto Pizza Chef e McDonald's, mentre ai gate sono rimasti operativi: Caffè Milano e FERRARI Spazio Bollicine. In *air side*, agli imbarchi remoti, ha riaperto anche Illy Caffè e al fine di migliorare la fruizione dell'area ai gate piano terra a dicembre è stata creata e personalizzata un'ampia area tavoli di fronte al chiosco Illy.

Aree *retail* operative degli aeroporti di Milano per milione di passeggeri (m²/passeggeri)

	2021	2020	2019
Malpensa T1	1.577	1.411	859
Malpensa T2	0	0	492
Linate	1.398	757	751

Fonte: SEA

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. Nel 2021 sono stati siglati nuovi accordi commerciali con nuove piattaforme *on line* dedicati alla vendita dei parcheggi aeroportuali al fine di aumentare la penetrazione e l'esposizione commerciale dei nostri prodotti sul web.

Numero di parcheggi (posti auto)

	2021	2020	2019
Malpensa T1	6.729	6.729	6.729
Malpensa T2	6.131	6.131	4.531
Linate	3.026	3.026	3.171
Totale	15.886	15.886	14.431

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.



MilanAirports

RISULTATI

Malpensa T1 - Indicatori di *performance* del servizio *parking*

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2021	6.729	961.929	6,6
2020	6.729	153.667	4,2
2019	6.729	756.890	3,5

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

Malpensa T2 - Indicatori di *performance* del servizio *parking*

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2021	6.131	5.299	1,7
2020	6.131	39.445	2,9
2019	4.531	274.261	2,5

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

Linate - Indicatori di *performance* del servizio *parking*

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2021	3.026	292.301	7,4
2020	3.026	55.578	2,9
2019	3.171	116.688	1,2

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

QUALITÀ DEI SERVIZI AGLI OPERATORI DELLA CARGO CITY

Le attività di gestione e movimentazione delle merci e della posta in arrivo e in partenza nello scalo di Malpensa sono svolte da operatori indipendenti, che erogano i loro servizi in specifici settori di attività sulla base di accordi commerciali, attenendosi comunque in ogni caso alle norme e alle procedure contenute nel Regolamento di Scalo. I servizi merci offerti nell'aeroporto di Malpensa includono l'*handling* fisico di tutte le tipologie di merci trasportate per via aerea, a cui si affianca un'ampia offerta di servizi accessori quali i servizi di rappresentanza del vettore (incluso l'*handling* documentale), i servizi doganali, i servizi di trasporto merci via strada, il *booking* e la vendita di spazi a bordo degli aeromobili.

Presso l'aeroporto di Malpensa è stata introdotta dal 2014 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.

La misurazione dei livelli di qualità dei servizi merci definita dalla Carta utilizza, come elemento di riferimento, il sistema "Cargo iQ" promosso dalla IATA e definisce, tra gli altri, anche gli *standard* operativi e i livelli di servizio per i principali processi aeroportuali che ne fanno parte.



MilanAirports

RISULTATI

Qualità erogata

La Carta dei Servizi Merci prevede la misurazione dell'andamento di 10 indicatori della qualità del servizio analizzati attraverso rilevazioni effettuate con cadenza trimestrale. I parametri sono monitorati in auto-controllo dagli *handler* merci, sia con strumenti informatici (con analisi del 100% del fenomeno) che attraverso rilevazioni sul campo effettuate su un campione di eventi adeguatamente rappresentativi per numero e per frequenza di rilevazione. SEA effettua *audit* periodici sulle rilevazioni in autocontrollo almeno una volta l'anno.

Carta dei Servizi Merci 2021 – Indicatori di qualità erogata

Processo	Indicatore	Definizione	Valore
Allestimento merce	Corretto confezionamento dei carichi in partenza	Percentuale dei voli per i quali non si siano riscontrate anomalie nel confezionamento della merce rispetto al numero totale dei voli gestiti nel trimestre	Voli cargo: 98% Voli pax: 99%
Rispetto delle istruzioni del vettore	Merchi disguidate nello scalo	Percentuale di spedizioni incomplete o disguidate (avvio ad errato destino, mancato imbarco, imbarco incompleto).	0,75%
Puntualità in partenza	Ritardo dei voli in partenza dovuti alla gestione delle merci	Si considerano in ritardo i voli con partenza oltre i 15 minuti rispetto all'orario schedulato	0,090%
Attesa sportello	Tempo di attesa agli sportelli di accettazione dei documenti relativi alle spedizioni in partenza	Tempo intercorrente tra l'arrivo allo sportello e il termine delle operazioni di accettazione Valori limite: • sportelli export: 25 minuti • sportelli import: 20 minuti	Rispetto del parametro nel 92% dei casi
Ricezione merce	Tempo massimo di attesa del camion per le operazioni di scarico della merce	Tempo intercorrente tra l'accettazione dei documenti e l'inizio delle operazioni di scarico del mezzo. (Il parametro assume diversi valori in relazione alle curve di presentazione medie dei mezzi presso i magazzini degli operatori <i>handling</i>)	Rispetto del parametro nel 90% dei casi
Consegna in aeroporto	Tempo limite per la consegna in aeroporto della merce in partenza	Percentuale di spedizioni consegnate entro i tempi limite sul totale delle spedizioni in partenza gestite dall' <i>handler</i>	95%
Merce pronta per il ritiro	Rispetto dei tempi per l'approntamento dei carichi in partenza	Percentuale calcolata rapportando i voli senza anomalie al totale dei voli assistiti da uno specifico <i>handler cargo</i>	97%
Interfaccia merce import	Rispetto della tempistica per la consegna in magazzino della merce in import dall'atterraggio del volo	Percentuale dei voli conformi alle tempistiche rapportato al numero totale dei voli con merci in arrivo	90%
Consegne import	Tempo di attesa per l'uscita delle merci dal magazzino import	Tempo intercorrente tra la presentazione della distinta in uscita e la consegna effettiva della spedizione al destinatario Valore di riferimento: <60 minuti	Rispetto del parametro nel 90% dei casi
Tempi di spunta	Rispetto della tempistica per la disponibilità al destinatario della merce in arrivo	Percentuale delle spedizioni la cui disponibilità al destinatario viene assicurata dall' <i>handler</i> entro tempi definiti	Rispetto del parametro nel 92% dei casi

Fonte: SEA



MilanAirports

RISULTATI

Qualità percepita

Attraverso un questionario compilabile in via telematica e distribuito ad ampia diffusione tra tutti gli operatori interessati alle attività merci di Malpensa (circa 200 soggetti interessati, comprendenti Compagnie Aeree, Agenti merci, Case di spedizione, Agenti Doganali ecc.) SEA rileva, almeno una volta l'anno, il livello di gradimento e di soddisfazione della clientela rispetto alla qualità dei servizi e delle strutture disponibili nell'area Cargo.

Carta dei Servizi Merci 2021 – Indicatori di qualità percepita

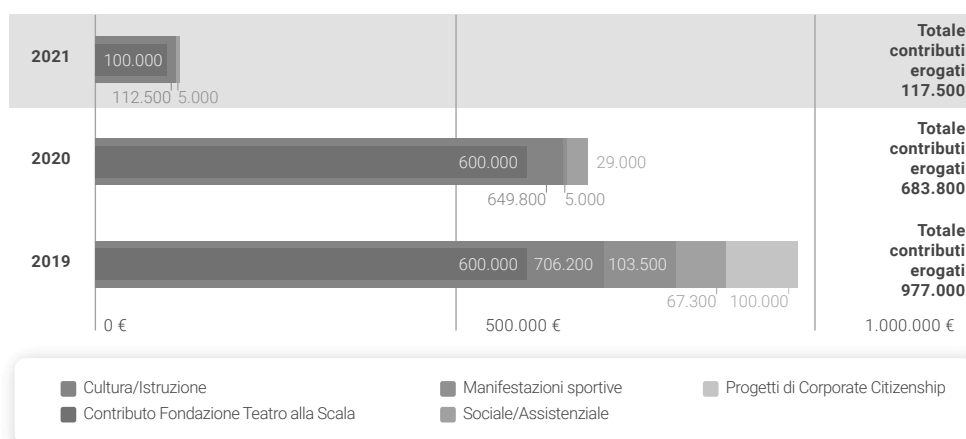
Item	Indicatore	Operatori soddisfatti
Sicurezza nell'area merci	Percezione del livello di sicurezza dei servizi alle merci nello scalo	70%
Sicurezza patrimoniale	Percezione sul livello di sicurezza patrimoniale	80%
Regolarità del servizio	Percezione sulla regolarità del servizio	65%
Pulizia e condizioni igieniche	Percezione sul livello di pulizia e di condizioni igieniche dell'area cargo	60%
Infrastrutture, impianti e attrezzature	Percezione su infrastrutture, impianti e attrezzature	60%
Servizi aggiuntivi	Percezione sui servizi aggiuntivi all'attività di <i>handling</i> disponibili nell'area cargo	70%
Informazione agli operatori e alla clientela	Percezione sull'efficacia della segnaletica esterna	65%
Informazione agli operatori e alla clientela	Percezione sui servizi di informazione	65%
Aspetti relazionali e comportamentali	Percezione sulla professionalità e cortesia degli addetti <i>handling</i> merci	75%
Integrazione modale	Percezione sul grado di accessibilità al <i>terminal</i> merci	70%
Integrazione modale	Percezione sulla qualità delle infrastrutture per l'integrazione modale	60%

Fonte: SEA

Investimenti in Corporate Citizenship

La maggior parte dei contributi liberali complessivamente erogati da SEA nell'ultimo triennio (oltre 1,7 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 2021 il flusso degli investimenti si è fortemente ridotto a causa del grave deterioramento delle *performance* economiche della società determinato dalla pandemia.

Erogazioni effettuate nell'ultimo triennio (euro)





MilanAirports

RISULTATI

Impatto del progetto “Job Agile”

Il progetto

Nel 2019 SEA ha destinato una erogazione liberale di 100.000 euro in favore dell'Ufficio di Piano dell'Ambito Distrettuale di Somma Lombardo e del Comune di Samarate, nella prospettiva di adottare un approccio più organico e proattivo in termini di supporto al benessere sociale del territorio di Malpensa. Il contributo era destinato alla realizzazione del “Progetto JOBAGILE” – inserito tra le priorità di programmazione per le politiche sociali dell'Ambito di Somma Lombardo – che si proponeva di realizzare percorsi di *coaching* professionale e successivi tirocini remunerati (per un periodo dai 3 ai 6 mesi) a beneficio di persone con situazione personale e familiare di fragilità ma con potenzialità occupazionali (disoccupati di lunga durata, persone con età superiore ai 50 anni, stranieri con barriere linguistiche e culturali, donne con carichi di cura dei figli, ecc.).

La realizzazione

L'esplosione della pandemia nel 2020 ha congelato l'attuazione del progetto, che ha preso avvio di fatto nel 2021, in condizioni comunque difficili a causa della situazione sanitaria ancora critica. Destinatari degli interventi sono stati i beneficiari del Reddito di Cittadinanza residenti nei Comuni dell'Ambito distrettuale per i quali è richiesta una presa in carico individualizzata da parte dei Servizi Sociali. La platea potenziale di beneficiari era costituita da circa 200 persone.

I risultati

Attraverso uno stretto coordinamento tra i Servizi Sociali di Comuni interessati, 4 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 a ospitare i tirocinanti, nel corso dell'anno il progetto ha ottenuto i seguenti risultati:

- 49 persone sono state prese in carico, consentendo loro di riattivarsi nella ricerca di una occupazione;
- 37 persone sono state supportate dagli operatori nelle diverse fasi di ricerca attiva (ricerca diretta e *on line*, avvisi/annunci, invio candidature, agenzie per il lavoro);
- 14 tirocini sono stati avviati nei settori commercio/grande distribuzione, logistica, servizi e manutenzione del verde;
- 10 persone sono state assunte con contratto di lavoro a tempo determinato.

Grazie ad un residuo di risorse finanziarie non ancora impegnate, il progetto proseguirà nel primo semestre del 2022, erogando ulteriore supporto alle persone già assistite e avviando nuove prese in carico.



MilanAirports

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

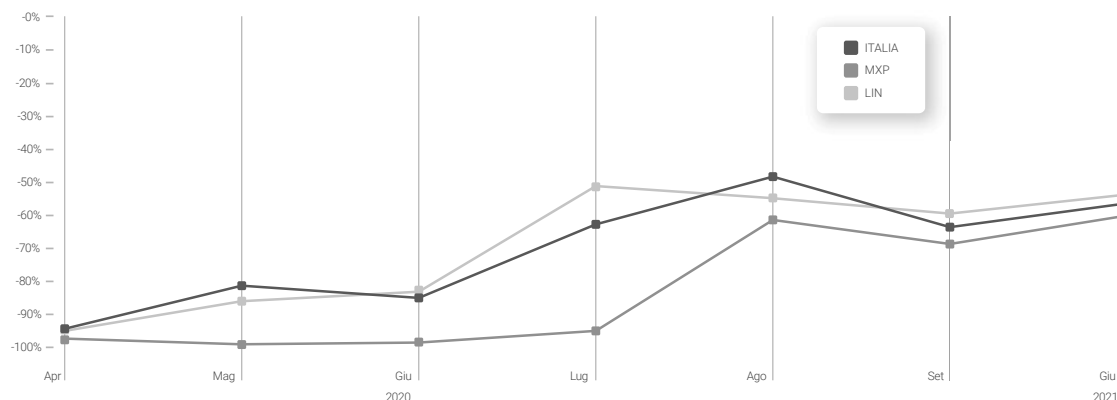
L'indice di connettività diretta è una misura migliore per definire l'outcome generato da un aeroporto, rispetto al semplice numero di destinazioni servite, poiché tiene conto anche del numero di frequenze disponibili per queste destinazioni e quindi della comodità nel raggiungerle.

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.

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.

Nell'estate 2020 la connettività degli aeroporti milanesi aveva parzialmente recuperato dalla decimazione dei voli avvenuta nei primi 6 mesi, portandosi a circa il 55% delle normali operazioni. A settembre il trend si è nuovamente invertito, per la mancanza di domanda e per le rinnovate restrizioni di viaggio conseguenti alla seconda ondata. A giugno 2021 la connettività si era riportata sui medesimi livelli dello stesso periodo dell'anno precedente, tranne poi ridursi nuovamente a causa dell'ennesima ondata di contagi che ha colpito l'Europa a fine 2021.

Gap di connettività diretta 2020-2021 vs.2019 – Italia e Aeroporti Milanesi



Fonte: ACI Europe, Airport Industry Connectivity Report 2021



MilanAirports

RISULTATI

INDICE DI CONNETTIVITÀ MONDIALE ED EUROPEO

In base agli ultimi dati disponibili, lo scalo di Malpensa in seguito alla pandemia è uscito dal *ranking* dei 30 aeroporti globalmente meglio connessi (occupando attualmente la 35° posizione, con un indice di connettività di 2,62), dopo essere stato nel 2019 in 28° posizione (2,58). Tale indice – riferito a una rete che comprende 3.908 aeroporti nel mondo - mostra il numero medio di voli necessari per raggiungere, partendo da un dato aeroporto, tutti gli altri scali del *network* considerato (mondiale o europeo) e rappresenta uno dei parametri strutturali più rilevanti di un aeroporto. Anche a livello di connettività europea (riferita a un campione di 480 aeroporti continentali) Malpensa scende dal 17° posto del periodo pre-pandemico al 21° del 2020, con un indice di 1,87. Invariata invece per Linate la posizione nella classifica dell'accessibilità continentale (98°) nonostante un lieve peggioramento dell'indice (2,22 vs. 2,19).

CONNETTIVITÀ E TEMPI DI VIAGGIO

Un indicatore in grado di dare una misura più puntuale del grado di accessibilità all'Europa da parte dei singoli aeroporti è basato sui tempi minimi di viaggio per raggiungere gli altri aeroporti europei.

Il tempo di viaggio comprende sia i tempi di volo sia i tempi di attesa negli scali intermedi (nel caso in cui per raggiungere una determinata destinazione sia necessario più di un volo). Per avere un termine di paragone assoluto, da Amsterdam (lo scalo meglio connesso a livello europeo) è possibile raggiungere in giornata 286 aeroporti europei con un tempo medio di connessione di 307 minuti. Una *performance* molto inferiore rispetto al periodo pre-pandemico, quando dal medesimo scalo era possibile raggiungere 377 aeroporti in un tempo medio di 272 minuti.

Indicatori di connettività e tempi di viaggio degli aeroporti di Milano

	2020		2019	
	MXP	LIN	MXP	LIN*
N° aeroporti europei connessi in giornata	288	267	372	-
Tempo medio di connessione (minuti)	434	451	317	-

*Scalo non operativo al momento della rilevazione

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

In questa graduatoria l'aeroporto di Malpensa si colloca al 21° posto nel *ranking* europeo con 288 aeroporti collegati in giornata e tempi medi di connessione pari a 434 minuti. Malpensa ha visto deteriorarsi sensibilmente la propria *performance* causa pandemia. Situazione analoga per l'aeroporto di Linate, che si colloca al 30° posto nel *ranking* continentale e al 3° in quello nazionale, risultando collegata con 267 aeroporti raggiungibili in giornata con un tempo medio pari a 451 minuti.

ACCESSIBILITÀ AL PIL EUROPEO

Malpensa è il miglior aeroporto italiano – unico facente parte della top 15 - nel *ranking* continentale basato sulla quota di PIL europeo raggiungibile in tempi contenuti.

% PIL europeo raggiungibile in funzione del tempo di viaggio

	2020		2019	
	MXP	LIN	MXP	LIN*
% PIL europeo raggiungibile entro 2 ore	62,4	40,6	82,5	-
% PIL europeo raggiungibile entro 2-4 ore	21,8	26,3	16,7	-
Posizione nel ranking europeo	11°	23°	10°	-

*Scalo non operativo al momento della rilevazione

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021



MilanAirports

RISULTATI

A differenza della connettività misurata solo in termini di numero di collegamenti, la raggiungibilità delle varie destinazioni in funzione del tempo di viaggio appare più indicativa della qualità dei collegamenti che un aeroporto è in grado di esprimere all'interno del *network* continentale. Malpensa si colloca all'11° posto (perdendo una sola posizione rispetto al periodo pre-pandemico) della classifica europea, con una *performance* anche in questo caso in netta contrazione rispetto al 2019. Lo scalo di Linate si colloca al 3° posto nella graduatoria nazionale e al 23° nel *ranking* europeo.

Impatto socio-economico generato dagli aeroporti

Anche durante il periodo pandemico il sistema aeroportuale milanese ha continuato a svolgere - sebbene in forma parziale rispetto agli anni precedenti - a beneficio dell'intero territorio lombardo e dell'intero Nord-Ovest italiano - il ruolo di attrattore di capitali, generatore di opportunità lavorative e attivatore o catalizzatore di iniziative di investimento. La piattaforma di dati attraverso cui viene misurato periodicamente l'impatto socio-economico generato dagli scali milanesi sul territorio ha tenuto conto delle mutate condizioni operative degli scali che hanno caratterizzato il 2020.

LE TIPOLOGIE DI IMPATTO ANALIZZATE

Impatto diretto

È generato dall'insieme delle attività economiche che forniscono servizi ai passeggeri e alle merci operando all'interno del sedime aeroportuale (ad esempio: vettori, negozi, bar e ristoranti, autonoleggi, banche, spedizionieri, *handler*, enti di stato, società di *catering*, ecc.). È stato ricostruito partendo dall'elenco delle aziende che hanno richiesto l'emissione di *badge* per operare all'interno degli scali. L'occupazione media per settore e unità locale è stata ricavata incrociando banche dati Istat nazionali e regionali, letteratura dedicata ai sistemi aeroportuali e verifiche condotte direttamente presso gli aeroporti. Il valore della produzione è stato stimato applicando ai dati occupazionali gli indici di produttività media per addetto.

Impatto indiretto e indotto

L'impatto indiretto è quello generato dalle attività che forniscono servizi a passeggeri e merci operando all'esterno del sedime aeroportuale e dalle filiere di fornitura attivate dai gestori delle attività dirette. L'impatto indotto è invece rappresentato dall'incremento di domanda finale causata dalla spesa dei percettori di reddito coinvolti a vario titolo nelle attività innescate dalla presenza dell'aeroporto. Gli effetti indiretti e indotti sono stati stimati utilizzando moltiplicatori economici (rispettivamente leonteviano e keynesiano), come è prassi comune per gli studi di impatto economico. Questi moltiplicatori sono basati su modelli *input-output* dell'economia nazionale, opportunamente regionalizzati, così da essere calibrati al caso lombardo. Il modello cattura ciò che ogni azienda o settore devono acquistare da ogni altro settore, al fine di produrre un valore di 1 euro di beni o servizi.

Impatto catalitico

Sotto la definizione di impatto catalitico si riassume l'insieme degli effetti statici e dinamici generati dalla presenza di un aeroporto a favore dell'attrattività e della competitività dell'area interessata dalla sua attività. Creando connettività, l'aeroporto innesca o amplifica meccanismi di sviluppo socio-economico che fanno da *booster* per la crescita economica del territorio.

Sulla base dei dati relativi all'impronta socio-economica degli scali milanesi - contenuti in diversi studi commissionati al Centro per lo Sviluppo dei Territori e dei Settori della LIUC Business School e coordinati dal prof. Massimiliano Serati - il sistema aeroportuale SEA ha continuato a registrare nel 2021 - in conseguenza della persistenza della pandemia - una forte riduzione degli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico rispetto al 2019, sebbene il *trend* faccia segnare una sensibile inversione di tendenza rispetto al 2020.

Le ricadute complessive sul territorio lombardo sono quantificabili in circa 28 miliardi di euro, alle quali ha corrisposto l'attivazione di poco più di 215 mila posizioni lavorative.



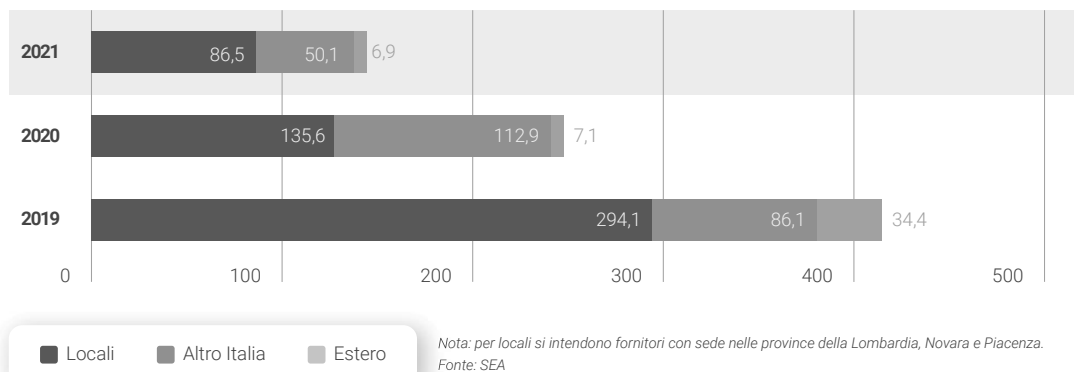
MilanAirports

RISULTATI

IMPATTO DI SEA SULLA SUPPLY CHAIN

L'impatto economico generato sul territorio circostante dalla sola attività del Gruppo SEA in termini di acquisto di forniture di beni e servizi, nel 2021 è stato pari a 87 milioni di euro, corrispondente al 60% degli acquisti in valore complessivamente effettuati dal Gruppo.

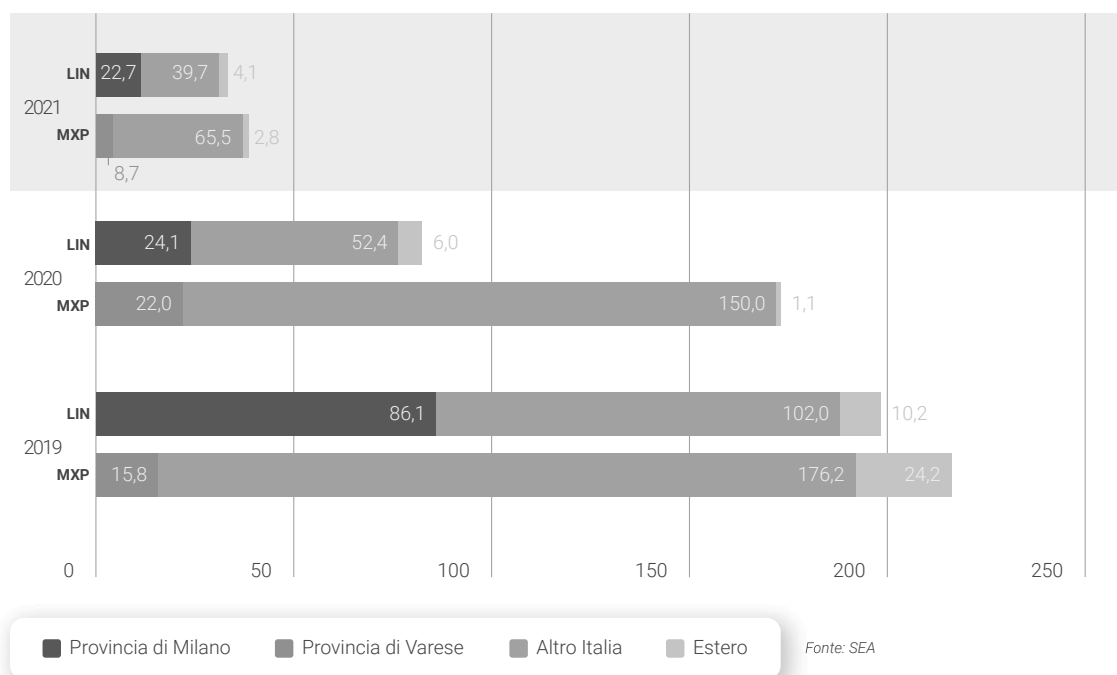
Valore ordini per provenienza geografica (milioni di euro)



Tale risultato è stato ottenuto 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 34% (36% in media nel periodo 2019-2021), mentre nello scalo di Malpensa il valore degli ordini rivolti a fornitori presenti nella provincia di Varese è stato pari all'11% (10% in media nel periodo 2019-2021).

Linate e Malpensa - Valore ordini per appartenenza territoriale (milioni di euro)





MilanAirports

RISULTATI

Impatto socio-economico diretto di Malpensa

Lo scalo di Malpensa nel 2021 ha registrato una sensibile riduzione – rispetto all'anno precedente - sul fronte della presenza di unità produttive (484 vs. 553, -12,5%), che ha a sua volta determinato un calo dell'occupazione attivata di circa 1.500 unità lavorative (-7,5%).

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Malpensa

	N° imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (mio euro)
2019	563	20.977	5.109
2020	553	19.615	2.876
2021	484	18.141	3.040

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Inverte la tendenza, invece, il valore della produzione realizzato all'interno del sedime di Malpensa, che nel 2021 è cresciuto del 5,7%, attestandosi a poco più di 3 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 l'80,6% degli occupati risieda in Lombardia, il 6,1% nella vicina Provincia di Novara e l'11% 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
2019	20.977	4.292	20,4
2020	19.615	4.079	20,7
2021	18.141	3.839	21,1

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 oltre la metà degli addetti (50,5%), mentre i comuni del CUV raccolgono oltre il 20% dell'occupazione generata dallo scalo (il 41,9% 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 2021 è attestato su poco più di 11 mila posizioni di lavoro attivate a fronte di circa 1,1 miliardi di euro di valore della produzione generata. L'impatto indotto (riconducibile all'incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all'interno del sedime aeroportuale) è invece pari a poco meno di 8,5 migliaia di posizioni lavorative attivate e 1,4 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)
2019	12.908	1.817	9.770	2.397
2020	12.070	1.023	9.136	1.349
2021	11.163	1.081	8.449	1.427

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT



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

Commercio internazionale

Le imprese manifatturiere presenti sul territorio di riferimento che beneficiano dei collegamenti aerei verso i mercati di esportazione.

Turismo

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.

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 2021 - nonostante la crisi pandemica - hanno corrisposto al 9,3% dell'*import-export* italiano.

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
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
2021	937.197	87.626	53.626	499.841	50.303	33.730
CAGR	0,6%	0,7%	0,3%	0,9%	-1,0%	-0,6%
Crescita 21/20	19,0%	15,3%	17,4%	18,1%	15,3%	15,1%
Quota 2019		9,3%*	62,8%**		11,3%*	65,6%**
Quota 2020		9,7%*	60,1%**		10,3%*	67,2%**
Quota 2021		9,3%*	61,2%**		10,1%*	67,1%**

* Italia via aerea/Italia tot

** Nord via aerea/Italia via aerea

Nota: ultimo trimestre stimato

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT



MilanAirports

RISULTATI

Complessivamente le merci transitate da e per l'Italia per via aerea sono state pari 87,6 miliardi di euro, in sensibile risalita rispetto all'anno precedente (+15,2%) e superiori anche al livello del 2019 (quando avevano raggiunto quota 84 miliardi). Se invece ci si concentra sulle esportazioni si osserva come il 10,1% delle esportazioni italiane in valore si è mosso nel 2021 per via aerea (contro il 10,3% del 2020). Il 67,1% di questa quota è transitato attraverso gli aeroporti del Nord Italia (stabile rispetto all'anno precedente).

I flussi in valore di *import-export* (42,9 miliardi, +6,4 miliardi rispetto all'anno precedente, +0,7 miliardi sul 2019) che sono transitati da Malpensa corrispondono a circa il 4,6% del commercio estero italiano (che nel 2021 ha registrato un rimbalzo del 19% dopo il crollo del 2020, attestandosi sui 937,7 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 (corrispondente al 5,4%), 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 2021 ha rappresentato il 10,5% (sebbene in discesa rispetto al 12,3% del 2019 e all'11,5% del 2020).

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
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%
2021	499.841	26.985	5,4%	239.840	25.204	10,5%

Fonte: elaborazione SEA e Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb (Ultimo trimestre stimato)

Rispetto ai flussi di merce che transitano per la *Cargo City* di Malpensa, le importazioni sono state pari a poco meno di 16 miliardi di euro (contro i 13,1 miliardi del 2020), mentre le esportazioni sono salite a 26,9 miliardi (rispetto ai 23,4 miliardi dell'anno precedente).

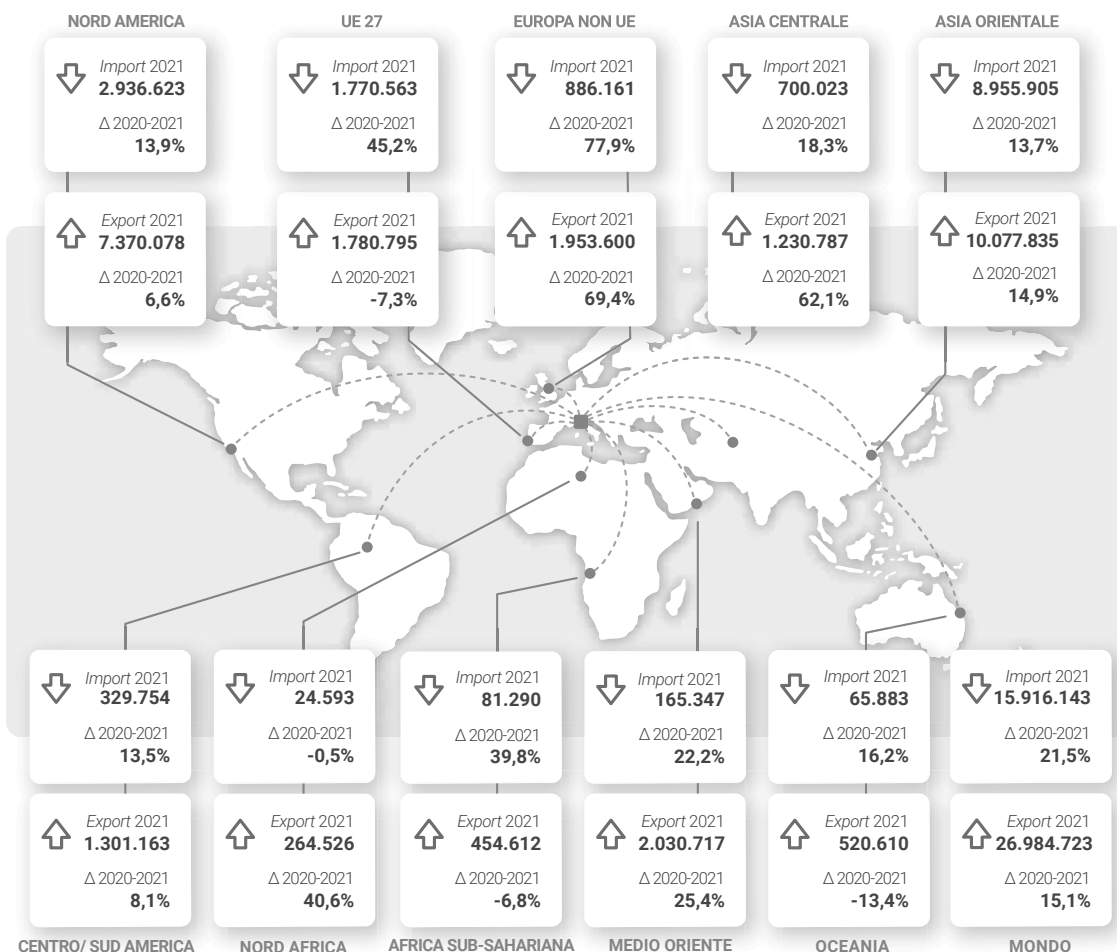
I principali mercati di riferimento sono l'Asia Orientale, il Nord America e l'UE. A questi si aggiungono il Medio Oriente e il resto d'Europa *extra-UE* quando si considera il valore delle esportazioni. La consistente ripresa del commercio internazionale nel 2021 ha determinato un sostanzioso incremento del valore sia delle importazioni (+21,5%) che delle esportazioni (+15,1%). I mercati significativi che hanno registrato i rimbalzi più importanti per le merci gestite da Malpensa sono stati quelli dell'Europa *extra-EU* (+77,9% *import*, +69,4% *export*), dell'Asia Centrale (+18,3 *import*, +62,1% *export*) e del Medio Oriente (+22,2% *import*, +25,4% *export*). Per i primari mercati del Nord America e dell'Asia Orientale si sono invece avute risalite meno vistose, sebbene importanti, sia per l'*import* (rispettivamente +13,9% e +13,7%) che per l'*export* (+6,6% e +14,9%).



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 stimato

Per quanto riguarda l'analisi dei flussi di merce relativi ai principali comparti industriali (che insieme totalizzano il 93,5% delle importazioni e il 93% delle esportazioni in valore gestite da Malpensa nel 2021) spicca il forte recupero – per quanto riguarda le importazioni – dei prodotti chimico-plastici (in cui ha giocato un ruolo non secondario il fatto che Malpensa sia stato un *hub* logistico di primo piano per i vaccini anti-Covid) e dei mezzi di trasporto (rispettivamente +62,7% e +44,8% sul 2020), oltre che dei mobili/arredamento (+37,5%).

Evoluzione flussi *import-export* in valore via Malpensa per comparti industriali (.000 euro)

	Import 2019	Import 2020	Import 2021	Δ 2020-2021 (%)	Export 2019	Export 2020	Export 2021	Δ 2020-2021 (%)
Meccanica	8.459.519	7.597.192	8.930.680	17,5	9.115.982	7.479.011	9.059.531	21,1
Moda/abbigliamento	1.506.978	1.639.642	1.304.919	-20,4	7.910.733	5.866.633	6.936.611	18,2
Chimica/plastica	1.698.791	1.891.258	3.076.718	62,7	4.052.918	4.734.950	4.207.919	-11,1
Mobili/arredamento	999.800	702.003	965.485	37,5	2.758.209	2.137.870	3.068.669	43,5
Mezzi di trasporto	682.572	418.257	605.524	44,8	1.615.489	1.262.756	1.823.812	44,4
Totale	13.347.660	12.248.352	14.883.326	21,5	25.453.331	21.481.220	25.096.542	16,8

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre stimato



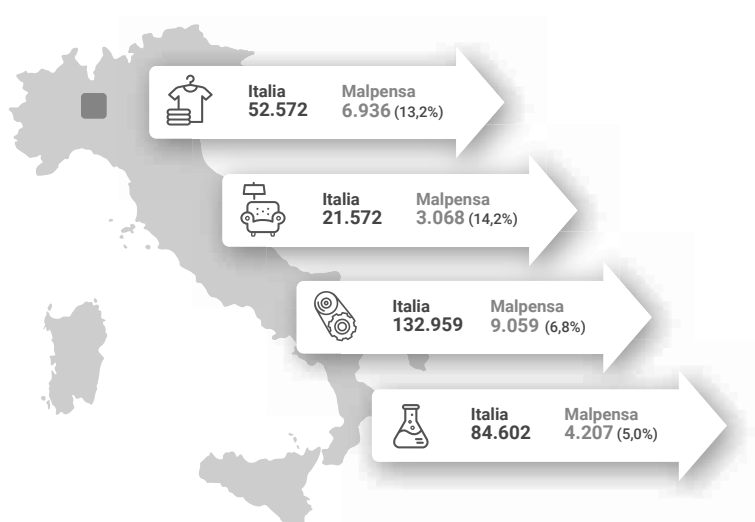
MilanAirports

RISULTATI

In controtendenza invece, sempre per quanto riguarda l'import, il comparto della moda/abbigliamento (-20,4%). Forte rilancio per quanto riguarda i flussi delle esportazioni, in particolare per i comparti dei mezzi di trasporto (+44,4%), mobili/arredamento (+43,5%) e meccanica (+21,1%). Unico settore in controtendenza è stato quello della chimica/plastica, che ha fatto segnare un saldo negativo dell'11,1% rispetto al 2020.

I dati esposti continuano a confermare la centralità del ruolo di Malpensa per la bilancia commerciale del settore manifatturiero del Nord Italia. Guardando infatti 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, abbiano tuttora un'incidenza significativa e in crescita (tranne che per la chimica/plastica) rispetto al 2020 (rispettivamente pari al 13,2%, al 6,8% e al 5,0%), mentre continua la crescita – sia in valore assoluto che come quota (14,2%) – dell'*export* del comparto mobili/arredamento gestito dalla *Cargo City* di Malpensa.

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 stimato

Nel 2021 dalla *Cargo City* di Malpensa è transitata 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, così come oltre un quarto delle esportazioni, destinate nei medesimi mercati, del comparto mobili/arredamento. Rilevanti anche le quote di *export* destinate all'estremo Oriente via Malpensa da parte delle industrie nazionali della chimica/plastica (23,9%) e della meccanica (20,7%).



MilanAirports

RISULTATI

Quote di esportazioni transitate da Malpensa e dirette nei principali mercati mondiali (mio euro)

	2019		2020		2021	
	Nord-America	Asia Orientale	Nord-America	Asia orientale	Nord-America	Asia orientale
Moda/abbigliamento						
Totale export Italia	4.708	8.110	3.519	8.162	4.012	9.694
Totale export via Malpensa	1.752	4.961	1.190	3.754	1.354	4.342
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	37,2%	61,2%	33,8%	46,0%	33,7%	44,8%
Meccanica						
Totale export Italia	10.908	10.186	12.247	11.722	14.982	13.395
Totale export via Malpensa	2.491	2.998	2.064	2.546	2.692	2.783
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	22,8%	29,4%	16,8%	21,7%	18%	20,7%
Chimica/plastica						
Totale export Italia	7.145	4.253	8.779	5.855	7.882	6.200
Totale export via Malpensa	1.886	1.131	2.214	1.306	1.369	1.481
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	26,4%	26,6%	25,2%	22,3%	17,4%	23,9%
Mobili/arredamento						
Totale export Italia	4.192	2.546	2.201	1.718	3.247	2.216
Totale export via Malpensa	710	674	514	463	833	638
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	16,9%	26,5%	23,3%	26,9%	25,6%	28,8%

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
 Ultimo trimestre stimato

IL RUOLO DI MALPENSA NELL'INDUSTRIA TURISTICA LOMBARDA

L'esistenza di una correlazione positiva e significativa tra connettività aeroportuale e attrattività turistica è ormai patrimonio consolidato in letteratura.

Sulla scorta dei dati prodotti in seno all'Osservatorio turistico-aeroporto LIUC – SEA si stima che:

- nel 2021 l'aeroporto di Malpensa abbia veicolato sul territorio lombardo circa 2,2 milioni di turisti (-5,3 milioni rispetto al 2019), dei quali 1,6 milioni internazionali;
- a permanenza media sul territorio lombardo è stata pari a circa 4 giorni per i visitatori internazionali e circa 3 per i nazionali;
- la spesa media giornaliera è stata pari a circa 400 euro per i turisti esterni e 315 euro per quelli italiani.

In questo modo è stata stimata la spesa totale complessiva generata dagli afflussi turistici transitati da Malpensa e riversata sul territorio lombardo. Questi valori, rapportati alla produttività media per addetto in ogni settore considerato, hanno generato inoltre i dati sull'impatto occupazionale catalitico.

La dimensione economica dell'*incoming* turistico nel 2021 è stimata in circa 3,3 miliardi di euro (-4,8 miliardi di euro rispetto al 2019). La dimensione occupazionale generata dall'*incoming* turistico riferibile a Malpensa è di poco inferiore alle 49.000 unità (-60 mila unità rispetto al 2019).



MilanAirports

RISULTATI

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Malpensa nel 2021



Malpensa

2.197.710 Incomers

8.664.981 Notti sul territorio

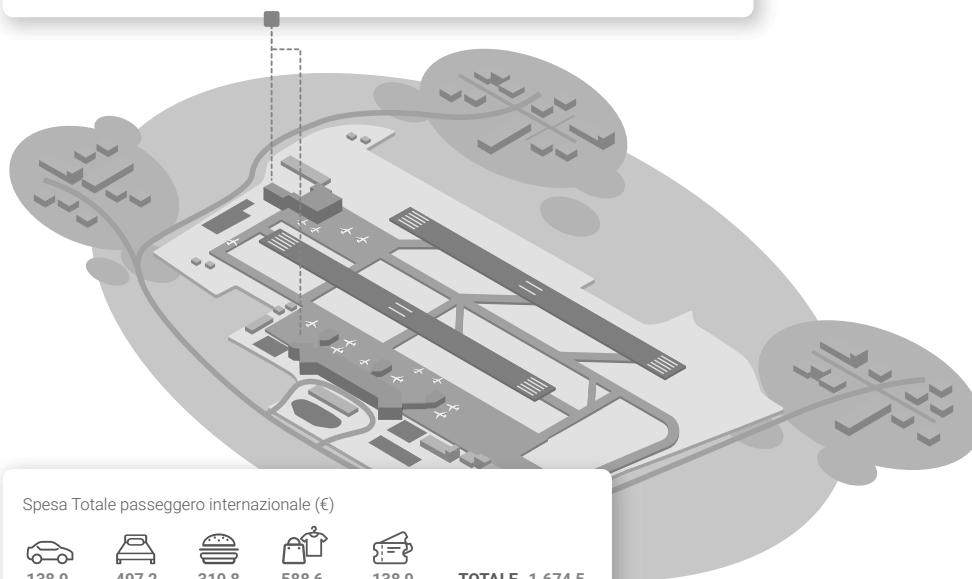
3,9 Permanenza media (gg)

384 Spesa per notte (euro)

1.499 Spesa totale per passeggero (euro)

3.294 Valore della produzione (mio euro)

48.818 Effetto occupazionale



Spesa Totale passeggero internazionale (€)



138,9



497,2



310,8



588,6



138,9

TOTALE 1.674,5

Spesa per notte visitatore internazionale (€)



33,1



118,4



74,0



140,2



33,1

TOTALE 398,7

Spesa Totale passeggero nazionale (€)



89,1



307,4



206,8



344,7



91,9

TOTALE 1.039,9

Spesa per notte visitatore nazionale (€)



27,0



93,1



62,7



104,5



27,9

TOTALE 315,1

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Malpensa

	2019	2021	Δ% 21 vs. 19
Incomers	7.612.619	2.197.710	-71,1
Notti trascorse sul territorio	18.976.210	8.664.981	-54,3
Permanenza media (gg)	2,5	3,9	+56,0
Spesa per notte (euro)	429	384	-10,5
Spesa totale per passeggero (euro)	1.064	1.499	+40,9
Valore della produzione (mio euro)	8.098	3.294	-59,4
Effetto occupazionale	119.961	48.818	-59,2

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS



MilanAirports

RISULTATI

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. Malpensa rappresenta un asset di rilievo per il tessuto industriale del territorio, che veicola un terzo delle proprie esportazioni *extra-UE* per via aerea.

Propensione all'*export* e ruolo di Malpensa



Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

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.



MilanAirports

RISULTATI

L'impatto socio-economico complessivo di Malpensa

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Malpensa nel 2021 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 24 miliardi di valore della produzione generato e circa 180 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Malpensa

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	18.141	3.040
Indiretto	11.163	1.081
Indotto	8.449	1.427
Catalitico	142.216	18.421
di cui Commercio internazionale	85.169	14.831
di cui Turismo	48.818	3.294
di cui Localizzazione imprese	8.229	296
Totale	179.969	23.969

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Impatto socio-economico diretto di Linate

In termini di impatto diretto a Linate nel 2021 si contavano 313 (-4,0% rispetto all'anno precedente) attività economiche presenti e si stima che, a fronte di queste, siano state attivate circa 11,8 mila posizioni occupazionali (+5,5% rispetto al 2020). 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 7,1% del dato complessivo.

Nel 2021 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 1.752 milioni di euro (+11,1% sul 2020).

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Linate

	N° imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (mio euro)
2019	342	11.956	2.475
2020	326	11.210	1.577
2021	313	11.829	1.752

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 2021 è risalito al di sopra delle 7 mila posizioni di lavoro attivate, a fronte di 623 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)
2019	7.357	880	5.568	1.162
2020	6.898	561	5.221	740
2021	7.279	623	5.509	822

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA e ISTAT



MilanAirports

RISULTATI

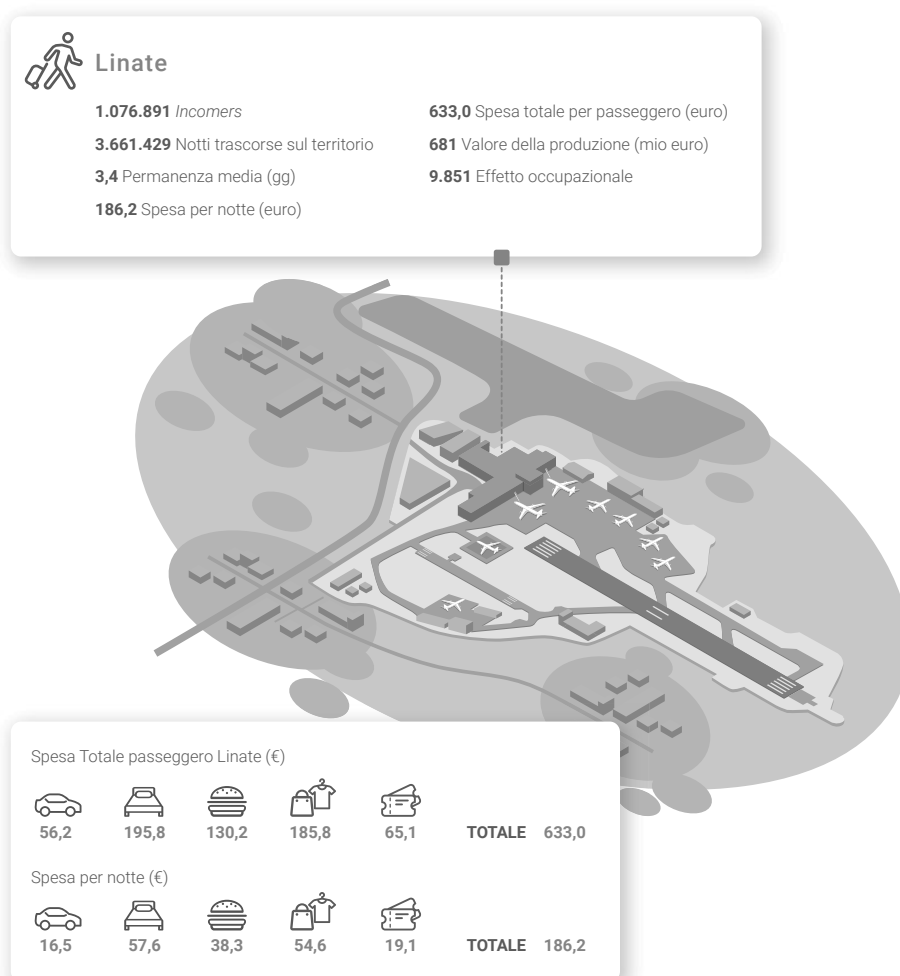
L'impatto indotto (riconducibile all'incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all'interno del sedime aeroportuale) è invece pari ad oltre 5,5 mila posizioni lavorative attivate e 822 milioni di valore della produzione. Anche su questo fronte hanno inciso in misura significativa i lavori di ristrutturazione dell'aerostazione.

Impatto catalitico turistico di Linate

L'impatto catalitico di tipo turistico generato dallo scalo (non rilevato nel 2020 per l'inconsistenza dei flussi di traffico complessivi) evidenzia una generazione di valore economico pari a 681 milioni di euro, cui corrisponde l'attivazione di 9,8 mila posizioni occupazionali.

Il confronto tra l'impatto catalitico 2021 e quello generato in epoca pre-pandemica evidenzia come, a fronte del dimezzamento degli *incomers* – le notti trascorse sul territorio si siano ridotte solo del 22%, a causa dell'innalzamento della permanenza media (aumentata di oltre il 50%). Ciò impatta sull'entità della spesa totale per passeggero (superiore di un terzo rispetto al 2019) e contiene la riduzione del valore della produzione e dell'effetto occupazionale attivato al 30% circa dei livelli pre-Covid.

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Linate nel 2021



Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT



MilanAirports

RISULTATI

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Linate

	2019	2021	Δ% 21 vs. 19
<i>Incomers</i>	2.104.054	1.076.891	-48,8
Notti trascorse sul territorio	4.628.919	3.661.429	-22,6
Permanenza media (gg)	2,20	3,4	+54,5
Spesa per notte (euro)	214	186,2	-13,1
Spesa totale per passeggero (euro)	470,8	633,0	+33,9
Valore della produzione (mio euro)	990,6	681	-31,2
Effetto occupazionale	14.315	9.851	-31,0

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

L'impatto socio-economico complessivo di Linate

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Linate nel 2021 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 circa 3,9 miliardi di valore della produzione generato e 35 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Linate nel 2021

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	11.829	1.752
Indiretto	7.279	623
Indotto	5.509	822
Catalitico turistico	9.851	681
Totale	34.918	3.878

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS



MilanAirports

RISULTATI

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO¹²

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 2021 sono stati pari a 195,8 milioni di euro (+35,1% rispetto all'anno precedente, in conseguenza della ripresa del traffico legata alla pandemia), pari al 60,2% dei ricavi totali del Gruppo.

La componente preponderante dei ricavi *Aviation* è rappresentata dai proventi da diritti e infrastrutture centralizzate, che nel 2021 hanno pesato per l'87,4% del totale, seguiti dai corrispettivi per i servizi di sicurezza (8,6%) e da quelli per l'utilizzo di spazi in regime regolamentato (4,0%).

Incidenza ricavi da attività *Aviation*

	2021	2020
Ricavi gestione <i>Aviation</i> (migliaia di euro)	195.850	144.952
Ricavi <i>Aviation</i> (% su ricavi totali)	60,2	58,8
Altri ricavi (% su ricavi totali)	39,8	41,2

Fonte: SEA

Tipologia di ricavi da attività *Aviation* (migliaia di euro)

	2021	2020	% su totale Ricavi <i>Aviation</i>
Diritti e infrastrutture centralizzate	171.140	127.111	87,4
Controlli di Sicurezza	16.838	11.217	8,6
Utilizzo spazi in regime regolamentato	7.872	6.624	4,0
Totale	195.850	144.952	100

Fonte: SEA

Performance economiche del business Non Aviation

Incidenza ricavi da attività *Non Aviation*

	2021	2020
Ricavi di gestione <i>Non Aviation</i> (migliaia di euro)	116.650	91.846
Ricavi <i>Non Aviation</i> (% su ricavi totali)	35,9	37,3
Altri ricavi (% su ricavi totali)	64,1	62,7

Fonte: SEA

⁽¹²⁾ I valori del 2020 per le attività *business aviation*, *business non aviation* e per il valore generato e distribuito agli stakeholder sono stati riesposti a seguito della prossima uscita dal Gruppo di SEA Energia.



MilanAirports

RISULTATI

Tipologia di ricavi da attività *Non Aviation*

	2021 (migliaia di euro)	2020 (migliaia di euro)	% su totale Ricavi <i>Non Aviation</i>
<i>Retail</i>	37.333	26.975	32,0
Parcheggi	33.699	23.396	28,9
<i>Cargo</i>	17.824	16.644	15,3
Pubblicità	4.403	4.193	3,8
<i>Premium service</i>	6.505	4.816	5,6
<i>Real estate</i>	1.204	2.108	1,0
Servizi e altri ricavi	15.682	13.714	13,4
Totale	116.650	91.846	100

Fonte: SEA

I ricavi gestionali relativi al *business Non Aviation* registrati nel 2021 sono stati pari a 116,7 milioni di euro (+27% rispetto all'anno precedente, a fronte della ripresa del traffico) e hanno rappresentato il 35,9% dei ricavi totali del Gruppo. La voce di ricavo più significativa del *business Non Aviation* è costituita dalle attività *retail* (32,0% del totale) seguita dai parcheggi (28,9%), con un aumento rispetto al 2020 rispettivamente del 38,4% e del 44,0%. Per i ricavi *retail*, l'aumento è del 40,2% per i ricavi degli *shop* e del 36,1% per il *food & beverage* rispetto allo scorso esercizio.

RETAIL

La voce di ricavo più significativa del *retail* è rappresentata dalla voce *shop* (43,4% del totale), seguita dal *food & beverage* (25,3%), dal *car rental* (24,1%) e infine da servizi bancari (7,1%).

Tipologia di ricavi *Retail*

Fatturato servizi al dettaglio	2021 (migliaia di euro)	2020 (migliaia di euro)	% su totale <i>Retail</i> 2021
<i>Shop</i>	16.219	11.570	43,4
<i>Food & beverage</i>	9.460	6.952	25,3
<i>Car Rental</i>	8.995	5.997	24,1
Servizi bancari	2.659	2.456	7,1
Totale ricavi <i>Retail</i>	37.333	26.975	100

Fonte: SEA



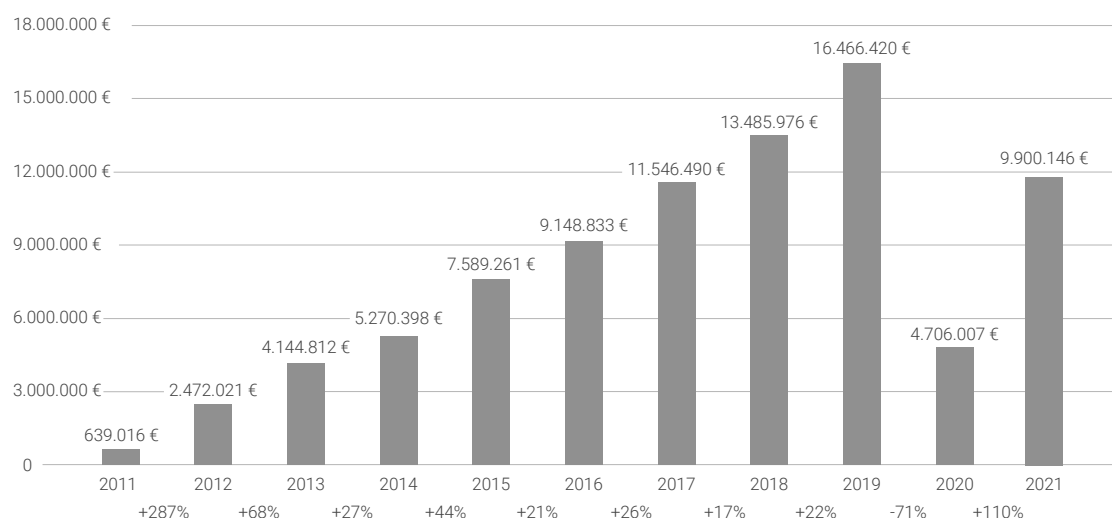
MilanAirports

RISULTATI

E-COMMERCE

Le performance del sito e-commerce SEA nel 2021 hanno registrato un importante recupero del fatturato (+110% vs 2020) rispetto alla battuta d'arresto del 2020 causata dall'emergenza Covid-19. In linea con i trend di mercato, cresce la propensione all'acquisto da dispositivi mobili (app e mobile) con una quota pari al 28% del totale vendite, in crescita di 5 punti percentuali rispetto al 2020.

Trend annuale fatturato totale E-commerce: 2011-2021



Fonte: SEA

Il lancio del nuovo sito e-commerce alla fine del 2021 ha dato una ulteriore spinta alle vendite *on line* del periodo natalizio. Il nuovo sito, che nasce *mobile first*, è una combinazione di nuove tecnologie, miglioramento della *user experience* e *restyling* grafico, e ha l'obiettivo di guidare l'utente con fluidità e facilità alla conversione.

Inoltre, a luglio 2021 è stato lanciato il nuovo sito Milano Malpensa Boutique, il portale dei *brand* del lusso presenti al *Terminal 1* di Malpensa, grazie al quale i passeggeri possono sfogliare i cataloghi e prenotare a distanza i prodotti degli *shop* aderenti all'iniziativa.

Il sito il cui obiettivo è l'incremento delle vendite della galleria commerciale di Malpensa, rappresenta il primo passo verso un'evoluzione digitale dell'offerta commerciale della Piazza del Lusso di Malpensa *Terminal 1*, resa ancora più indispensabile dai mutamenti nelle abitudini di consumo in corso da anni ma accelerati dalla pandemia, introducendo un nuovo canale di presentazione dell'offerta e di vendita e puntando ad ampliare la *customer base*.

Il portale ha come *target* di riferimento i passeggeri altospendenti in partenza dall'area *Extra-Schengen* – in particolare russi, cinesi, mediorientali, il cui comportamento di acquisto risulta già maggiormente orientato all'interazione tra fisico e digitale.

Milano Malpensa Boutique accoglie attualmente a bordo un catalogo di circa 2.000 prodotti e 4 negozi: Etro, Montblanc, Dufry (con una selezione di prodotti di alta fascia) e Ferrari Spazio Bollicine. L'ingresso di altre *boutique* del lusso è attualmente in trattativa.

Il traffico a sito è andato progressivamente crescendo, grazie anche alle campagne *marketing* di supporto, arrivando a raggiungere picchi del 6% di traffico interessato presente a sito sul totale dei passeggeri in *target*.



MilanAirports

RISULTATI

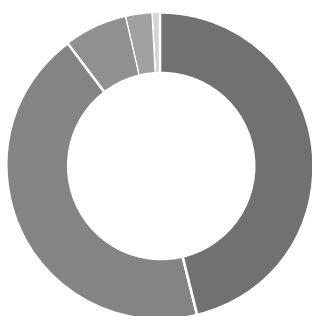
Il valore generato e distribuito agli stakeholder

Nel 2021 SEA ha generato valore economico per un importo pari a 325,2 milioni di euro, in aumento del 31,9% rispetto all'anno precedente. Il 97,9% di questo valore (318,5 milioni di euro) è stato distribuito agli *stakeholder* sotto forma di pagamenti e altre forme di trasferimento (+5,7% rispetto all'anno precedente), passando da 301,3 a 318,5 milioni. I principali percettori di questo valore sono stati i fornitori, ai quali sono stati distribuiti 147,6 milioni (134,7 milioni nell'anno precedente) pari al 46,3% del totale e le risorse umane, cui sono stati erogati 138,7 milioni (43,5% del valore complessivamente distribuito). La quota di valore erogata ai fornitori di capitale è stata di 21,4 milioni pari al 6,7% del valore distribuito (20,3 milioni nel 2020). La quota destinata alla pubblica amministrazione - sotto forma di imposte e tasse - è stata pari a 8,7 milioni (2,7% del valore distribuito). È stata infine pari allo 0,2%, anche per il 2021, la parte di valore distribuito destinata alla società e al territorio, corrispondente alla somma delle liberalità erogate a enti e associazioni del terzo settore a titolo di supporto per progetti di carattere culturale, umanitario, scientifico e sportivo.

Prospetto del valore economico generato e distribuito dal Gruppo (migliaia di euro)

		2021	2020
Valore economico direttamente generato		325.232	246.515
a) Ricavi	Ricavi di gestione	325.232	246.515
Valore economico distribuito		318.500	301.317
b) Costi operativi riclassificati	Costi di materiali di consumo e altri costi operativi riclassificati	147.594	134.710
c) Costi commerciali	Costi commerciali	1.977	2.039
d) Retribuzioni e <i>benefit</i> delle risorse umane	Costi del lavoro	138.642	134.262
e) Pagamenti ai fornitori di capitali	Dividendi distribuiti nell'esercizio	2	6
	Oneri finanziari	21.428	20.313
f) Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	Imposte sul reddito correnti e oneri tributari	8.738	9.303
g) Investimenti nella comunità	Liberalità, sponsorizzazioni e collaborazioni	118	684
Valore economico trattenuto	<i>Calcolato come differenza tra il Valore economico generato e il Valore economico distribuito</i>	6.732	(54.802)

Valore economico distribuito nel 2021



46,3%	Valore distribuito ai fornitori di beni e servizi
43,5%	Valore distribuito ai dipendenti
6,7%	Valore distribuito ai fornitori di capitale
2,7%	Valore distribuito alla Pubblica Amministrazione
0,04%	Valore distribuito alla comunità
0,6%	Altro

Fonte: SEA



MilanAirports

RISULTATI

INTRODUZIONE ALLA TASSONOMIA

Cos'è la Tassonomia UE

Nell'ambito della strategia dell'Unione Europea (finalizzata allo sviluppo sostenibile e la transizione verso un'economia a basso contenuto di carbonio) e del Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile della Commissione Europea, un ruolo centrale è assunto dal sistema di classificazione o "tassonomia" delle attività sostenibili, che è definito nel Regolamento (UE) 2020/8525 del 18 giugno 2020 ("Regolamento"), il quale fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate eco-sostenibili.

L'obiettivo del Regolamento è di aumentare la trasparenza del mercato, consentendo agli operatori dei mercati finanziari di costruire prodotti e portafogli finanziari "ambientalmente sostenibili" sulla base delle informazioni fornite da imprese finanziarie e non finanziarie.

In particolare, il Regolamento sulla Tassonomia stabilisce una classificazione delle attività economiche sostenibili dal punto di vista ambientale.

Il Regolamento definisce sei obiettivi ambientali:

- Mitigazione dei cambiamenti climatici
- Adattamento ai cambiamenti climatici
- Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine
- Transizione verso un'economia circolare
- Prevenzione e riduzione dell'inquinamento
- Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Il 4 giugno 2021, la Commissione europea ha adottato gli atti delegati che stabiliscono tali criteri di vaglio tecnico soltanto con riferimento ai primi due obiettivi ambientali (mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici).

Cosa comporta la Tassonomia

In linea con le disposizioni del Regolamento, qualsiasi impresa soggetta all'obbligo di pubblicare una Dichiarazione Non Finanziaria deve includere all'interno della DNF informazioni su come e in che misura le attività dell'impresa siano associate ad attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento stesso.

In particolare, con riferimento all'esercizio di *reporting* 2021 le imprese non finanziarie devono rendicontare:

- la quota del loro fatturato proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento;
- la quota delle loro spese in conto capitale (*CapEx*) e la quota delle spese operative (*OpEx*) relativa ad attivi o processi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento.

Tali KPI devono essere rendicontati soltanto con riferimento alle cosiddette attività ammissibili ("*eligible*"): un'attività economica può essere considerata ammissibile se è inclusa in quelle elencate all'interno dei sopracitati atti delegati.

Approccio adottato da SEA nell'applicazione del Regolamento Delegato

A seguito di un'analisi delle richieste normative ed un confronto con ulteriori attori del settore aeroportuale, il Gruppo ha esaminato l'eventuale presenza dei requisiti secondo cui è possibile determinare se una o più attività economiche del Gruppo rientrano nelle descrizioni delle attività contenute negli allegati I e II dell'Atto Clima, al fine di considerarle ammissibili. Inoltre, si evidenzia che sono state considerate le più recenti note interpretative pubblicate dalla Commissione Europea¹ sull'implementazione dell'Articolo 8 del Regolamento UE sulla Tassonomia (2020/852).

Sulla base delle assunzioni sopra esposte, le attività economiche rientranti nella Tassonomia UE individuate come riferibili a SEA – così come descritte nell'*Annex 1* e 2 del Regolamento Delegato - sono state:

¹Commissione Europea: FAQ del 20 Dicembre 2021 e note interpretative del 2 febbraio 2022.



MilanAirports

RISULTATI

Annex 1 - Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

a. Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio.

Costruzione, ammodernamento, manutenzione e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ dallo scarico degli aeromobili o per le operazioni proprie dell'aeroporto, nonché per la fornitura di energia elettrica e di aria condizionata agli aeromobili in sosta. (...)

b. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada.

Acquisto, finanziamento, *leasing*, noleggio e gestione di veicoli per il trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane. (...) Le attività economiche di questa categoria comprendono anche servizi di autobus di linea a lunga percorrenza, noleggi speciali, escursioni e altri servizi occasionali di autobus da turismo, navette aeroportuali (anche all'interno degli aeroporti), gestione di scuolabus e autobus per il trasporto. (...)

Annex 2 - Contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici

Infrastrutture aeroportuali

Costruzione, ammodernamento e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ dallo scarico degli aeromobili o per le operazioni proprie dell'aeroporto, nonché per la fornitura di energia elettrica e di aria condizionata agli aeromobili in sosta. (...)

Per quanto riguarda l'attività denominata "Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio", la descrizione è stata interpretata nel senso di identificare una attività di costruzione, ammodernamento e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂:

- dallo scarico degli aeromobili
- per le operazioni proprie dell'aeroporto.

È stato pertanto adottato un criterio di individuazione delle attività economiche cautelativo, molto vicino a quello identificabile riferendosi ai criteri di vaglio tecnico.

È stato inoltre fatto riferimento solo alle attività economiche elencate negli *Annex* in cui fosse esplicito il richiamo all'attività aeroportuale e sono state invece escluse altre attività economiche (ad es. Edilizia e attività immobiliari) che potrebbero ipoteticamente rientrare nella sfera delle attività riferibili alla gestione aeroportuale.

Il gruppo SEA si riserva, in ogni caso, di rivedere questa impostazione alla luce sia di eventuali ulteriori chiarimenti da parte del legislatore o di organi tecnici che delle prassi prevalentemente adottate all'interno del comparto di appartenenza.

Indicatori delle attività economiche "eligible" di SEA

Si espongono di seguito gli indicatori di ricavi e di investimenti (*CapEx*) ammissibili alla tassonomia per quanto concerne la mitigazione dei cambiamenti climatici.

Le spese operative (*OpEx*) non sono state riportate in quanto di entità non significativa.

Indicatori delle attività economiche "eligible" di SEA

	Totale (.000 euro)	% Eleggibile	% Non eleggibile
Ricavi	325.231	0,9%	91,9%
CapEx	38.442	9,6%	90,4%

Fonte: SEA

Impegno

IMPEGNO



PARAMETRI ESG INTEGRATI NELLA STRATEGIA

L'integrazione dei parametri ESG nella strategia aziendale è stata realizzata attraverso la formulazione di una *Sustainability Vision* di lungo periodo e di un Piano di Sostenibilità che individua obiettivi di medio termine coerenti con tale *vision*. L'approccio adottato per la realizzazione di questi strumenti di pianificazione comprende i seguenti strumenti metodologici:

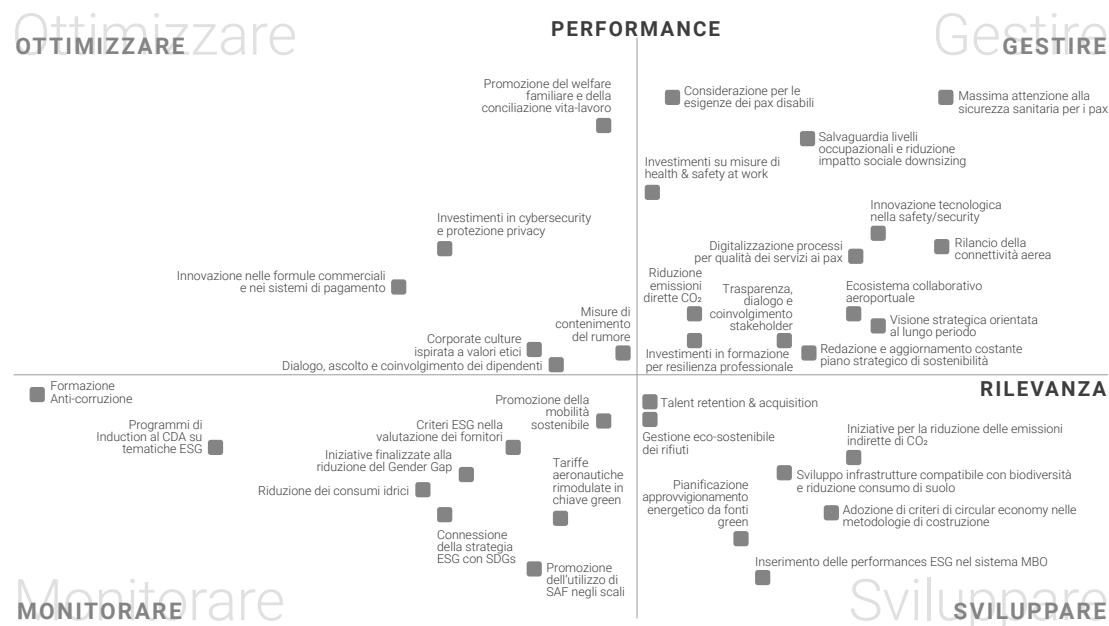
- analisi dello scenario ESG, sia complessivo (EU Green New Deal, Strategia per una Mobilità Sostenibile e Intelligente, Riforma BEI, ecc.) che specifico dell'*aviation industry* europea (Pacchetto *aviation* del "Fit for 55", opposizione ai piani di espansione di aeroporti europei, misure di riduzione del traffico aereo da parte di singoli paesi europei);
- valutazione delle *policy* e dei *framework* sulla sostenibilità prodotti all'interno dell'industria internazionale del trasporto aereo (EU Pact for Sustainable Aviation, Destination 2050, Sustainability Strategy for Airports, ecc.);
- analisi di *benchmarking* condotta su un gruppo di aeroporti europei in merito alle strategie e ai piani di sostenibilità;
- formulazione di una matrice delle priorità strategiche di sostenibilità.

Quest'ultimo *tool* è stato realizzato congiuntamente con l'analisi di materialità che nel 2020 ha portato alla definizione della matrice di materialità 2020-2022.

La matrice delle priorità strategiche di sostenibilità ha le seguenti proprietà:

- definisce la griglia tematica di riferimento del Piano di Sostenibilità;
- è stata costruita incrociando la media delle valutazioni sia di rilevanza (quanto è importante l'argomento) che di *performance* (valutazione dei risultati sinora ottenuti da SEA sull'argomento) degli *item* espressi dai 111 *stakeholder* esterni e dai 19 *manager* SEA;
- individua 4 quadranti comprendenti rispettivamente: le *issues* su cui pianificare azioni di sviluppo (quadrante "sviluppare"), quelle su cui mantenere invariato il livello di impegno (quadrante "gestire"), quelle su cui vanno rimodulate le risorse impegnate (quadrante "ottimizzare") e quelle che al momento non risultano primarie ma su cui va mantenuta una costante osservazione (quadrante "monitorare");
- fornisce indicazioni sugli ambiti di intervento prioritari da considerare nella definizione di un Piano di Sostenibilità a medio termine.

Matrice delle priorità strategiche di sostenibilità di SEA



Fonte: SEA



MilanAirports

IMPEGNO

Mettendo a fattor comune le evidenze degli strumenti prima descritti è stato prodotto il *framework* della strategia di sostenibilità di SEA. Seguendo il modello “*Sustainable Strategy for Airport*” proposto da ACI Europe, il *framework* si articola i 3 principali ambiti d’impatto (ambientale, sociale, economico), ciascuno dei quali è a sua volta articolato in 3 temi, secondo lo schema sotto riportato.

SEA ESG Strategic Framework

Strategic Pillars	Strategic topics	Items
 ENVIRONMENTAL IMPACTS	Net Zero 2030 Airports	— Azzeramento emissioni CO₂ Scope 1 e 2 — Riduzione emissioni Scope 3
	Green Infrastructure	— Green constructions & refurbishments — Water management — Waste management
	Good Neighborhood	— Noise management — Biodiversity policy
 SOCIAL IMPACTS	High quality travel	— Incremento qualità servizi erogati ai passeggeri — Accessibilità e servizi per i passeggeri a ridotta mobilità
	Empowered people	— Valorizzazione della diversity & iclusion
	Partnership with community	— Noise management — Biodiversity policy
 ECONOMIC IMPACTS	Sustainable Supply Chain	— Applicare criteri ESG nelle scelte d’acquisto — Monitorare il livello di rischio ESG nella filiera di fornitura
	Modal Shift	— Aumentare la quota di accessibilità agli scali delle modalità di trasporto green
	Economic development	— Rafforzare la connettività aerea per migliorare l’impatto catalitico degli scali
Enablers factors		
 SUSTAINABLE GOVERNANCE	Stakeholder Engagement	— Puntare alla ricerca di soluzioni condivise coinvolgendo gli stakeholder
	Management by ESG objectives	— Adottare decisioni di business sostenibili inserendo criteri ESG in MBO

Fonte: SEA



A complemento del *framework* sono stati individuati dei "fattori abilitanti" trasversali che andranno sempre più a caratterizzare la governance dei processi ESG:

- lo *stakeholder engagement*, da intendersi quale prassi da affermare in maniera diffusa e continuativa che spinga l'azienda a ricercare soluzioni e definire azioni in maniera condivisa con gli *stakeholder* interessati,
- l'introduzione di obiettivi ESG all'interno dei sistemi di remunerazione variabile del *top management*.

Sistemi di gestione certificati connessi con gli obiettivi di sostenibilità

Strategic Pillars	Strategic topics	Items	Certified Management System
 ENVIRONMENTAL IMPACTS	Net Zero 2030 Airports	— Net zero emissioni CO₂ Scope 1 e 2 — Riduzione emissioni Scope 3	— Airport Carbon Accreditation 4+ Level¹ — ISO 50001²
	Green Infrastructure	— Certificazioni green delle costruzioni — Water management — Waste management	— BREEAM In Use³ — ISO 14001⁴ — Make It Sustainable⁵
	Good Neighborhood	— Noise management — Biodiversity policy	— ISO 14001
 SOCIAL IMPACTS	High quality travel	— Incremento qualità servizi erogati ai passeggeri — Accessibilità e servizi per i passeggeri a ridotta mobilità	— ISO 9001⁶ — ISO 27001⁷ — Data Register UNI CE⁸ — Certificazione si Servizio TUV Italia⁹
	Empowered people	— Valorizzazione della diversity — Azzeramento gender pay gap	— ISO 45001¹⁰ — Family Audit¹¹
 ECONOMIC IMPACTS	Sustainable Supply Chain	— Applicare criteri ESG nelle scelte d'acquisto — Monitorare il livello di rischio ESG nella filiera	— ISO 37001¹² — Make It Sustainable
	Modal Shift	— Aumentare la quota di accessibilità agli scali delle modalità di trasporto green	— Airport Carbon Accreditation 4+ Level

Fonte: SEA

1) Consegimento del «Net-Zero» per le emissioni dirette di CO₂ al 2030

2) Standard internazionale per la gestione dell'energia

3) Certificazione delle prestazioni ambientali degli edifici (Corpo F Linate)

4) Sistema di Gestione Ambientale

5) Applicazione di principi di sostenibilità per i processi di maintenance

6) Sistema di Gestione per la Qualità dei servizi erogati.

7) Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.

8) Adeguamento delle infrastrutture aeroportuali per l'accessibilità dei PRM

9) Servizio di assistenza ai PRM

10) Sistema di gestione per la Sicurezza e la Salute dei Lavoratori.

11) Certificazione dei processi di pari opportunità e work-life balance

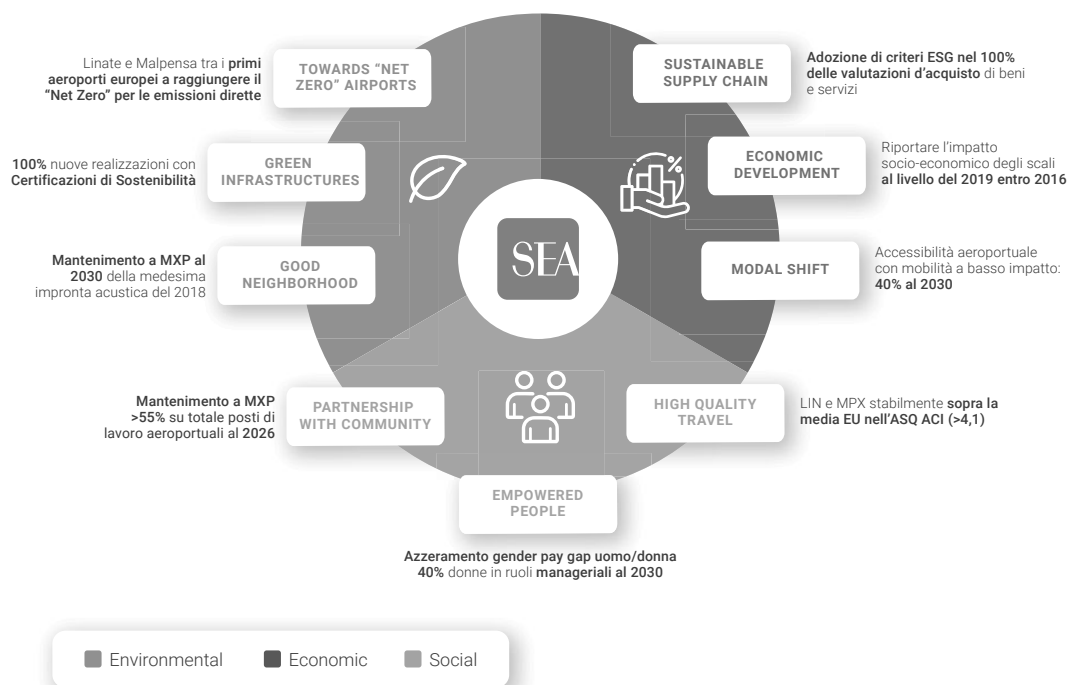
12) Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.



Un fattore da evidenziare, nella valutazione degli impegni di sostenibilità dell'azienda, è costituito dal pacchetto di sistemi di gestione certificati, che costituiscono il retroterra di prassi e di cultura ESG che SEA ha alimentato e consolidato nell'ultimo decennio. A presidio di ciascuno dei nove ambiti programmatici (tranne due, per i quali non sono contemplate certificazioni) sono presenti uno o più sistemi di gestione certificati che, in alcuni casi (ad esempio l'*Airport Carbon Accreditation level 4+*), costituiscono il vero e proprio "motore" del processo di miglioramento delle *performance* di sostenibilità, mentre in altri rappresentano una piattaforma di capacità acquisite (in termini di consuetudine al miglioramento continuo, di ricerca di prassi virtuose, di misurazione dei parametri significativi) che attesta la solidità e la non estemporaneità degli impegni assunti per il futuro su quei temi.

Il *framework* strategico dei temi ESG ha costituito la piattaforma tematica su cui impostare il lavoro di programmazione. Il primo step è rappresentato dalla *Sustainability Vision 2030* degli aeroporti di Milano, condensata nello schema seguente.

Sustainability Vision degli aeroporti di Milano al 2030



Per ciascuno di questi macro-obiettivi sono in corso di definizione piani operativi completi e dettagliati, che guideranno l'azienda nella individuazione di specifici progetti, nell'assegnazione delle risorse necessarie alla loro attuazione e nell'integrazione delle azioni nel *business plan*. Il completamento dei piani operativi verrà realizzato nel corso del 2022.

Appendice

— APPENDICE



APPENDICE: ALTRE PERFORMANCE DI SOSTENIBILITÀ

LA GOVERNANCE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Posizioni e partecipazione sulla politica pubblica

SEA partecipa alle seguenti associazioni di categoria nazionali e/o internazionali:

Assaeroporti - Associazione Italiana Gestori Aeroporti con il compito di tutelare e rafforzare la posizione dei gestori degli aeroporti, valorizzando la loro funzione ed interagendo con le istituzioni di governo per assicurare lo sviluppo del trasporto aereo.

Assoclearance - Associazione Italiana Gestione *Clearance* e *Slots* composta da compagnie aeree e da gestori aeroportuali italiani con il compito di ottimizzare la distribuzione delle bande orarie e l'attribuzione degli *slot* ai vettori.

Assolombarda - Associazione nazionale di piccole, medie e grandi imprese con lo scopo di tutelare gli interessi degli associati nel rapporto con gli interlocutori esterni attivi in vari ambiti mettendo a disposizione un'ampia gamma di servizi specialistici che contribuiscono allo sviluppo delle imprese.

ATAG Air Transport Action Group - Associazione che rappresenta tutti gli attori partecipanti alla filiera che compone l'industria del trasporto aereo, con lo scopo di implementare la comunicazione tra i diversi soggetti e promuovere lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

UNIVA Varese - Associazione di imprese che fa parte del Sistema Confindustria, con lo scopo di favorire il progresso dell'industria provinciale promuovendo la collaborazione tra le imprese.

ACI Europe - *Airport Council International* - Associazione degli aeroporti europei, che garantisce una comunicazione efficace e di negoziazione su aspetti legislativi, commerciali, tecnici, ambientali, passeggeri e altri interessi.

IGI - Istituto Grandi Infrastrutture è un centro-studi con lo scopo di approfondire i temi degli appalti pubblici.

AIGI - Associazione Italiana Giuristi d'impresa con lo scopo di promozione, formazione e sviluppo del Giurista di Impresa e del suo ruolo in Italia.

LA GESTIONE ORGANIZZATIVA

Le nostre persone¹⁴

Collaboratori esterni per genere al 31 dicembre (n.)

	2021			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Collaboratori somministrati	9	41	50	7	30	37

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia sono tutti subordinati.

Fonte: SEA

¹⁴ In previsione della cessione di SEA Energia da parte del Gruppo SEA, i dati dell'organico al 31/12/2021 sono esposti in modo separato rispetto al Gruppo.



MilanAirports

APPENDICE

Personale dipendente subordinato per tipologia contrattuale, genere e sede al 31 dicembre (n.)

		2021			2020		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	Linate	335	761	1.096	343	795	1.138
	Malpensa	426	1.102	1.528	433	1.140	1.573
	Totale tempo indeterminato	761	1.863	2.624	776	1.935	2.711
	SEA Energia	5	22	27	5	23	28
Totale Gruppo		766	1.885	2.651	781	1.958	2.739
Tempo determinato	Linate	3	4	7	2	3	5
	Malpensa	-	1	1	4	3	7
	Totale tempo determinato	3	5	8	6	6	12
	Totale	764	1.868	2.632	782	1.941	2.723
Totale Gruppo		769	1.890	2.659	787	1.964	2.751

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia sono a tempo indeterminato di cui 5 donne (1 a Linate e 4 a Malpensa) e 22 uomini nel 2021 (8 a Linate e 14 a Malpensa) mentre nel 2020 5 donne (1 a Linate e 4 a Malpensa) e 23 uomini (8 a Linate e 15 a Malpensa). Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato per tipologia d'impiego e genere al 31 dicembre (n.)

		2021				2020			
		Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale
Full time		580	1.801	2.381	25	2.406	588	1.868	2.456
Part time		184	67	251	2	253	194	73	267
Totale		764	1.868	2.632			782	1.941	2.723
SEA Energia		5	22	27	27		5	23	28
Totale Gruppo		769	1.890	2.659		2.659	787	1.964	2.751

Fonte: SEA

La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31/12/2021 rappresentano lo 0,3% del totale dipendenti, mentre i lavoratori *part time* rappresentano il 10,5%. Anche i dipendenti somministrati al 31/12/2021 rappresentano una quota marginale, pari al 2% 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 in uscita per sede, genere e fasce di età (n.)

		2021								
		<30			30-50			>50		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Linate		-	2	2	4	8	12	12	36	48
Malpensa		-	-	-	-	2	2	9	42	51
Totale		-	2	2	4	10	14	21	78	99
Turnover		0,0%	11,8%	8,3%	1,3%	1,4%	1,4%	4,7%	6,8%	4,3%
		2020								
		<30			30-50			>50		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Linate		-	1	1	1	9	10	6	38	44
Malpensa		1	-	1	-	1	1	5	39	44
Totale		1	1	2	1	10	11	11	77	88
Turnover		16,7%	7,7%	10,5%	0,3%	1,2%	0,9%	2,6%	6,8%	3,7%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo. Fonte: SEA

Per quanto riguarda le cessazioni, il 56% ha riguardato qualifiche impiegatizie, e per il 76% è stata conseguenza del piano di mobilità e di risoluzione incentivata. La popolazione in uscita è stata per circa il 78% di genere maschile e per circa l'86% di età superiore ai 50 anni. Il 54% delle uscite ha interessato lo scalo di Linate.



MilanAirports

APPENDICE

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA in entrata per sede, genere e fasce di età (n.)

	2021									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	4	5	9	3	3	6	-	5	5	20
Malpensa	-	1	1	-	2	2	-	-	-	3
Totale	4	6	10	3	5	8	-	5	5	23
Turnover	57,1%	35,3%	41,7%	1,0%	0,7%	0,8%	0,0%	0,4%	0,3%	0,9%

	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%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo.

Fonte: SEA

Le 23 assunzioni, realizzate per il 78% nelle qualifiche di quadro e impiegato e per circa il 70% di genere maschile, sono state principalmente assunzioni qualificate (78%). Il 43% dei nuovi assunti è di età inferiore ai 30 anni. Le assunzioni sono state realizzate per l'87% sullo scalo di Linate.

Personale dipendente subordinato per inquadramento, genere e fasce di età al 31 dicembre (n.)

	2021									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	1	14	15	4	25	29	44
Quadri	-	-	-	38	67	105	65	102	167	272
Impiegati	7	15	22	253	393	646	352	666	1.018	1.686
Operai	-	2	2	18	236	254	26	348	374	630
Totale	7	17	24	313	718	1.031	449	1.155	1.604	2.632

	2020									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	1	12	13	5	31	36	49
Quadri	-	-	-	44	70	114	59	109	168	282
Impiegati	6	10	16	293	460	753	330	638	968	1.737
Operai	-	3	3	23	271	294	21	337	358	655
Totale	6	13	19	361	813	1.174	415	1.115	1.530	2.723

Fonte: SEA



MilanAirports

APPENDICE

Personale dipendente subordinato di SEA Energia per inquadramento, genere e fasce di età al 31 dicembre (n.)

	2021									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1
Quadri	-	-	-	-	1	1	-	1	1	2
Impiegati	-	-	-	3	6	9	2	11	13	22
Operai	-	-	-	-	1	1	-	1	1	2
Totale	-	-	-	3	8	11	2	14	16	27

	2020									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	2	-	-	-	-	-	1	1	1
Quadri	-	-	-	-	1	1	-	1	1	2
Impiegati	-	-	-	3	7	10	2	11	13	23
Operai	-	-	-	-	1	1	-	1	1	2
Totale	-	-	-	3	9	12	2	14	16	28

Fonte: SEA

Il 60% 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 31/12/2021 risultano in forza 116 dipendenti disabili (127 al 31/12/2020). Inoltre, risultano in forza 5 dipendenti appartenenti alle categorie di cui all'articolo 18 della Legge 68/99 (5 nel 2020).

Relazioni Industriali

Il tasso di sindacalizzazione nel Gruppo è in linea con l'anno precedente.

Sindacalizzazione Gruppo SEA

	N° sigle sindacali	Sigle sindacali	% sindacalizzazione
31/12/2021	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	57%
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%

Principali accordi 2021 con le Organizzazioni Sindacali

Nel 2021 gli accordi sottoscritti hanno riguardato, oltre all'Accordo Quadro sugli ammortizzatori sociali, piano pensionamenti, piano incentivazione volontaria, le varie modalità di utilizzo della CIGD (cassa integrazione guadagni in deroga) e CIGS (cassa integrazione guadagni straordinaria) utilizzate nel corso dell'anno.

	2021	2020	2019
Numero di accordi siglati con le OO.SS.	6	2	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 e ancora in corso.



MilanAirports

APPENDICE

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 (compresivi 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. I consumi sono pertanto legati all'andamento delle condizioni meteo della stagione invernale.

Malpensa - Consumi materie prime

	2021	2020	2019
Kilfrosts ABC3 TYPEII (Lt)	683.603	770.814	1.070.069
Antighiacciante solido (Kg)	8.950	7.725	7.825
Antighiacciante liquido (Kg)	211.335	427.620	270.507

Linate - Consumi materie prime

	2021	2020	2019
Kilfrosts ABC3 TYPEII (Lt)	158.461	163.617	274.871
Antighiacciante solido (Kg)	-	-	-
Antighiacciante liquido (Kg)	95.300	163.460	180.466

Fonte: SEA



MilanAirports

APPENDICE

ANALISI DEL PERIMETRO DELLE TEMATICHE MATERIALI E RICONCILIAZIONE CON GLI STANDARD GRI

Tematiche D. Lgs. 254/2016	Tematiche materiali	Riconciliazione topic GRI	Perimetro	
			Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Ambientali	Promozione della mobilità sostenibile	Intermodalità	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	A cui il Gruppo contribuisce
	Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	Acqua e scarichi idrici	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i> ; A cui il Gruppo contribuisce
		Biodiversità		
		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>
	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>
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 (compresi lavoratori somministrati)	Causato dal Gruppo
		Relazioni industriali		
		Salute e sicurezza dei lavoratori		
Sociale	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		
	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>
	Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio	Presenza sul mercato	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	Impatti economici indiretti	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Comunità locali		

Tematiche D. Lgs. 254/2016	Tematiche materiali	Riconciliazione topic GRI	Perimetro	
			Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Lotta alla corruzione attiva e passiva	Visione strategica orientata al valore di lungo termine	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



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	7
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	9-10
102-3	Luogo della sede principale	7
102-4	Luogo delle attività	7
102-5	Proprietà e forma giuridica	8-9
102-6	Mercati serviti	97-98
102-7	Dimensione dell'organizzazione	7
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	79-80; 160-161
102-9	Catena di fornitura	101-104; 136
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	4-5
102-11	Principio di precauzione	18-19; 42-43
102-12	Iniziative esterne	126-127
102-13	Appartenenza ad associazioni	160
Strategia (2016)		
102-14	Lettera agli <i>stakeholder</i>	2-3
102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	18-19; 42-43
Etica e integrità (2016)		
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	7; 19-20; 37-38
Governance (2016)		
102-18	Struttura della <i>governance</i>	11; 15-17
102-19	Delega dell'autorità	17
102-20	Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali	15-17
102-22	Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati	15-17
102-23	Presidente del massimo organo di governo	15
Coinvolgimento degli stakeholder (2016)		
102-40	Elenco dei gruppi di <i>stakeholder</i>	33
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	163-164
102-42	Individuazione e selezione degli <i>stakeholder</i>	38-39
102-43	Modalità di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	38-39
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	42-43
Specifiche di rendicontazione (2016)		
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	4-5
102-46	Definizione del contenuto del <i>report</i>	4-5; 38-41
102-47	Elenco dei temi materiali	39-41; 165-166
102-48	Revisione delle informazioni	4-5
102-49	Modifiche nella rendicontazione	4-5
102-50	Periodo di rendicontazione	4-5
102-51	Data del <i>report</i> più recente	4-5
102-52	Periodicità di rendicontazione	4-5
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il <i>report</i>	4-5
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai <i>GRI Standard</i>	4-5
102-55	Indice dei contenuti GRI	167-171
102-56	<i>Assurance</i> esterna	172-174



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	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	9-10
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	9-10
GRI 201: Performance economica (2016)		
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	151
201-3	Piani pensionistici a benefici definiti	90
Topic: Presenza sul mercato		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	97-98; 116-121; 148-149
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	97-98; 116-121; 148-149
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	117-120
A02	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	117-120
A03	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	120-121
Topic: Impatti economici indiretti		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	41-42; 131-132; 135-147
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	41-42; 131-132; 135-147
GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)		
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	131-132
203-2	Impatti economici indiretti significativi	135-147
Topic: Pratiche di approvvigionamento		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	101-104
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	101-104
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)		
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	136
Topic: Anti-corruzione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	20-21
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	20-21
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	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	35; 61; 73-74; 114
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	35; 61; 73-74; 114
GRI 302: Energia (2016)		
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	73
302-3	Intensità energetica	74
Topic: Acqua e scarichi idrici		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	35; 61; 70-71; 74; 114
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	35; 61; 70-71; 74; 114



MilanAirports

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	74
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	70-71
303-3	Prelievo idrico	74
303-4	Scarico di acqua	70
A04	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	70-71
Topic: Biodiversità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	76-77
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	76-77
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	76-77
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	76-77
Topic: Emissioni		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	35; 61-66; 114
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	35; 61-66; 114
GRI 305: Emissioni (2016)		
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scopo 1)	62-66
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scopo 2)	62-66
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scopo 3)	62-66
305-4	Intensità delle emissioni di GHG	62
305-7	Ossidi di azoto (NOx), Ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni significative	66-67
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	66-67
Topic: Rifiuti		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	35; 61; 75-76; 114
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	35; 61; 75-76; 114
GRI 306: Rifiuti (2020)		
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	75-76
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	75-76
A06	Quantità di liquido antigelo (<i>de-icing</i>) utilizzato e trattato (m³ e/o ton) suddiviso per piste e aeromobili	71; 164
Topic: Valutazione ambientale dei fornitori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	101-104
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	101-104
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori (2016)		
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati secondo criteri ambientali	102-103
Topic: Rumore		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	67-69
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	67-69
A07: Rumore (2014)		



MilanAirports

APPENDICE

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
A07	Numero e percentuale di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	68
GRI 400: INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE		
Topic: Occupazione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	78-80
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	78-80
GRI 401: Occupazione (2016)		
401-1	Nuovi assunzioni e <i>turnover</i>	161-162
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	89
Topic: Relazioni industriali		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	163-164
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	163-164
GRI 402: Relazioni industriali (2016)		
402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	164
Topic: Salute e sicurezza dei lavoratori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	35; 83-88; 114
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	35; 83-88; 114
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori (2018)		
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	83
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	87
403-3	Servizi di medicina del lavoro	86-87
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	84-85
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	86
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	86
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	87
403-9	Infortuni sul lavoro	88
403-10	Malattie professionali	88
Topic: Formazione e istruzione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	80-81
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	80-81
GRI 404: Formazione e istruzione (2016)		
404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente	81
404-2	Programmi per l'aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	81
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle <i>performance</i> e dello sviluppo professionale	81
Topic: Diversità e pari opportunità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	83
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	83
GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)		
405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	15; 162-163



MilanAirports

APPENDICE

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	83
Topic: Comunità locali		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	41-42
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	41-42
GRI 413: Comunità locali (2016)		
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazione d'impatto e programmi di sviluppo	131-132
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	135-147
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	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	101-104
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	101-104
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)		
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	102-103
Topic: Salute e sicurezza dei consumatori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	67-69; 122-124
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	67-69; 122-124
GRI 416: Salute e sicurezza dei consumatori (2016)		
416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sicurezza per categorie di prodotto e servizi	67-69; 122-124
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	123-124
Topic: Qualità del servizio		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	124-127; 129-131
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	124-127; 129-131
Topic: Intermodalità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	51-60
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	51-60
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	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	40; 155-158
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	40; 155-158
Topic: Inserimento performance ESG nel sistema MBO		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	17
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	17



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 2021 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 23 marzo 2022 (di seguito "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "*Introduzione alla Tassonomia*" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

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 di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. Mi-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 di *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 subito connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.



MilanAirports

APPENDICE

Deloitte

3

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed 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 2021 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.

Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Introduzione alla Tassonomia" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Marco Pessina
Socio

Milano, 12 aprile 2022



Gruppo SEA - Dichiarazione consolidata non finanziaria 2021

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 2022 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

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 25 maggio 2022 dal sito internet <https://seamilano.eu/it/sustainability-report-2021>, 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, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.