

711 - BILANCIO ORDINARIO D'ESERCIZIO

Data chiusura esercizio 31/12/2022

**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
Impresa in fase di aggiornamento

Indice

Capitolo 1 - PROSPETTO CONTABILE	2
Capitolo 2 - NOTA INTEGRATIVA	7
Capitolo 3 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA	66
Capitolo 4 - RELAZIONE GESTIONE	111
Capitolo 5 - RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE	178
Capitolo 6 - RELAZIONE SINDACI	184
Capitolo 7 - DICHIARAZIONE DI CARATTERE NON FINANZIARIO	192



PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

(in euro)	Note	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	913.693.269		918.529.927	
Immobilizzazioni materiali	6.2	128.900.168		143.401.471	
Diritto d'uso beni in leasing	6.3	13.996.808		12.977.140	
Investimenti immobiliari	6.4	3.399.336		3.400.835	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.5	49.170.249		50.470.566	
Altre partecipazioni	6.6	1.133		1.133	
Imposte differite attive	6.7	113.282.679		119.412.545	
Altri crediti non correnti	6.8	60.490.066		52.402.141	
Totale Attività non correnti		1.282.933.708	0	1.300.595.758	0
Rimanenze	6.9	1.557.928		1.738.310	
Crediti commerciali	6.10	126.152.774	18.794.060	97.998.321	16.513.240
Crediti finanziari correnti	6.11			20.542.388	20.542.388
Crediti per imposte	6.12	2.984.963		791.642	
Altri crediti correnti	6.13	6.455.127	441.898	4.935.905	
Cassa e disponibilità liquide	6.14	160.023.851		134.129.979	
Totale Attivo corrente		297.174.643	19.235.958	260.136.545	37.055.628
TOTALE ATTIVO		1.580.108.351	19.235.958	1.560.732.303	37.055.628
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	54.552.889		130.369.831	
Risultato dell'esercizio	6.15	194.918.805		(80.287.615)	
PATRIMONIO NETTO		276.971.694	0	77.582.216	0
Fondo rischi e oneri	6.16	227.012.676		210.721.271	
Fondi relativi al personale	6.17	29.539.826		43.525.713	
Altri debiti non correnti	6.21	6.589.610		84.736.246	
Passività finanziarie non correnti	6.18	519.508.653		584.221.572	
Totale Passività non correnti		782.650.765	0	923.204.802	0
Debiti commerciali	6.19	190.144.038	11.600.217	145.280.467	22.447.095
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	11.102.450		7.524.724	
Altri debiti correnti	6.21	279.795.361		170.315.023	
Passività finanziarie correnti	6.18	39.444.043	10.454.494	236.825.071	11.517.214
Totale Passivo corrente		520.485.892	22.054.711	559.945.285	33.964.309
TOTALE PASSIVO		1.303.136.657	22.054.711	1.483.150.087	33.964.309
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.580.108.351	22.054.711	1.560.732.303	33.964.309



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

CONTO ECONOMICO

(in euro)	Note	2022		2021	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	728.558.985	65.932.119	319.260.549	36.372.264
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	32.675.743		23.748.828	
Totale ricavi		761.234.728	65.932.119	343.009.377	36.372.264
Costi del lavoro	7.3	(185.129.424)	788.872	(136.311.258)	666.521
Materiali di consumo	7.4	(10.435.178)	(89.728)	(7.352.783)	
Altri costi operativi	7.5	(254.296.854)	(117.506.004)	(152.566.067)	(54.401.148)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(30.832.467)		(21.520.649)	
Totale costi operativi		(480.693.923)	(116.806.860)	(317.750.757)	(53.734.627)
Margine operativo lordo / EBITDA ^(*)		280.540.805	(50.874.741)	25.258.620	(17.362.363)
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	4.772.911		(24.584.875)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(30.581.926)		(20.467.137)	
Ammortamenti	7.9	(61.082.681)		(65.841.332)	
Risultato operativo		193.649.109	(50.874.741)	(85.634.724)	(17.362.363)
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	29.936.141	29.936.141		
Oneri finanziari	7.11	(18.201.388)	(16.085)	(21.427.007)	
Proventi finanziari	7.11	795.567	607.297	1.632.941	672.831
Risultato prima delle imposte		206.179.429	(20.347.388)	(105.428.790)	(16.689.532)
Imposte	7.12	(11.260.624)		25.141.175	
Risultato netto		194.918.805	(20.347.388)	(80.287.615)	(16.689.532)

^(*) 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)	2022	2021
Risultato netto	194.918.805	(80.287.615)
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
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge		(288.423)
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	0	913.333
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	5.882.464	(1.442.669)
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(1.411.791)	346.239
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	4.470.673	(1.096.430)
Totale altre componenti del risultato complessivo	4.470.673	(183.097)
Totale risultato complessivo dell'esercizio	199.389.478	(80.470.712)



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

RENDICONTO FINANZIARIO

(in euro)	2022	2021
Risultato prima delle imposte	206.179.429	(105.428.790)
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	61.082.681	65.841.332
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	(5.208.980)	21.352.109
Oneri finanziari netti	17.405.821	19.794.066
Oneri (Proventi) da partecipazioni	(29.936.141)	
Altre variazioni non monetarie	13.582.453	(2.896.492)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	263.105.263	(1.337.775)
Variazione rimanenze	34.902	369.890
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(25.311.890)	(63.884.130)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	59.904.096	55.127.427
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	34.627.108	(8.386.813)
Imposte sul reddito pagate	0	0
Cash flow derivante dall'attività operativa	297.732.371	(9.724.588)
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
- immateriali ^(*)	(39.743.595)	(26.317.486)
- materiali	(5.592.375)	(5.429.020)
- finanziarie	(1.168.677)	(25.000)
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
- materiali e immobiliari	569.891	1.338.800
Dividendi incassati	5.535.007	
Incasso cessione partecipazione detenuta in SEA Energia	31.260.761	
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(9.138.988)	(30.432.706)
Variazione indebitamento finanziario lordo:		
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine	(264.045.003)	(400.580.186)
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	17.289.082	12.638.260
Dividendi distribuiti	(2.021)	(2.318)
Interessi e commissioni pagate	(15.941.569)	(27.161.962)
Interessi incassati		1.143.935
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(262.699.511)	(413.962.271)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	25.893.872	(454.119.565)
Disponibilità liquide di inizio esercizio	134.129.979	588.249.544
Disponibilità liquide di fine esercizio	160.023.851	134.129.979

^(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2022 è pari a 21.715 migliaia di euro a fronte di 16.589 migliaia di euro dell'esercizio 2021.

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 2021	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
Operazioni con gli azionisti												
Destinazione del risultato di esercizio 2021												
										(80.287.615)	80.287.615	0
Altri movimenti												
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					4.470.673					4.470.673		4.470.673
Risultato dell'esercizio											194.918.805	194.918.805
Saldo al 31 dicembre 2022	27.500.000	14.813.951	0	0	(43.799)	94.361.426	(120.366.865)	5.500.000	60.288.176	54.552.889	194.918.805	276.971.694



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 2022 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 2022 le performance economiche e i dati di traffico confermano la ripresa già iniziata nell'esercizio 2021. L'abolizione delle restrizioni che ha coinvolto quasi tutti i paesi, a seguito del ridimensionamento della diffusione dei contagi e delle potenziali conseguenze sanitarie, ha permesso un ritorno a un clima di fiducia per gli spostamenti, minimamente turbato dallo scoppio del conflitto russo-ucraino. La Società monitora costantemente le condizioni macroeconomiche e geopolitiche che potrebbero avere un impatto sui propri risultati. 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 2022.

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

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

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

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

Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2022 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri, 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».

La Società, in accordo con il principio contabile sopra richiamato che prevede l'iscrivibilità di un contributo



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

pubblico nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile e associando all'idea di esigibilità il perfezionamento del percorso¹ 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, ed ha rimandato l'iscrizione all'esercizio in cui il contributo stesso è divenuto esigibile, ovvero quando l'iter procedurale descritto dal Decreto Attuativo si è concluso, ovvero al primo semestre 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, è stato raggiunto solo nell'esercizio 2022.

DL 21/22, DL 155/22, DL 144/22 e DL 176/22

Con i decreti sopra citati si è definito un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto della componente energia. Il contributo è pari al 15% della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica del II e del III trimestre e al 30% della spesa sostenuta nel IV trimestre.

I contributi come sopra definiti sono riservati alle imprese dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kWh, condizione ridotta a 4,5 kWh per il quarto trimestre, e che abbiano sostenuto spese nel II, III e IV trimestre per l'acquisto della componente energetica, comprovate mediante le relative fatture d'acquisto, con un incremento del costo per kWh superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

Avendo SEA verificato di rispondere ai requisiti imposti dai decreti per poter accedere al beneficio e avendo effettuato i conteggi sulla base delle fatture d'acquisto ricevute, comprovanti l'incremento del costo della componente energetica come richiesto dai Decreti, si è provveduto a contabilizzare nel 2022 il beneficio derivante dal contributo. Essendo quest'ultimo finalizzato a favorire le imprese nell'acquisto dell'energia elettrica effettivamente utilizzata nel II, III e IV trimestre 2022 la contabilizzazione adottata è quella a diretta riduzione dei costi per acquisto di energia elettrica dell'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

¹ 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

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" (rimborsato nel 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 9.14.

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

2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2022

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2022, 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
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	28 giu '21	02 lug '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '22	01 gen '22

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
IFRS 17 Insurance Contracts	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
Amendments to IAS 8 Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 - Comparative Information	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: - Classification of Liabilities as Current or Non-current Date; - Classification of Liabilities as Current or Non-current - Deferral of Effective Date and; - Non-current Liabilities with Covenants	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024

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 2022 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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. 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 ogniquale volta 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

In relazione all'esercizio 2021, nonostante il contesto di mercato e le performance economiche del Gruppo SEA fossero in miglioramento, in sede di redazione del bilancio annuale, erano stati rilevati alcuni indicatori (afferen- ti gli effetti della pandemia da COVID-19) che avrebbero potuto determinare delle perdite di valore sulle immobilizzazioni materiali, immateriali, sui diritti d'uso e sugli investimenti immobiliari. Era stato, pertanto, effettuato un test di impairment sui suddetti valori, che non aveva evidenziato perdite durevoli di valore delle attività iscritte a bilancio (per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato nella relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2021).

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo SEA ha nuovamente verificato la presenza di indicatori di impairment, con particolare riferimento all'andamento del traffico passeggeri, dei costi energetici e delle performance economiche, sia consuntivate nel 2022 sia prospettiche, e del tasso di attualizzazione.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Traffico passeggeri

- Il traffico passeggeri, che già nel 2021 aveva registrato un miglioramento rispetto al precedente esercizio, nel 2022 è risultato superiore rispetto alle previsioni alla base dell'impairment test al 31 dicembre 2021, nonostante il rallentamento dei primi mesi dell'anno.
- Le più aggiornate proiezioni elaborate dal Gruppo SEA ed incluse nel piano industriale 2023 - 2027 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 10 febbraio 2023, confermano anche per i prossimi anni il trend di recupero del traffico registrato a partire dal secondo trimestre 2022, ipotesi confermata anche da recenti studi di settore e report specialistici.
- Lo scoppio del conflitto tra Russia e Ucraina e il conseguente azzeramento dei collegamenti con tali Paesi non hanno generato impatti rilevanti sul traffico del 2022, visto il peso residuale di questa regione geografica e anche in caso di permanenza del conflitto, si prevede una limitata influenza di questo evento sui prossimi esercizi.
- La cancellazione dei voli, fenomeno registrato soprattutto nei mesi estivi nei maggiori aeroporti europei, non ha impattato il traffico passeggeri di Linate e Malpensa in quanto è stato ampiamente compensato da un incremento del riempimento medio dei voli operati.

Costi energetici

- I costi energetici hanno registrato nel corso del primo semestre 2022 una significativa crescita, sia rispetto al precedente esercizio, sia rispetto alle previsioni alla base dell'impairment test al 31 dicembre 2021. Negli ultimi mesi del 2022, tuttavia, i prezzi delle commodities energetiche hanno registrato una riduzione rispetto alle previsioni e anche gli scenari energetici prospettici inclusi nel piano industriale 2023 - 2027 risultano molto migliorativi, tanto da prevedere un ritorno, nel medio lungo termine, a valori in linea con le previsioni sottostanti l'analisi di impairment 2021.

Performance economiche

- Le performance economiche registrate nel 2022 sono risultate migliori rispetto a quanto previsto nell'analisi di impairment al 31 dicembre 2021, in quanto i maggiori volumi di traffico hanno generato un incremento dei ricavi superiore rispetto alla crescita dei costi energetici e le previsioni di medio periodo incluse nel piano industriale 2023 - 2027 sono in linea con quelle sottostanti l'analisi di impairment 2021.

Tasso di attualizzazione

- L'aumento dei tassi di interesse sui mercati finanziari internazionali registrato lungo tutto il corso del 2022 e ancora nei primi mesi del 2023 determinerebbe un incremento del tasso di attualizzazione dei flussi di cassa attesi, aumento che tuttavia rientra ampiamente nelle sensitivity analysis svolte per l'impairment test al 31 dicembre 2021.

Al 31 dicembre 2022, in considerazione della significativa differenza tra carrying amount e valore d'uso degli asset risultante dall'impairment test 2021, delle migliori performance di traffico registrate nel 2022 e delle previsioni migliorative per gli anni futuri, delle migliori performance economiche del 2022 e di previsioni in linea con le precedenti per gli anni successivi, non si ritiene sussistano indicatori di impairment tali da comportare la necessità di svolgere un nuovo impairment test.

Al 31 dicembre 2021, l'impairment test sulle partecipazioni in SACBO, Dufrital, Areas Food Services Srl e Airport Handling, società collegate che per la tipologia di attività svolta risentono delle stesse dinamiche di mercato che influenzano il Gruppo SEA, non aveva evidenziato la necessità di procedere a svalutazioni. Al 31 dicembre 2022, il miglioramento delle condizioni di mercato sopra descritto ha portato le società collegate a registrare risultati in linea o migliorativi rispetto alle previsioni alla base dell'impairment al 31 dicembre 2021. L'analisi degli indicatori di impairment, svolta per le società collegate in modo analogo a quanto sopra riportato per il Gruppo, non ha evidenziato la necessità di svolgere un nuovo test di impairment per verificare eventuali perdite di valore rispetto ai valori di carico.



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.

Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, la Società designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto. L'IFRS 9 richiede che il trattamento contabile relativo al valore temporale non designato di un'opzione sia applicato in maniera retrospettiva. Si rimanda alla Nota 4.2 per un'informativa dettagliata in merito alle attività di gestione del rischio della Società.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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).

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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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.

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 riparazione sistematica.

Proventi finanziari

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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. Viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2022 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri, la Società ritiene ancora valide le risultanze dell'analisi di impairment al 31 dicembre 2021. 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 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);



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

- *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 2022 il credito complessivo, rispetto al 2021, si è incrementato in seguito all'aumento del fatturato, con conseguente decremento del rapporto crediti commerciali e fidejussioni/depositi cauzionali.

In relazione ai tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, si evidenzia che le scadenze sono concentrate nei trenta giorni successivi alla data di fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di *rating* e di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	209.927	203.851
- di cui scaduto	134.038	144.524
Fondo svalutazione crediti commerciali	(102.568)	(122.366)
Totale crediti commerciali verso clienti	107.359	81.485



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 2022 e relativo comparativo:

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti	209.927	203.851
Di cui scaduto	134.038	144.524
da meno di 180 giorni	31.609	27.878
da oltre 180 giorni	102.429	116.646
Incidenza % dei crediti scaduti	63,8%	70,9%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	15,1%	13,7%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	48,8%	57,2%

La riduzione del credito scaduto e del fondo svalutazione crediti rispetto al 2021 è correlata all'accordo transattivo concluso con Alitalia in A.S. a cui è seguito, nel mese di luglio 2022, un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2022 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.

Nel corso del 2020, a seguito della crisi del settore aeroportuale dovuta al Covid-19 e delle conseguenti difficoltà finanziarie in cui versavano molte compagnie aeree e diversi operatori commerciali, la Società ha rivisto i rating per ogni singolo cliente sulla base dell'esposizione e delle informazioni sui rating disponibili delle principali agenzie internazionali, con conseguente riduzione di almeno una classe per i rating di molti clienti. Attualmente, alla luce del miglioramento dei dati di traffico, alcuni rating sono stati rivisti al rialzo.

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti	209.927	203.851
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	78.512	107.989
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.763	18.809
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	112.652	77.053
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	36.763	17.726
Fidejussioni e depositi cauzionali	66.230	55.712
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	58,8%	72,3%

Il fondo svalutazione crediti è determinato sulla base delle indicazioni dell'IFRS 9. Elemento chiave del principio è il passaggio dal precedente concetto di *'Incurred Loss'* a quello di *'Expected Loss'*. Il fondo svalutazione crediti è determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Viene determinato un c.d. *'risk ratio'*, rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali che varia in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce in funzione dei giorni di scaduto). Si procede quindi con la costruzione di una *provision matrix* sulla base della quale vengono determinati i valori di accantonamento. Tale matrice 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 2022 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*, legato alla volatilità dei prezzi delle *commodity* energetiche.

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.

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 ha fatto uso in passato e potrebbe in futuro far 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. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono stati contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*. Si segnala che al 31 dicembre 2022 la Società non ha contratti derivati in essere.

Al 31 dicembre 2022, 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 2022 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 l'1,62% e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2022 e 2021

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022			31 dicembre 2021		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2025	300.000	3,500%	2025	300.000	3,500%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2023 al 2037	207.683	2,19%	dal 2023 al 2040	232.946	0,72%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		35.963	2,25%		43.628	2,54%
<i>o/w a Tasso Variabile (*)</i>		171.720	2,18%		189.318	0,30%
Altri Finanziamenti Bancari	2024	25.000	2,87%	dal 2022 al 2024	263.782	0,39%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>						
<i>o/w a Tasso Variabile</i>		25.000	2,87%		263.782	0,39%
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		532.683	2,96%		796.728	1,66%

(*) Include: 65 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Il valore complessivo dell'indebitamento lordo a medio-lungo termine al 31 dicembre 2022 è pari a 532.683 migliaia di euro, in riduzione di 264.045 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, per effetto (i) del rimborso di una significativa parte dei *term loan* bancari sottoscritti nel 2020 e 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, anticipando alcune scadenze al fine di ottimizzare la struttura finanziaria della Società e (ii) la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2022 è pari al 2,96%, in aumento di 130 bps rispetto al 2021, dinamica su cui ha inciso l'andamento dei tassi di interesse, che risultano in aumento a seguito dalla politica monetaria restrittiva adottata dalla BCE. Considerando il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,10%, in aumento di 134 bps rispetto al 2021.

Al 31 dicembre 2022 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 2022 è pari a 516.529 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 828.246 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2022;
- 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 dello *spread* definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

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 e al relativo fabbisogno energetico, in maniera diretta prima dell'operazione di cessione di SEA Energia avvenuta nel settembre 2022, e indirettamente dopo, attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto. A partire dalla seconda metà dell'esercizio 2021 e ancora più marcatamente nel 2022 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche determinati prima dal quadro macroeconomico globale e poi dall'incertezza del contesto geopolitico internazionale derivante dalla guerra Russia-Ucraina scoppiata a febbraio 2022. Tale volatilità del prezzo delle materie prime energetiche potrebbe perdurare anche nel 2023, continuando ad esporre la Società ad elevati costi di approvvigionamento e una erosione della marginalità nel breve periodo.

Si segnala che, nel corso del 2022, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche per solo una parte del fabbisogno.



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 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 2022, la Società dispone di 160 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi a nuove linee *revolving* sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027 e 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2023 è stata prorogata al febbraio 2025 e (ii) 122 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 e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2022 e 2021.

Passività al 31 dicembre 2022

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	41,0	404,2	51,7	119,4	616,3
Leasing	2,0	3,5	3,6	4,7	13,8
Debiti commerciali	190,1				190,1
Totale debito	233,1	407,7	55,3	124,1	820,2

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

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 10,5 milioni di euro a fine 2022 (11,5 milioni di euro a fine 2021) cui si contrapponeva, soltanto nel precedente esercizio, un credito della medesima natura, pari a 20,5 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2022 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario della Società assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

Si segnala che la Società non ha richiesto ulteriori proroghe alla temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti di finanziamento in essere e sulle linee *committed* disponibili (c.d. *holiday covenant*), ottenuta sino al 30 giugno 2022 compreso, in quanto la positiva dinamica economico-finanziaria della Società nel corso dell'anno ha consentito il rispetto dei covenants sopra citati.

SEA non è inoltre a conoscenza dell'esistenza di ulteriori situazioni di default connesse ai finanziamenti in essere.

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 (esposti ai soli fini comparativi con l'anno precedente essendo stati estinti a settembre 2021).

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 2022 e 2021, 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). Con riferimento ai *fair value* i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento. Si segnala che al 31 dicembre 2022 la Società non ha contratti derivati in essere.

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

(In migliaia di euro)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-134,59	636,13	-690,87	1.087,79
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi) ⁽¹⁾	-111,80	111,80	-133,32	133,32
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	634,20	-970,39	1.444,49	-2.112,56
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) ⁽²⁾		-70,00		-43,56
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽³⁾			-110,79	110,79

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

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

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



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 registrato nel 2021 e nei primi mesi del 2022. Applicando una variazione di -50 *basis point* alla corrispondente 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 2022 e al 31 dicembre 2021.

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 2022				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		126.153			126.153
Crediti finanziari correnti					
Crediti per imposte		2.985			2.985
Altri crediti correnti		6.455			6.455
Cassa e disponibilità liquide		160.024			160.024
Totale	1	295.707	0	0	295.708
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				507.722	507.722
- di cui debito verso obbligazionisti				299.026	299.026
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.787	11.787
Debiti commerciali				190.144	190.144
Debiti per imposte dell'esercizio				11.102	11.102
Altri debiti correnti e non correnti				286.385	286.385
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				37.405	37.405
Passività finanziarie correnti per leasing				2.039	2.039
Totale	0	0	0	1.046.584	1.046.584



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021				
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		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

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.

Le "Altre partecipazioni" sono misurate al *fair value* di "livello 3".



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 2022 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2022
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.572.806	5.771	30.996	(23)		1.609.550
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.693	32.753	(30.996)			35.450
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	96.223		482			96.705
Immobilizzazioni in corso ed acconti	974	3.398	(482)			3.890
Totale valore lordo	1.703.696	41.922	0	(23)	0	1.745.595
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(694.749)			8	(42.004)	(736.745)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(90.417)				(4.740)	(95.157)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento	(785.166)	0	0	8	(46.744)	(831.902)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	878.057	5.771	30.996	(15)	(42.004)	872.805
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.693	32.753	(30.996)			35.450
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	5.806		482		(4.740)	1.548
Immobilizzazioni in corso ed acconti	974	3.398	(482)			3.890
Totale valore netto	918.530	41.922	0	(15)	(46.744)	913.693

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 872.805 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 a fronte di 878.057 migliaia di euro al 31 dicembre 2021. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2022 è pari a 42.004 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari a 36.767 migliaia di euro, derivano principalmente per 30.996 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 5.771 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 apparecchiature per la rivelazione automatica di armi metalliche nascoste nelle scarpe.

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 35.450 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2022.

Nel corso dell'esercizio 2022 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. Si precisa però che la tendenza di crescita del traffico, registrato negli ultimi mesi del 2022,



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

ha evidenziato la necessità di riprogrammare ed attivare numerosi interventi, al fine di garantire la possibilità di riaprire il Terminal 2 di Malpensa (chiuso dal 2020 a causa della diffusione dell'epidemia da Covid-19) per la "summer 2023".

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 26.472 migliaia di euro e riguardano principalmente i) presso il Terminal 1, la realizzazione di interventi finalizzati ad incrementare la funzionalità, la sicurezza e il livello di comfort offerto ai passeggeri. In particolare, si è provveduto alla messa in esercizio del *self-service bag drop* dell'isola di *check-in* n. 10, la prosecuzione del programma di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, l'installazione dei nuovi apparati per il controllo dei bagagli di stiva, l'attivazione dei lavori riguardanti il "progetto *Smart Security*" (installazione di nuove linee automatizzate e di nuovi apparati EDS), l'attivazione dei lavori riguardanti l'installazione degli apparati di "*self-enrollment*", necessari per un'adeguata gestione delle nuove procedure di controllo di frontiera che verranno applicate dal 2023 ("*Entry Exit System*"), le modifiche distributive e di *lay-out* nell'area denominata "piazza Obicà", con incremento degli spazi destinati alla sosta dei passeggeri, ai percorsi di circolazione in area partenze e la realizzazione di nuove aree di pre-imbarco ai *gates* del satellite centrale; si segnala, inoltre, la realizzazione dei lavori di adeguamento sismico della copertura, la prosecuzione degli interventi di unificazione ed aggiornamento tecnologico del sistema di rilevazione incendi e la realizzazione delle opere di miglioramento dei livelli di *safety* in area BHS; ii) presso il Terminal 2 nel corso degli ultimi mesi dell'esercizio, sono stati attivati progetti finalizzati alla riapertura del terminal che includono, l'installazione di apparati *self bag drop* in area *check-in* e adeguamento del sistema HBS allo standard 3 ECAC e il ripristino della piena funzionalità di tutti i sottosistemi operativi e dei vari impianti; iii) sulle infrastrutture "*air-side*" dell'Aeroporto di Malpensa 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 al completamento degli interventi di miglioria della funzionalità e affidabilità del sistema degli aiuti visivi luminosi, alla prosecuzione delle opere correlate alla realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo per aeromobili (ASMGCS) e veicoli, nelle aree di manovra e di movimento; iv) per quanto riguarda l'area merci, infine, sono stati eseguiti interventi negli uffici e negli spogliatoi del magazzino FedEx, di adeguamento

del sistema di prevenzione incendi del fabbricato cargo ALHA-MLE e sono iniziati i lavori di ripristino delle impermeabilizzazioni in copertura ai fabbricati cargo ALHA-MLE. Si è inoltre proceduto alla riattivazione del magazzino merci presente nella zona nord del sedime (area Terminal 2) in cui sono state trasferite le attività dell'operatore Amazon.

A Linate, le cui opere ammontano a 6.281 migliaia di euro, si riferiscono, principalmente, alla prosecuzione delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, al completamento dei lavori riguardanti il "progetto *Smart Security*" (nuove linee automatizzate e nuovi apparati EDS) e all'attivazione delle opere correlate alla prossima entrata in esercizio delle procedure "*Entry Exit System*". Si segnala, infine, la realizzazione di una serie di adeguamenti interni per la ridistribuzione degli spazi commerciali.

Gli interventi più significativi che hanno interessato le infrastrutture "*air-side*" di Linate consistono, nella riqualifica di alcune zone di pavimentazione delle infrastrutture esistenti, il completamento degli interventi di rinnovo del sistema di "guide ottiche" per l'accosto degli aeromobili ai pontili, il rinnovo dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, la conversione a LED delle torri faro e varie opere di rinnovo degli aiuti visuali luminosi.

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 1.548 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (5.806 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 482 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2022 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 2022 presenta un saldo residuo di 3.890 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2022 è pari a 4.740 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2021 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammorta- menti	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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2022 relativa alle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni / Vendite	Trasferimenti a Newco	Ammortamenti	31 dicembre 2022
Valore lordo							
Beni immobili	230.001		1.185	(3.312)			227.874
Impianti e macchinari	6.544	102					6.646
Attrezzature industriali e commerciali	46.426	244		(8)			46.662
Altri beni mobili	92.019	300	1.800	(919)	(17.923)		75.277
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.563	4.947	(2.985)				11.525
Totale valore lordo	384.553	5.593	0	(4.239)	(17.923)	0	367.984
Fondo ammortamento e svalutazione							
Beni immobili	(116.215)			1.630		(6.396)	(120.981)
Impianti e macchinari	(4.837)					(306)	(5.143)
Attrezzature industriali e commerciali	(45.558)			2		(657)	(46.213)
Altri beni mobili	(74.542)			355	11.884	(4.444)	(66.747)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo amm.to e svalutazione	(241.152)	0	0	1.987	11.884	(11.803)	(239.084)
Valore netto							
Beni immobili	113.786		1.185	(1.682)		(6.396)	106.893
Impianti e macchinari	1.707	102				(306)	1.503
Attrezzature industriali e commerciali	868	244		(6)		(657)	449
Altri beni mobili	17.477	300	1.800	(564)	(6.039)	(4.444)	8.530
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.563	4.947	(2.985)				11.525
Totale valore netto	143.401	5.593	0	(2.252)	(6.039)	(11.803)	128.900

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 1.185 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, 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 205 migliaia di euro e di nuovi terminali video e personal computer per 79 migliaia di euro.

A seguito dell'avvio dell'operatività della controllata Airport ICT Services S.r.l., la Società ha conferito beni mobili e attrezzature complesse (sistemi *server* e *storage*, *network*, centrali telefoniche, sistemi di protezione e personal computer) il cui valore netto contabile, alla data di conferimento, è pari a 6.039 migliaia di euro.

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 2022, rispettivamente a 509.660 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Nel corso dell'esercizio 2021 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.3 Diritti d'uso beni in leasing

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2022 relativa ai diritti d'uso su beni in leasing:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2022
Valore lordo					
Attrezzatura varia e minuta	4.100	148			4.248
Attrezzature complesse	188		(188)		
Automezzi	8.657	3.582	(320)		11.919
Macchine elettromeccaniche e elettr.	862		(862)		
Terreni	4.348	203	(108)		4.443
Totale valore lordo	18.155	3.933	(1.478)	0	20.610
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura varia e minuta	(1.927)			(809)	(2.736)
Attrezzature complesse	(161)		188	(27)	
Automezzi	(1.655)		320	(1.306)	(2.641)
Macchine elettromeccaniche e elettr.	(470)		483	(13)	
Terreni	(965)		108	(379)	(1.236)
Totale fondo amm.to e svalutazione	(5.178)	0	1.099	(2.534)	(6.613)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	2.173	148		(809)	1.512
Attrezzature complesse	27			(27)	
Automezzi	7.002	3.582		(1.306)	9.278
Macchine elettromeccaniche e elettr.	392		(379)	(13)	
Terreni	3.383	203		(379)	3.207
Totale valore netto	12.977	3.933	(379)	(2.534)	13.997

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 2022 è pari a 13.997 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.534 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.

I principali incrementi dell'esercizio hanno riguardato il noleggio di nuovi Cobus interpista, iscritti nella categoria automezzi.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Nel corso dell'esercizio 2021 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 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

6.4 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2022 e relativo comparativo:

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(735)	(733)
Totale investimenti Immobiliari	3.399	3.401

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2022:

Movimentazione Fondo ammortamento investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022
Valore iniziale	(733)
Ammortamenti	(2)
Valore finale Fondo ammortamento investimenti immobiliari	(735)

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

Partecipazioni in società controllate e collegate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
SEA Energia SpA		7.026
SEA Prime SpA	25.451	25.451
Airport ICT Services Srl	4.581	25
Partecipazioni in società controllate	30.032	32.502
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
Areas Food Services Srl (ex SEA Services Srl)	1.469	300
Partecipazioni in società collegate	19.138	17.969
Partecipazioni in società controllate e collegate	49.170	50.471

Il saldo della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate" ammonta a 49.170 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (50.471 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

In data 29 settembre 2022, la Società ha finalizzato la vendita dell'intera partecipazione della società controllata SEA Energia SpA alla società A2A Calore & Servizi Srl. In pari data è stato adottato un nuovo testo di Statuto sociale ed è stata modificata la denominazione della società in A2A Airport Energy SpA e la sede sociale è stata trasferita a Milano in Corso di Porta Vittoria 4. Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Nel corso del primo semestre 2022, si segnala l'avvio dell'operatività della controllata Airport ICT Services Srl con il conferimento alla stessa delle attività ICT "non-business specific" di SEA. Si precisa che la controllata era stata costituita in data 20 dicembre 2021 con la dotazione di capitale sociale pari a 25 migliaia di euro, interamente sottoscritto e versato da parte dell'unico socio SEA.

In data 21 dicembre 2022, l'Assemblea della società collegata SEA Services Srl ha modificato la denominazione sociale in Areas Food Services Srl e aggiornato altre disposizioni statutarie. Il capitale sociale è stato aumentato da 105 migliaia di euro a 747 migliaia di euro; SEA ha sottoscritto e versato la propria quota di aumento di capitale. A seguito dell'operazione, la quota di partecipazione detenuta dalla Società rimane invariata al 40%.

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 2022 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date.

31 dicembre 2022							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
Airport ICT Services Srl	9.310	4.847	13.000	(118)	4.463	4.463	100,00%
SEA Prime SpA	42.130	19.363	15.285	4.594	22.767	22.747	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA (***)						-	30,00%
Dufrital SpA (***)						-	40,00%
SACBO SpA (***)						-	30,979%
Areas Food Services Srl (ex SEA Services Srl) (*)	10.069	5.889	15.909	1.732	4.180	1.672	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA (***)						-	25,00%
Disma SpA (***)						-	18,75%

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	47.866	20.586	69.332	(1.651)	27.280	8.184	30,00%
Dufrital SpA	62.450	37.312	56.614	(2.518)	25.138	10.055	40,00%
SACBO SpA	358.018	213.844	96.040	1.263	144.174	44.664	30,979%
Areas Food Services Srl (ex SEA Services Srl) (**)	5.590	3.142	6.213	1.035	2.448	979	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	46.037	19.055	63.540	10.041	26.982	6.745	25,00%
Disma SpA	5.927	1.347	4.768	1.032	4.580	859	18,75%

(*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2022

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

(***) in corso di aggiornamento



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.6 Altre partecipazioni

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2022 ed al 31 dicembre 2021 della voce "Altre partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2022 e 2021 delle altre partecipazioni:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
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 2022 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2022
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	38.274	5.887		44.161
Svalutazione Immobilizzazioni non ancora demolite	539			539
Fondi rischi ed oneri	8.717	2.846		11.563
Fondo crediti tassato	7.523	693		8.216
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	330	41		371
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.524	(577)	(1.412)	(465)
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	9.330	(3.692)		5.638
Perdita fiscale	56.207	(11.154)		45.053
Altro	170	12		182
Totale imposte anticipate	122.933	(5.944)	(1.412)	115.577
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	2.802	(508)		2.294
Fondo di ripristino	718	(718)		0
Totale imposte differite	3.520	(1.226)	0	2.294
Totale imposte anticipate al netto delle differite	119.413	(4.718)	(1.412)	113.283



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La variazione della voce "Imposte differite attive" include, principalmente, l'effetto legato all'utilizzo della perdita fiscale degli esercizi 2020 e 2021, a parziale compensazione dell'utile di periodo.

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 2022	31 dicembre 2021
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85		
Altri crediti	60.490	52.402
Totale altri crediti non correnti	60.490	52.402

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 60.490 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (52.402 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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 2021), 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 2022	31 dicembre 2021
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.874	2.909
Fondo obsolescenza magazzino	(1.316)	(1.171)
Totale rimanenze	1.558	1.738

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 2022 ammonta a 1.316 migliaia di euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 13 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2022.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2022 e, relativo comparativo, della voce "Crediti commerciali":

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti	107.359	81.485
Crediti commerciali verso imprese controllate	5.768	6.131
Crediti commerciali verso imprese collegate	13.026	10.382
Totale crediti commerciali	126.153	97.998

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 ancora degli effetti legati al graduale allentamento delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 e della progressiva ripresa del volume d'affari. 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 2022	31 dicembre 2021
Fondo iniziale	122.548	108.142
Incrementi (decrementi) netti	(5.705)	15.758
Utilizzi	(14.076)	(1.352)
Valore finale fondo svalutazione crediti	102.767	122.548

La riduzione del fondo svalutazione crediti rispetto al 2021 è correlata, principalmente, all'accordo transattivo concluso con Alitalia in A.S. a cui è seguito, nel mese di luglio 2022, un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

I decrementi netti del fondo, pari a 5.705 migliaia di euro per il 2022 (a fronte di incrementi netti per 15.758 migliaia di euro per l'esercizio 2021) 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 2022, pari a 14.076 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" accoglie l'ammontare dei crediti finanziari verso società controllate. Alla data del 31 dicembre 2022, non vi sono crediti iscritti a bilancio, a seguito della cessione, in data 29 settembre 2022, della partecipazione detenuta in SEA Energia Spa. Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.5 e nella Relazione sulla Gestione.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Si precisa che il credito iscritto nel precedente esercizio era pari a 20.542 migliaia di euro ed era interamente composto dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia SpA.

6.12 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 2.985 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (792 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si riferisce, principalmente, al credito d'imposta riconosciuto alle imprese non energivore nell'esercizio 2022 e non ancora utilizzato dalla Società per 2.303 migliaia di euro, 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 che nell'esercizio 2022, la Società ha beneficiato del contributo, pari a 6.056 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo sotto forma di un credito di imposta, alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica durante il II, III e IV trimestre 2022. La Società ha utilizzato parte di tale credito, per 3.753 migliaia di euro a parziale compensazione del debito iva di novembre e dell'acconto iva di dicembre. Il credito residuo, pari a 2.303 migliaia di euro, sarà interamente utilizzato nel primo semestre 2023.

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 2022	31 dicembre 2021
Crediti diversi	3.311	3.269
Crediti verso compagnie assicurative	865	1.005
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	871	226
Crediti per incassi vari	966	436
Crediti per dividendi da incassare	442	
Totale altri crediti correnti	6.455	4.936

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 6.455 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (4.936 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 3.311 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (3.269 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori). La variazione dell'esercizio è principalmente legata all'incremento dei crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 865 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (1.005 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) 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 871 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (226 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si riferiscono principalmente ai crediti verso dipendenti legati all'anticipazione dei buoni pasto non ancora maturati e ai crediti verso INPS e INAIL.

I crediti per incassi vari, pari a 966 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (436 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) 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.

I crediti per dividendi da incassare, pari a 442 migliaia di euro, afferiscono all'iscrizione dei dividendi deliberati dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Airport Handling SpA, del 15 dicembre 2022; l'incasso è avvenuto nel corso del mese di febbraio 2023.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.14 Cassa e disponibilità liquide

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Depositi bancari e postali	159.981	134.077
Denaro e valori in cassa	43	53
Totale cassa e disponibilità liquide	160.024	134.130

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2022 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 159.779 migliaia di euro (133.974 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), depositi bancari non disponibili per 102 migliaia di euro (103 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), crediti per interessi attivi su conti correnti maturati nell'esercizio per 100 migliaia di euro e denaro e valori in cassa per 43 migliaia di euro (53 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

6.15 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2022 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 2022 la riserva legale di SEA ammonta a 5.500 migliaia di euro mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a 94.361 migliaia di euro (174.649 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2022, pari a -44 migliaia di euro (-4.514 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto.

Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, 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 03 maggio 2022 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di coprire la perdita dell'esercizio 2021, pari a 80.288 migliaia di euro, utilizzando la riserva straordinaria.

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 31/12/2022	Possibilità di utilizzazione ^(*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria ⁽²⁾	94.361	B		124.600
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva utile/perdita attuariale	(44)			
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 ⁽²⁾	26.006	B		
Utile (Perdite) dell'esercizio	194.919			
Perdite a nuovo L.178 del 30/12/2020	(120.367)			
Totale	276.971		34.282	124.600

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

⁽¹⁾ Riserve in sospensione d'imposta

⁽²⁾ L'utilizzo diventa ABC qualora l'Assemblea approvi la destinazione del risultato dell'esercizio 2022, così come proposta dal CdA

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 2022:

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	Altri movimenti	31 dicembre 2022
Fondo di ripristino e sostituzione	183.405	30.582	(21.715)		8.087	200.359
Fondo oneri futuri	27.316	5.278	(1.594)	(4.346)		26.654
Totale fondo rischi e oneri	210.721	35.860	(23.309)	(4.346)	8.087	227.013

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 200.359 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (183.405 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), 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 di volo e gli Aiuti Visivi Luminosi dell'aeroporto di Malpensa e Linate e la riqualifica delle guide ottiche di Malpensa.

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

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	31 dicembre 2022
Accantonamenti in materia di lavoro	3.498	5.191	(1.103)		7.586
Rischi fiscali	316		(11)	(69)	236
Fondi diversi	23.502	87	(480)	(4.277)	18.832
Totale fondo oneri futuri	27.316	5.278	(1.594)	(4.346)	26.654



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 2021.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 236 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 18.832 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (23.502 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) è composta principalmente nel modo seguente:

- 8.233 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 493 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 era 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 è stata ultimata nel mese di dicembre 2022, con la consegna della documentazione prodotta. Al momento è in corso il processo di analisi dei risultati conseguiti. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 300 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 2022 e relativo comparativo è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Fondo iniziale	43.526	44.698
(Proventi)/oneri finanziari	631	81
Trasferimento personale	(1.027)	
Utilizzi	(7.708)	(2.696)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	(5.882)	1.443
Totale Fondi relativi al personale	29.540	43.526

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 2022	31 dicembre 2021
Tasso annuo di attualizzazione	3,51%	0,40%
Tasso annuo di inflazione	2,30%	1,75%
Tasso annuo di incremento TFR	3,23%	2,81%

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 2022 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 2022	31 dicembre 2021
+ 1 % sul tasso di turnover	29.654	43.140
- 1 % sul tasso di turnover	29.416	43.948
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	29.895	44.094
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	29.191	42.966
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	28.989	42.620
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	30.107	44.461

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 2022	31 dicembre 2021
Duration del piano	8,4	9,0

Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Annualità 1	2.653	2.766
Annualità 2	1.548	2.384
Annualità 3	1.855	2.647
Annualità 4	2.016	2.541
Annualità 5	1.230	2.790

6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2022 e relativo esercizio di comparazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	24.563	208.696	221.035	275.163
Debiti verso altri finanziatori	14.881	310.813	15.790	309.059
Totale passività finanziarie	39.444	519.509	236.825	584.222



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	22.929	208.696	220.085	275.163
Debito per oneri su finanziamento	1.634		950	
Debiti verso banche	24.563	208.696	221.035	275.163
Debiti verso obbligazionisti		299.026		298.708
Debito per oneri su obbligazioni	2.388		2.388	
Passività per leasing (debito finanziario)	2.039	11.787	1.885	10.351
Debiti finanziari verso controllate	10.454		11.517	
Debiti verso altri finanziatori	14.881	310.813	15.790	309.059
Totale passività correnti e non correnti	39.444	519.509	236.825	584.222

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 nel 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 2022, e relativo comparativo dell'esercizio 2021, 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 2022	31 dicembre 2021
A. Disponibilità Liquide	(160.024)	(134.130)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti		(20.542)
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(160.024)	(154.672)
E. Debito finanziario corrente	16.515	16.740
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	22.929	220.085
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	39.444	236.825
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	(120.580)	82.153
I. Debito finanziario non corrente	220.483	285.514
J. Strumenti di debito	299.026	298.708
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	519.509	584.222
M. Totale indebitamento finanziario (H+L)	398.929	666.375

A fine dicembre 2022 l'indebitamento finanziario netto, pari a 398.929 migliaia di euro, evidenzia un miglioramento di 267.446 migliaia di euro rispetto a fine 2021, il cui saldo risultava essere di 666.375 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 per 297.732 migliaia di euro, è stato sufficiente a compensare il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (9.139 migliaia di euro) e quello assorbito dalla gestione finanziaria per il pagamento di interessi e commissioni (pari a 15.942 migliaia di euro), la prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in essere e il rimborso di alcuni finanziamenti; l'esercizio 2022, infatti, è stato positivamente impattato dalla ripresa dei volumi di traffico e dall'incasso dei contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia. Dal punto di vista finanziario sono intervenuti



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

i seguenti principali fattori: i) il rimborso di 238.782 migliaia di euro relativi ai *term loan* bancari sottoscritti nel 2020 e 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, di cui 43.818 migliaia di euro in anticipo rispetto alla loro scadenza originaria (attesa tra il gennaio 2023 e il giugno 2024) con l'obiettivo di ottimizzare la struttura finanziaria della Società in un contesto di mercato caratterizzato da tassi d'interesse in crescita; ii) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2022 sono state pari a 25.263 migliaia di euro).

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 2022 rispettivamente a 2.039 migliaia di euro e 11.787 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura Varia e Minuta	630	1.310	683	1.802
Attrezzature Complesse			37	
Automezzi	1.374	8.256	990	6.264
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.			159	273
Terreni	35	2.221	16	2.012
Totale	2.039	11.787	1.885	10.351

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 2022 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non si trovano riflessi nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che la Società potrebbe dover soddisfare:

- i. 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 2022 è pari a 200.359 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 2022 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 2022 a 29.540 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.17;
- ii. 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;
- iii. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 342 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;
- iv. le garanzie e gli impegni sottoscritte dalla Società al 31 dicembre 2022 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 2022 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	Crediti / Debiti finanziari verso controllate	Totale
31 dicembre 2021	495.248	298.708	3.338	12.236	(9.025)	800.505
Flussi di cassa:						
-Rimborso quota capitale	(264.045)					(264.045)
-Variazione del cash pooling					19.479	19.479
-Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2021			(3.338)			(3.338)
-Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16				(2.191)		(2.191)
Totale flussi di cassa	(264.045)	0	(3.338)	(2.191)	19.479	(250.095)
Altre variazioni:						
-Effetto costo ammortizzato	422	318				740
-Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			4.022			4.022
-Variazione debito per leasing finanziario IFRS16				3.781		3.781
Totale altre variazioni	422	318	4.022	3.781	0	8.543
31 dicembre 2022	231.625	299.026	4.022	13.826	10.454	558.953

6.19 Debiti commerciali

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

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Debiti verso fornitori	172.107	118.342
Acconti	6.437	4.491
Debiti verso imprese controllate	2.960	10.834
Debiti verso imprese collegate	8.640	11.613
Totale debiti commerciali	190.144	145.280

I debiti commerciali, pari a 190.144 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, 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 2022 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 342 migliaia di euro (2.097 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

I debiti per acconti al 31 dicembre 2022, pari a 6.437 migliaia di euro, evidenziano un incremento di 1.946 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto, principalmente, degli incassi ricevuti a fronte della partecipazione di SEA a progetti di ricerca e innovazione in campo internazionale. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione. La restante parte dei debiti per acconti è principalmente attribuibile agli acconti da clienti.

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.

Si precisa che il saldo al 31 dicembre 2021 della voce "debiti verso imprese controllate", comprendeva l'ammontare dei debiti verso la società controllata SEA Energia SpA, pari a 10.034 migliaia di euro, la cui partecipazione è stata interamente ceduta nel 2022. Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.5 e nella Relazione sulla Gestione.

6.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 11.102 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (7.525 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), sono costituiti principalmente dal debito per imposte dirette pari a 6.208 migliaia di euro, dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 3.617 migliaia di euro (4.124 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e dal debito IVA per 1.274 migliaia di euro (3.199 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

6.21 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2022 e relativo comparativo:

Altri debiti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.154	11.908
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	17.198	11.216
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.642	2.783
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	91.591	84.521
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	18.684	9.679
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	84	59
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	41.703	42.250
Depositi cauzionali di terzi	2.009	1.151
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	65	55
Debito verso azionisti per dividendi	84.828	94
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	158	217
Altri	8.679	6.382
Totale altri debiti correnti	279.795	170.315

Il saldo della voce "Altri debiti correnti" evidenzia un incremento di 109.480 migliaia di euro, passando da 170.315 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a 279.795 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, all'effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: i) riclassificazione dalla voce "Altri debiti non correnti" della quota dei debiti verso azionisti per dividendi, pari a 84.736 migliaia di euro, relativa alla seconda tranche della delibera di distribuzione straordinaria approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 30 settembre 2019; ii) incremento dei debiti verso lo Stato relativamente agli oneri legati al versamento del canone concessorio, per 9.005 migliaia di euro. Tale variazione è legata alla ripresa del traffico passeggeri registrata nel corso dell'esercizio 2022. Si precisa che, come prescritto dalla vigente normativa, la Società ha provveduto a versare la seconda rata del canone concessorio 2022 in data 31 gennaio 2023 mentre, l'eventuale conguaglio sarà versato dopo la pubblicazione da parte di ENAC dell'annuario statistico relativo all'anno di traffico 2022. Per maggiori informazioni sull'andamento dei volumi di traffico, si rimanda a quanto riportato in Relazione sulla Gestione; iii) maggiori oneri per 7.070 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; iv) maggiori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 5.982 migliaia di euro, principalmente dovuti: a) alla quota corrente dei debiti



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28/09/2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali; b) al riconoscimento per l'esercizio 2022, di un contributo premiale ai risultati della Società, legato al raggiungimento di *performance* aziendali; v) riduzione dei debiti per 547 migliaia di euro relativi alle addizionali sui diritti di imbarco istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015; vi) incremento della voce "Altri" per 2.297 migliaia di euro. Tale voce, pari a 8.679 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (6.382 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), 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 2023.

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. In data 24 maggio 2022 è stata depositata la sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con la quale sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'ENAC. Con atto depositato in data 30 agosto 2022, le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza.

Parallelamente è pendente un giudizio innanzi alla Corte d'appello di Roma avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, la cui causa per precisazione conclusioni è stata rinviata al 19 maggio 2023. 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 2022 e relativo comparativo:

Altri debiti non correnti:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Debiti verso azionisti per dividendi		84.736
Debiti verso dipendenti	5.099	
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.491	
Totale altri debiti non correnti	6.590	84.736

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" evidenzia una riduzione di 78.146 migliaia di euro, passando da 84.736 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a 6.590 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.

La variazione rispetto al precedente esercizio è interamente imputabile: i) alla riclassificazione, per 84.736 migliaia di euro, nella voce "Altri debiti correnti" dei debiti per dividendi straordinari deliberati nel corso del 2019 (per i cui dettagli si rimanda a quanto sopra riportato); ii) all'iscrizione per 6.590 migliaia di euro della quota non corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28/09/2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura 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 141.681 migliaia di euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2022 e, per 4.674 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)	2022	2021
Aviation	352.840	202.531
Non Aviation	375.719	116.730
Totale Ricavi di gestione	728.559	319.261

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

Ricavi di gestione *Aviation*

(in migliaia di euro)	2022	2021
Diritti e infrastrutture centralizzate	304.697	175.798
Ricavi da gestione sicurezza	34.945	16.869
Utilizzo spazi in regime regolamentato	13.198	9.864
Totale Ricavi di gestione Aviation	352.840	202.531

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2022 registra un incremento di 150.309 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 202.531 migliaia di euro nel 2021 a 352.840 migliaia di euro nel 2022. Tale variazione è strettamente legata all'andamento dei volumi di traffico, in graduale ripresa già a partire dalla seconda metà dell'esercizio 2021, grazie all'allentarsi delle limitazioni agli spostamenti domestici ed intra europei. Si precisa che le performance economiche del 2021 risentivano ancora degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha impattato sull'andamento dei volumi del traffico passeggeri a partire dai primi mesi del 2020. Per maggiori dettagli sulla tendenza dei volumi di traffico, 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)	2022	2021
Retail	88.257	34.802
Parcheggi	66.099	34.039
Spazi cargo	16.966	16.243
Pubblicità	6.836	4.537
Servizi Premium	15.800	4.174
Real Estate	3.067	153
Servizi e altri ricavi	178.694	22.782
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	375.719	116.730



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	2022	2021
Shops	42.491	14.943
Food & beverage	20.673	8.358
Car rental	18.569	8.898
Attività bancarie	6.524	2.603
Totale Retail	88.257	34.802

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia un incremento di 258.989 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 116.730 migliaia di euro nel 2021 a 375.719 migliaia di euro nel 2022. Tale andamento è principalmente ascrivibile ai positivi effetti derivanti dalla variazione dei volumi del traffico passeggeri, in aumento rispetto al precedente esercizio e ai contributi pubblici (iscritti nella voce "Servizi e altri ricavi") ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia.

La voce "Servizi e altri ricavi" si compone inoltre 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 23.749 migliaia di euro nel 2021 a 32.676 migliaia di euro nel 2022.

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)	2022	2021
Salari e stipendi	115.344	96.496
Oneri sociali	33.099	29.110
Trattamento fine rapporto	7.371	7.547
Altri costi del lavoro	29.315	3.158
Totale costi del lavoro	185.129	136.311

Il costo del lavoro ha subito un incremento pari a 48.818 migliaia di euro, passando da 136.311 migliaia di euro nel 2021 a 185.129 migliaia di euro nel 2022 (35,8%).

Tale variazione è in gran parte riconducibile alla minore fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria a fronte della ripresa del traffico passeggeri e allo stanziamento dei costi straordinari derivanti dalla sottoscrizione di accordi di incentivazione all'esodo nell'ambito del piano industriale di dimensionamento organici 2022-2025.



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 2022	%	Gennaio-Dicembre 2021	%
Dirigenti	43	2%	46	2%
Quadri	267	11%	276	11%
Impiegati	1.523	60%	1.644	63%
Operai	577	23%	612	23%
Totale dipendenti subordinati	2.410	95%	2.578	99%
Dipendenti somministrati	119	5%	35	1%
Totale dipendenti	2.529	100%	2.613	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 2022	31 dicembre 2021	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.477	2.642	(165)

7.4 Materiali di consumo

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

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2022	2021
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	10.255	7.076
Variazione delle rimanenze	180	277
Totale materiali di consumo	10.435	7.353

La voce "Materiali di consumo" include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.). La variazione di periodo è principalmente legata ai maggiori costi sostenuti dalla Società per l'acquisto di liquido sghiacciante e di ricambi per attrezzature varie e mezzi di carico e scarico.



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)	2022	2021
Utenze e spese di vigilanza	86.020	29.610
Canoni vs Enti Pubblici	34.468	22.255
Costi di manutenzione ordinaria	31.143	25.106
Gestione parcheggi	17.338	10.281
Servizi di scalo forniti da società di Handling	15.548	14.081
Pulizia	14.773	13.263
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	9.904	7.574
Oneri tributari	7.577	6.729
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	6.425	3.986
Prestazione per assistenza disabili e supporto al passeggero	4.107	2.926
Costi commerciali	3.875	1.964
Minusvalenze su beni patrimoniali	1.699	8
Assicurazioni	1.627	1.556
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	1.139	1.197
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	890	839
Affitti passivi	506	304
Altri costi	17.258	10.887
Totale altri costi operativi	254.297	152.566

Nell'esercizio 2022 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento di 101.731 migliaia di euro rispetto al 2021. Tale variazione è legata all'andamento dei volumi di traffico, in decisa ripresa rispetto al precedente esercizio e al significativo incremento dei prezzi delle commodity. Si precisa che le performance economiche del 2021 risentivano in maniera significativa degli effetti negativi derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19. Per i dettagli sull'andamento dei volumi di traffico si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La voce "Utenze e spese di vigilanza" beneficia del contributo, pari a 6.056 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a partire dal secondo trimestre 2022, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica, sotto forma di un credito di imposta sulle spese energetiche sostenute nel corso dell'anno 2022; la Società ha iscritto tale contributo a diretta riduzione del costo al quale il contributo è associato. Si precisa che alla data del 31 dicembre 2022, l'ammontare del credito d'imposta già utilizzato dalla Società, in compensazione con altri debiti tributari, ammonta a 3.753 migliaia di euro.

L'incremento della voce "Minusvalenze su beni patrimoniali" è principalmente legato alle demolizioni di beni immobili resesi necessarie a seguito della rivisitazione di parte dell'area parcheggi di Linate, da destinare anche al servizio della nuova linea metropolitana M4.

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 6.317 migliaia di euro (4.793 migliaia di euro nel 2021), i costi per servizi di ristorazione delle Sale Vip pari a 4.005 migliaia di euro (940 migliaia di euro nel 2021), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a 1.469 migliaia di euro (758 migliaia di euro nel 2021), 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 1.231 migliaia di euro (1.199 migliaia di euro nel 2021), i costi per il servizio di collegamento a terra pari a 643 migliaia di euro (635 migliaia di euro nel 2021), i contributi associativi versati dalla Società pari a 1.078 migliaia di euro (1.018 migliaia di euro nel 2021), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a 330 migliaia di euro (348 migliaia di euro nel 2021), le spese per il funzionamento degli uffici e altri oneri di natura amministrativa.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 21.521 migliaia di euro nel 2021 a 30.832 migliaia di euro nel 2022. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (Nota 7.2).

7.7 Accantonamenti e svalutazioni

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

Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	2022	2021
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	(5.705)	15.758
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	932	8.827
Totale accantonamenti e svalutazioni	(4.773)	24.585

Nel 2022 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia una variazione di 29.358 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, passando da 24.585 migliaia di euro nel 2021 a -4.773 migliaia di euro nel 2022.

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. Si precisa che nel mese di luglio 2022 è stato formalizzato un accordo transattivo tra la Società e Alitalia in A.S. con il quale sono stati gestiti crediti aperti di SEA verso Alitalia, risolti con un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a 932 migliaia di euro nel 2022, 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)	2022	2021
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	30.582	20.467
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	30.582	20.467

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".



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2022	2021
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	46.744	48.167
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	11.803	15.398
Ammortamento degli investimenti immobiliari	2	1
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.534	2.275
Totale ammortamenti	61.083	65.841

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 Concessorio" è strettamente connesso alla durata della concessione.

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)	2022	2021
Provento per accordo di cessione SEA Energia SpA	24.235	
Dividendi da SEA Prime SpA	3.778	
Dividendi da Malpensa Logistica Europa SpA	1.757	
Dividendi da Airport Handling SpA	442	
Rivalutazione (Svalutazione) Airport ICT Services Srl	(276)	
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	29.936	0

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi netti da partecipazioni pari a 29.936 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 e si riferisce, principalmente, al provento derivante dalla cessione dell'intera partecipazione detenuta in SEA Energia SpA e ai proventi riferiti ai dividendi distribuiti dalle società partecipate nell'esercizio. Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

7.11 Proventi e oneri finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2022	2021
Utile su cambi	7	1
Altri proventi finanziari	789	1.632
Totale proventi finanziari	796	1.633
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(13.858)	(16.380)
Perdite su cambi	(12)	(2)
Altri interessi passivi	(4.331)	(5.045)
Totale oneri finanziari	(18.201)	(21.427)
Totale proventi (oneri) finanziari	(17.405)	(19.794)



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Gli oneri finanziari netti si riducono di 2.389 migliaia di euro, passando da 19.794 migliaia di euro nel 2021 a 17.405 migliaia di euro nel 2022. A fronte di una diminuzione, pari a 837 migliaia di euro, dei proventi finanziari, gli oneri finanziari registrano un miglioramento, in termini di riduzione di costi, pari a 3.226 migliaia di euro.

La riduzione degli oneri finanziari è stata determinata dalle seguenti principali componenti:

- minori interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine per 2.522 migliaia di euro, su cui incide (i) l'impatto nel 2021 del *negative carry* del "Bond 3.125", scaduto ad aprile 2021 ma rifinanziato anticipatamente nel 2020, (ii) minor ammontare dei *term loans* bancari, rimborsati tra il secondo semestre 2021 e il 2022, che ha consentito di controbilanciare l'impatto derivante dalla dinamica crescente dei tassi di interesse;
- azzeramento degli oneri finanziari su contratti derivati, estinti a scadenza a settembre 2021.

I proventi finanziari del 2021 beneficiavano dell'impiego della liquidità disponibile su alcuni conti correnti di tesoreria che ne assicuravano una migliore redditività; si precisa che nel 2022 gli impatti positivi legati alla dinamica crescente dei tassi di interesse ha impattato soltanto a partire dal secondo semestre dell'esercizio.

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

7.12 Imposte

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

Imposte

(in migliaia di euro)	2022	2021
Imposte correnti	6.543	(104)
Imposte differite /(anticipate)	4.718	(25.037)
Totale imposte	11.261	(25.141)

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2022:

(in migliaia di euro)	2022	%
Risultato prima delle imposte	206.179	
Imposte sul reddito teoriche	49.483	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(38.447)	-18,6%
IRAP	2.369	1,1%
Altro	(2.144)	-1,0%
Imposte effettive	11.261	5,5%

Le principali differenze fiscali di carattere permanente sono correlate all'integrale detassazione del contributo pubblico (iscritto a conto economico nella voce "Ricavi di Gestione") incassato nell'esercizio 2022, a parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia Covid-19 e del contributo riconosciuto, sotto forma di credito di imposta, alle imprese non energivore a parziale mitigazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto della componente energetica (iscritto a conto economico a riduzione della voce "Altri costi operativi").

L'ammontare della voce "Altro" si compone, principalmente, delle rettifiche su fiscalità, sia corrente che differita, di esercizi precedenti e degli effetti derivanti dalla variazione sulla valutazione attuariale della voce "Fondi relativi al personale".



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 2022 e 2021, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti correlate

31 dicembre 2022				
(in migliaia di euro)	Crediti commerciali	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti
<i>Imprese controllate</i>				
Sea Prime SpA	4.985		836	10.454
Airport ICT Services Srl	783		2.124	
<i>Imprese collegate</i>				
Aiport Handling SpA	3.780	442	5.017	
SACBO SpA	737		513	
Dufrital SpA	6.421		116	
Malpensa Logistica Europa SpA	1.087		1.246	
Areas Food Services Srl (ex SEA Services Srl)	871		1.633	
Disma SpA	130		115	
Totale Parti correlate	18.794	442	11.600	10.454
Totale voce di bilancio	126.153	6.455	190.144	39.444
% sul totale voce di bilancio	14,90%	6,85%	6,10%	26,50%

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2022						
(in migliaia di euro)	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Materiali di consumo	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<i>Imprese controllate</i>						
SEA Energia SpA (*)	1.755	65.027		(27)	607	24.235
SEA Prime SpA	12.733	6.319		(561)	(16)	3.778
Airport ICT Services Srl	125	12.910	90	(132)		(276)
<i>Imprese collegate</i>						
Airport Handling SpA	11.539	17.529		(40)		442
SACBO SpA (**)	1.261	11.715		(2)		
Dufrital SpA	29.333	2				
Malpensa Logistica Europa SpA	4.618			(20)		1.757
Areas Food Services Srl (ex SEA Services Srl)	4.346	4.004				
Disma SpA	222			(7)		
Totale Parti correlate	65.932	117.506	90	(789)	591	29.936
Totale voce di bilancio	728.559	254.297	10.435	185.129	(17.406)	29.936
% sul totale voce di bilancio	9,05%	46,21%	0,86%	-0,43%	-3,40%	100,00%

(*) In data 29 settembre 2022 la Società ha ceduto l'intera partecipazione detenuta nella SEA Energia SpA. I rapporti economici, pertanto, si riferiscono al periodo gennaio - settembre.

(**) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 11.715 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

(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.

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 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);
- con riferimento a Airport ICT Services Srl, afferiscono alle attività di fornitura e progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi.

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 Areas Food Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (Areas Food Services Srl);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (DISMA);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling SpA).

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

8.3 Altri rapporti con Parti Correlate

SEA PRIME SpA

Nel corso del 2022 SEA Prime ha distribuito dividendi a SEA per 3.778 migliaia di euro.

MALPENSA LOGISTICA EUROPA SpA

Nel corso del 2022 Malpensa Logistica Europa ha distribuito dividendi a SEA per 1.757 migliaia di euro.

AIRPORT HANDLING SpA

Nel corso del 2022 Airport Handling ha deliberato la distribuzione di dividendi a SEA per 442 migliaia di euro. L'incasso è avvenuto nel corso del mese di febbraio 2023.

9. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Nell'esercizio 2022 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 671 migliaia di euro (621 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

10. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2022 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 219 migliaia di euro (217 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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 2022, sono stati pari a 177 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 55 migliaia di euro per altre attività (i compensi 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 della società di revisione sono esposti al netto dei contributi Consob.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 2022	31 dicembre 2021
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	31.338	30.567
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.966	1.671
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	1.169	2.544
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	4.755	6.078
Totale impegni per progetto	39.228	40.860

12.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2022 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie pari ciascuna a 36.422 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 22.500 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 pari a 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) a garanzia del progetto RE-MXP (Resilience improvement of the Milan MXP airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi risk framework), co-finanziato dall'Unione Europea;
- fidejussione bancaria di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- 535 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.

I primi mesi del 2022 sono stati ancora contraddistinti da una nuova ondata pandemica legata alla nuova variante di Covid-19 che ha influenzato la regolare stagionalità del business.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 2022 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 2022, la Società ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- Nel primo semestre 2022, la Società ha incassato i contributi pubblici (iscritti a conto economico tra i Servizi e altri ricavi, nella voce "Ricavi di Gestione") ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia Covid-19;
- A seguito degli interventi legislativi del 2022 (DL n. 21/2022 - Decreto Ucraina bis, DL n. 115/2022 - Decreto Aiuti bis, DL n. 144/2022 - Decreto Aiuti Ter e DL n. 176/2022 - Decreto Aiuti Quater), la Società ha beneficiato di un contributo, sotto forma di un credito di imposta, di 6.056 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti nell'esercizio 2022, per l'acquisto di energia elettrica; tale contributo è stato rilevato nella voce "Altri costi operativi" a diretta riduzione del costo al quale il beneficio è associato. Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 6.12 e 7.5;
- In data 29 settembre 2022, la Società ha finalizzato la vendita dell'intera partecipazione della società controllata SEA Energia SpA alla società A2A Calore & Servizi Srl, rilevando un provento di 24.235 migliaia di euro, iscritto a conto economico nella voce "Proventi (oneri) da partecipazioni". Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- A seguito della costituzione a dicembre 2021 della società Airport ICT Services Srl, nel mese di febbraio 2022 SEA ha conferito in tale società, immobilizzazioni materiali per 6.039 migliaia di euro e passività, riconducibili principalmente al conferimento di personale, per 1.482 migliaia di euro.

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

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni, si comunica che la Società ha ricevuto, nel corso dell'esercizio 2022, le seguenti erogazioni pubbliche.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
SEA Spa	Stato	Contributo L. 30 dicembre 2020, n. 178, ai commi 714-720, a parziale mitigazione degli effetti economici derivanti dalla pandemia Covid-19	135.601
SEA Spa	Regione Lombardia	Contributo previsto dalla delibera della Giunta di Regione Lombardia a sostegno degli aeroporti lombardi di interesse nazionale appartenenti alle reti TEN-T	8.500
SEA Spa	Stato	Credito d'imposta a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti nel 2022 per l'acquisto della componente energetica (DL 21/22, DL 155/22, DL 144/22 e DL 176/22)	6.056



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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)
Associazione Noi SEA	SEA Spa	Contributo liberale per l'annualità 2022	240
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	31
Banco Alimentare	SEA Spa	Donazione di beni alimentari a favore dell'Ucraina	13

19. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2022

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 2023 dal sito internet <https://seamilano.eu/it/annual-report-2022> 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.



ATTO

25 maggio 2023
REP. N. 75593/15885

NOTAIO FILIPPO ZABBAN

SPAZIO ANNULLATO

N. 75593 di Repertorio

N. 15885 di Raccolta

VERBALE DI ASSEMBLEA

REPUBBLICA ITALIANA

25 maggio 2023

Il giorno venticinque del mese di maggio dell'anno duemilaventitre.

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, capitale sociale euro 27.500.000,00 interamente versato, 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,

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

tenutasi in data 28 aprile 2023

in Segrate, presso l'Aeroporto di Milano Linate – Aerostazione 2° piano, Linate Center, con la mia costante partecipazione ai lavori assembleari presso il luogo di convocazione.

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.

“Il giorno ventotto aprile duemilaventitre,

alle ore 10 e 36 minuti,

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.”

La signora 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 2023 alle ore 10:30 in questo luogo e in seconda convocazione per il giorno 3 maggio 2023, stessi luogo ed ora, giusta avviso di convocazione pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, parte seconda del giorno 11 aprile 2023, foglio delle inserzioni n. 43, avviso n. TX23AAA3423 nonché sul sito internet della Società: www.seamilano.eu;
- che sono attualmente presenti soci portatori di n. 249.567.858 azioni ordinarie, pari al 99,827143% del capitale sociale, tutte ammesse al voto e che sono presenti n. 26 azionisti, in proprio o per delega;
- 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.

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 e che le votazioni avranno luogo per alzata di mano.

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 di ciascuna votazione non siano state comunicate e quindi terminate.

Si riserva di comunicare nuovamente il capitale presente al momento del voto in caso di variazioni delle presenze.

Il Presidente dichiara quindi:

- che, per il Consiglio di Amministrazione, oltre ad esso Presidente, sono presenti i signori Armando Brunini, Amministratore Delegato, ed i Consiglieri Luciana Sara Rovelli, Franco Maria Antonio D'Alfonso e Daniela Mainini;
- che, per il Collegio Sindacale, sono presenti la presidente Paola Noce ed i sindaci effettivi Luigi Di Marco, Stefania Chiaruttini e Daniele Angelo Contessi, mentre è giustificata l'assenza di Stefano Giuseppe Giussani;
- che, per la società di revisione Deloitte & Touche S.p.A., sono presenti i signori Marco Pessina e Matteo Bresciani;

- che sono altresì presenti alcuni dirigenti, dipendenti e consulenti della Società con funzioni ausiliarie.

Il Presidente dichiara quindi validamente costituita l'assemblea, in prima convocazione, per discutere e deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO

*"1. deliberazioni ai sensi dell'art. 2364 comma 1, nn. 1, 2 codice civile e deliberazioni conseguenti e connesse, compresa quella in ordine al compenso della Società di Revisione;
2. comunicazioni del Presidente in ordine al pagamento della seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'assemblea del 30 settembre 2019."*

Comunica che è stato reso disponibile set documentale contenente:

- * copia del progetto di bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 completo di tutti gli allegati di legge, e copia del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2022, con ciò ottemperandosi, tra l'altro, alla presentazione del medesimo;
- * copia della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2022 redatta ai sensi del D.lgs. 254/2016, completa di attestazione di conformità della Società di Revisione;
- * copia della Proposta motivata del Collegio Sindacale in ordine al conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti alla società di revisione EY S.p.A. per gli esercizi 2023-2031 ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39;
- * documentazione relativa alla nomina di un sindaco supplente e documentazione correlata, predisposta anche ai sensi dell'art. 2400 cc..

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 si limiterà ad una sintetica illustrazione dei principali dati ed avvenimenti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2022, con alcune indicazioni sull'evoluzione prevedibile della gestione; comunica che 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 2022 il Sistema Aeroportuale di Milano gestito da SEA ha servito 28,9 milioni di passeggeri, in aumento del 108% rispetto all'esercizio precedente, e pari all'82% del traffico pre-Covid.

A fronte del progressivo miglioramento della situazione epidemiologica nel corso del 2022 e del conseguente allentamento delle regole e delle restrizioni ai viaggi così come indicato dai diversi Paesi, SEA ha adeguato le proprie azioni e i propri servizi gradualmente in base alle nuove norme e alle nuove linee di indirizzo. In linea con quanto accaduto a livello europeo, il traffico passeggeri di Linate e Malpensa è cresciuto a partire dal mese di marzo raggiungendo i valori massimi nei mesi di luglio, agosto e settembre con oltre 3 milioni di passeggeri al mese, recuperando nella summer season (da aprile a ottobre) l'89% del traffico 2019.

L'attività cargo, che nel 2021 ha raggiunto il record storico di 743 mila tonnellate di merce movimentate su Malpensa e Linate, nel 2022 ha registrato una leggera contrazione: sono state gestite 717 mila tonnellate di merce, in flessione del 3% rispetto al 2021 e maggiori del 30% rispetto al 2019.

L'aviazione generale, con oltre 32,6 mila movimenti gestiti nel 2022, ha registrato un incremento del 20% rispetto al 2021 e del 33% rispetto al 2019.

Anche nel 2022, 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.

Si illustrano ora le operazioni straordinarie e gli eventi che hanno modificato il perimetro di consolidamento o che hanno avuto impatto sui risultati 2022.

Il perimetro di consolidamento nel 2022 si è modificato per effetto della cessione della partecipazione in Sea Energia S.p.A. a settembre 2022. La procedura di gara ad evidenza pubblica avviata da SEA a luglio 2021 per la cessione integrale della società SEA Energia S.p.A. prevedeva, oltre alla compravendita delle azioni, la sottoscrizione di due contratti di fornitura di energia elettrica e termica, quest'ultimo di durata di nove anni.

Si segnala inoltre che, a far data dal 1° febbraio 2022, SEA ha conferito il Ramo d'azienda relativo alle attività di information and communication technology non "business specific" alla società Airport ICT Services S.r.l., costituita a dicembre 2021.

A dicembre 2022 è stato sottoscritto un aumento di capitale della società SEA Services S.r.l. che ha contestualmente modificato la ragione sociale in Areas Food Services S.r.l. Le quote di partecipazione dei soci SEA e MyChef non sono state modificate. L'operazione rientra nel più ampio obiettivo strategico di SEA di valorizzare il comparto food&beverage, avendo

anche un governo diretto sulla qualità del servizio erogato al fine di migliorare la passenger experience.

In data 14 luglio 2022 è stato formalizzato tra SEA e Alitalia in Amministrazione Straordinaria un atto transattivo con il quale le parti hanno rinunciato all'azione revocatoria con la quale Alitalia richiedeva a SEA la restituzione di pagamenti effettuati nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla procedura. Nello stesso atto sono stati gestiti crediti aperti di SEA verso Alitalia, risolti con un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

SEA ha incassato nel corso del 2022 144,1 milioni di euro come contributi pubblici, di cui 135,6 milioni di euro sono i contributi del c.d. "Fondo Ristori" previsto dalla L. 178/2020 a parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia Covid-19 e 8,5 milioni di euro sono i contributi erogati dalla Regione Lombardia a sostegno degli aeroporti lombardi di interesse nazionale appartenenti alle reti TEN-T. Inoltre, lo Stato italiano ha previsto contributi per le imprese, riconosciuti sotto forma di credito d'imposta, per l'acquisto di energia elettrica nel secondo, terzo e quarto trimestre 2022. Il contributo è pari per il Gruppo SEA a 6,1 milioni di euro.

Nell'esercizio 2022, i ricavi della gestione, pari a 734,8 milioni di euro, hanno evidenziato un aumento del 126%. La performance positiva è riconducibile alla ripresa del traffico registrata nel corso dell'esercizio. I ricavi comprendono contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia per complessivi 144,1 milioni di euro, a parziale compensazione perdite economiche ascrivibili alla pandemia. Al netto di tali contributi, i ricavi sono stati pari a 590,7 milioni di euro, in crescita di 265,5 milioni di euro rispetto all'esercizio 2021.

L'incremento dei ricavi di gestione ha riguardato tutti i settori di business. I ricavi aviation hanno registrato un incremento di 147,6 milioni di euro, i ricavi non aviation un incremento di 115,3 milioni di euro e i ricavi general aviation di 2,6 milioni di euro.

I costi di gestione, pari a 446,4 milioni di euro, risultano in incremento di 150,7 milioni di euro rispetto al precedente esercizio, principalmente per effetto dei maggiori volumi di traffico, dell'incremento dei costi energetici, dell'aumento dei costi del lavoro, derivanti dalla minore fruizione di ammortizzatori sociali. I costi di gestione includono inoltre oneri non ricorrenti, pari a 26,4 milioni di euro, per l'avvio del nuovo piano di pensionamenti anticipati.

Il Risultato Operativo Lordo (EBITDA) è positivo per 290,2 milioni di euro in aumento di 258,5 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

Il Risultato Operativo (EBIT) è pari a 199,5 milioni di euro (-80,8 milioni di euro nell'esercizio 2021).

Il Risultato Netto di Gruppo è pari a 182,5 milioni di euro (una perdita di 75,1 milioni di euro nell'esercizio 2021).

Gli Investimenti realizzati nel 2022 ammontano a 76,8 milioni di euro (49,9 milioni di euro nel 2021), evidenziando la piena ripresa dell'operatività.

Nell'aeroporto di Malpensa, gli investimenti sono stati volti principalmente a incrementare la funzionalità, la sicurezza e il livello di comfort offerto ai passeggeri, con l'installazione dei nuovi apparati per il controllo dei bagagli da stiva, il "progetto Smart Security", l'avvio dell'installazione degli apparati di "self-enrollment" - necessari per la gestione delle nuove procedure di controllo di frontiera in applicazione dal 2023 ("Entry Exit System"), nonché le modifiche di layout con incremento degli spazi destinati allo stazionamento dei passeggeri. I principali interventi sulle infrastrutture in area "air side" hanno riguardato la riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa.

Si sottolinea inoltre che, a seguito della decisione di riaprire il Terminal 2 il 31 maggio 2023, sono stati riattivati nel corso degli ultimi mesi dell'esercizio 2022 i progetti per il completamento delle opere che erano state sospese a seguito della chiusura di detto terminal, e per il ripristino della piena funzionalità di tutti i sottosistemi operativi e dei vari impianti.

A Linate, i principali investimenti hanno riguardato la prosecuzione delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, il "progetto Smart Security" e l'attivazione delle opere correlate alla prossima entrata in esercizio delle procedure "Entry Exit System", mentre in area "air side", gli interventi più significativi hanno riguardato la riqualifica di alcune zone di pavimentazione delle infrastrutture esistenti, il completamento del rinnovo del sistema di guide ottiche, il rinnovo dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, la conversione a LED delle torri faro e il rinnovo degli aiuti visivi luminosi.

L'indebitamento finanziario netto, pari a 388,2 milioni di euro, evidenzia una riduzione di 266,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021, quando era pari a 654,8 milioni di euro. La riduzione del debito netto è stata determinata dalla favorevole dinamica dei flussi di cassa riconducibili alla ripresa delle attività e dall'incasso dei già citati contributi pubblici.

Nel corso del 2022 e nei primi mesi del 2023, a rafforzamento della struttura finanziaria del Gruppo SEA, è stata effettuata un'attività di ridefinizione delle linee di credito committed esistenti.

La capogruppo SEA ha chiuso l'esercizio 2022 con ricavi totali pari a 761,2 milioni di euro (343 milioni di euro nel 2021) mentre l'EBITDA è pari a 280,5 milioni di euro (25,3 milioni di

euro nel 2021) e il risultato netto della Società registra un utile di 194,9 milioni di euro (una perdita di 80,3 milioni di euro nel 2021).”.

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:

“Nei primi mesi del 2023, l'andamento del traffico aereo conferma il trend di recupero dei livelli pre-crisi registrato nel corso del 2022. Il mix di traffico resta molto simile a quello del 2022, con prevalenza di destinazioni di breve-medio raggio e una quota di mercato dei vettori low cost paragonabile a quella detenuta dalle compagnie legacy.

Con la ripresa dell'attività dei vettori legacy e la riattivazione dei modelli hub&spoke, si prevede che alcuni vettori low cost ripristinino il proprio network secondo la struttura pre-covid, con un maggior focus su destinazioni internazionali.

I flussi di traffico maggiormente penalizzati nel periodo della pandemia, ovvero i collegamenti verso le destinazioni asiatiche, sono stati riattivati a partire dal mese di novembre 2022, anche a seguito della cessazione della zero-Covid policy attuata da alcuni governi asiatici (Cina in primis). Nel primo trimestre 2023 sono aumentate le rotte verso l'Asia servite da Malpensa; per i prossimi mesi sono previste ulteriori aperture e un potenziamento delle frequenze verso la Cina (Shanghai e Pechino), Hong Kong, area del Golfo e Nord America.

Con riferimento al traffico di aviazione generale, nel 2023 è atteso il consolidamento dei collegamenti domestici e internazionali del 2022 ed un incremento dell'attività di lungo raggio, con effetti sulla dimensione della macchina media.

Infine, in relazione al segmento cargo, che nel corso degli ultimi anni ha fatto registrare risultati record, nei primi mesi del 2023 le merci trasportate, così come i voli all-cargo, risultano in flessione rispetto allo stesso periodo 2022. Tale contrazione è legata, da un lato alla riattivazione anche da parte di altri aeroporti nazionali dei collegamenti di lungo raggio (voli passeggeri con elevata capacità di stiva), dall'altro alla ripresa del trasporto merci via nave a seguito della riduzione dei prezzi dei noli dei container marittimi.

Il contesto economico ed industriale in cui SEA si troverà ad operare nel 2023 permane incerto: la crescita del traffico aereo dipenderà infatti da diversi fattori, tra cui: l'evoluzione del quadro geopolitico (con particolare riferimento al conflitto Russia-Ucraina), le dinamiche del costo dell'energia e del petrolio, l'andamento dell'inflazione e le politiche di contenimento messe in atto dalle banche centrali.

Relativamente ai prezzi delle commodities energetiche (che nel 2022 risultano quintuplicati rispetto ai valori pre-Covid), i primi mesi del 2023 hanno confermato un trend di decrescita

nel prezzo del gas avviato già dalla fine del 2022; le più recenti previsioni propendono per una stabilizzazione dei prezzi sui livelli attuali, almeno fino al termine della stagione termica estiva – anche in conseguenza del livello di riempimento degli stoccaggi nazionali e della minor dipendenza dalle forniture di metano proveniente dalla Russia. Nonostante i segnali positivi, il mercato delle commodities energetiche è ancora caratterizzato da elevata volatilità e poca liquidità: un eventuale rialzo dei prezzi avrebbe un impatto diretto sui costi di esercizio per la Società (in primo luogo, sulla bolletta energetica) ed un effetto indiretto sui volumi di traffico (l'aumento dei costi operativi delle compagnie aeree si rifletterebbe nel prezzo dei biglietti aerei).

Per quanto concerne invece il costo dei materiali da costruzione, anche in considerazione di quanto già osservato nella prima parte del 2023, la Società non ritiene verosimile un incremento dei prezzi ulteriore rispetto a quanto registrato nel 2022.

In considerazione di quanto precedentemente evidenziato, si prevede che i risultati dell'esercizio 2023 del Gruppo SEA confermino il trend positivo di recupero registrato dall'esercizio 2022.

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 dai fenomeni industriali innanzi descritti.”.

Al termine della lettura da parte dell'Amministratore Delegato, riprende la parola il Presidente per fornire ai presenti un breve riepilogo della Dichiarazione di carattere Non Finanziario relativa all'esercizio 2022, dando lettura del seguente testo:

“SEA è obbligata alla redazione della Dichiarazione Non Finanziaria 2022, in conseguenza del D.lgs 254/2016, in quanto Ente di Interesse Pubblico.

Verranno ora esposti i principali risultati conseguiti nell'esercizio in relazione a Ambiente, Qualità del servizio, Equità e benessere dell'ambiente lavorativo e Impatto socio-economico.

Per quanto riguarda il primo tema, l'Ambiente, si ricorda che Malpensa e Linate hanno conseguito nel 2021 il massimo livello di certificazione dell'Airport Carbon Accreditation (4+), il programma di riduzione volontaria delle emissioni di CO2 promosso dall'associazione degli aeroporti europei ACI Europe e che sono tra gli aeroporti europei che si sono posti il traguardo di anticipare al 2030 il raggiungimento del “net zero carbon footprint”.

Nel 2022, l'impronta carbonica diretta del sistema aeroportuale milanese si è ridotta del 12,2% rispetto all'anno precedente, in corrispondenza di un contenimento del 23% delle emissioni associate ai consumi elettrici.

Sono proseguiti nel 2022 gli interventi di energy saving, e, in entrambi gli scali, si è registrata una riduzione dei consumi idrici del 15,1% a Linate e del 10,6% a Malpensa.

È proseguita nel 2022 la strategia di accessibilità sostenibile agli aeroporti del sistema, finalizzata ad incentivare, per i passeggeri e i lavoratori, modalità di fruizione di mezzi e servizi di trasporto pubblici a basso impatto per gli spostamenti.

In entrambi gli scali si è rilevata una diminuzione significativa della quota modale di accesso con auto privata: -12% a Linate e -15% a Malpensa rispetto al 2021, a vantaggio dell'utilizzo del bus (+13% a Linate e +2% a Malpensa). L'utilizzo del treno per gli spostamenti da/per Malpensa ha infine registrato una crescita dell'11%, passando da un'incidenza del 21% al 32%.

In relazione al secondo punto, la Qualità del servizio, si sottolinea che il livello di soddisfazione espresso dai passeggeri nei confronti dei servizi offerti dagli scali milanesi ha registrato un'ulteriore crescita per lo scalo di Malpensa (78,6% vs. 75,8% dell'anno precedente) ed è rimasto sostanzialmente stabile per lo scalo di Linate (80,3% vs. 80,9% nel 2021).

Malpensa è il miglior aeroporto italiano in termini di qualità della connettività aerea, unico facente parte della top 10 nel ranking continentale basato sulla quota di PIL europeo raggiungibile in tempi contenuti.

Passando al terzo tema, Equità e benessere dell'ambiente lavorativo, si evidenzia che la quota di personale femminile nel 2022 è cresciuta di 1,3 punti, attestandosi al 30,3% dell'organico.

Il differenziale retributivo donne/uomini – per quanto riguarda la RAL – risulta pari all'1,5%, sostanzialmente allineato all'anno precedente.

Nel 2022, è proseguito il consolidamento del regime di smart working, avviato nel 2018, consentendo flessibilità operativa e modalità di lavoro maggiormente compatibili con i carichi di cura familiare per oltre il 28% dei dipendenti (651 unità).

Infine, come riportato dall' "Osservatorio sugli aeroporti milanesi", l'impatto socio-economico degli aeroporti milanesi, in particolare della Cargo City di Malpensa, nel 2022 è risultato rilevante per tutto il sistema produttivo del Nord-Italia.

Le ricadute complessive sul territorio generate dal sistema aeroportuale milanese sono quantificabili in circa 40 miliardi di Euro, alle quali ha corrisposto l'attivazione di poco più di 239 mila posizioni lavorative.

I flussi in valore di import-export (55,2 miliardi, +12,3 miliardi rispetto all'anno precedente) che sono transitati da Malpensa nel 2022 corrispondono a circa il 4,5% del commercio estero italiano.

Dalla Cargo City di Malpensa è transitato l'11,8% (+1,3 punti vs 2021) in valore di tutte le esportazioni nazionali dirette al di fuori dell'UE.

Per i comparti mobili/arredamento, moda/abbigliamento e meccanica le quote di esportazioni gestite da Malpensa sul totale Italia sono state pari rispettivamente al 15,7%, al 14,7% e al 7,6%.

Va infine rilevato come nel 2022 dalla Cargo City di Malpensa sia 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.”.

Al termine della lettura, il Presidente chiede al notaio di dare lettura della proposta del Consiglio di Amministrazione contenuta nel progetto di bilancio in relazione alla approvazione del bilancio di esercizio ed alla destinazione del risultato; a tale richiesta il notaio dà seguito dando lettura di quanto segue:

“L'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 28 aprile 2023

delibera

1. di approvare il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, ed i relativi allegati, bilancio che chiude con un utile di Euro 194.918.804,50;

2. di destinare l'utile dell'esercizio 2022 pari a Euro 194.918.804,50 nel seguente modo:

- Euro 120.366.865,50 a totale copertura della perdita dell'esercizio 2020;

- Euro 74.551.939,00 a Riserva Straordinaria.”.

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.

Il Presidente anticipa quindi che, pur procedendo ad una discussione unitaria in relazione all'approvazione del bilancio ed alla destinazione del risultato, si farà luogo a due votazioni distinte: una relativa all'approvazione del bilancio ed una seconda votazione relativa alla destinazione del risultato.

Il Presidente cede la parola al socio Franco Ciarcia, il quale comunica di aver svolto – anche secondo le valutazioni dell'Osservatorio, che precisa essere costituito da alcuni ex lavoratori SEA e da altri ancora in servizio – alcune analisi leggendo il bilancio e di averle sintetizzate in sei domande, già trasmesse, nella giornata di ieri, 27 aprile 2023, al dottor Brunini e alla presidente Castelli, per dare loro la possibilità di prepararsi e fornire risposte puntuali alle domande formulate. Intende condividere le domande insieme ai presenti anche al fine di dare un contributo alla costruzione sempre più efficiente della SEA.

Da quindi lettura, svolgendo brevi commenti, del seguente testo:

“1) In relazione al protocollo di intesa del progetto Masterplan di Malpensa 2035, sottoscritto da SEA, Regione Lombardia, Enac e Comuni del cuv (rif.pag.15) si domanda se è intenzione di Sea sviluppare questo piano a lungo termine di definizione degli scenari di sviluppo del traffico e dei fabbisogni infrastrutturali necessari anche per l'aeroporto di Linate. Inoltre si chiede se in tale occasione si intenda completare il quadro economico finanziario a lungo termine della Società con la messa a punto di un piano di sviluppo delle partecipazioni in società controllate e collegate, complementare al piano di sviluppo del traffico e delle infrastrutture.

2) La relazione di gestione non fa alcuna menzione dell'accordo in via di definizione tra Ita e Lufthansa che esplicitamente individua Fiumicino come Hub di riferimento dell'alleanza per le destinazioni Sud America, Africa e Medio Oriente. Si domanda quale ruolo verrà riconosciuto dal nuovo accordo Ita/LH a Malpensa come Hub del Nord Italia per lo sviluppo del traffico passeggeri, oltre quello ormai consolidato di Hub Cargo a cui Lufthansa sta già guardando con attenzione (vedi nuovo volo settimanale di A321 tutto merci da Mxp a Francoforte).

3) Cessione della partecipazione in Mle. Premesso che Sea detiene il 25% della Mle spa e che la BCube detiene il restante 75% e che in data 29.2.2022 i due soci hanno sottoscritto un accordo per la cessione da parte di Sea a favore di Bcube della partecipazione di minoranza e che l'accordo prevede delle condizioni sospensive, si chiede di conoscere quali siano i termini dell'accordo sottoscritto e le clausole delle condizioni sospensive. Si chiede altresì, in considerazione che la Mle nel contesto del gruppo Sea presenta un conto economico positivo con ricavi in crescita a circa 65 milioni di euro e un patrimonio netto di circa 30 milioni di euro ed utili per circa 10 milioni di euro e che nel tempo ha sempre distribuito dividendi anche nel periodo del covid, quali siano le ragioni della cessione. Si rammenta inoltre che SEA potrà cogliere maggiori opportunità evitando una dismissione così importante visto il trend di crescita del settore cargo su Malpensa destinato a svilupparsi sino ad un milione di tonnellate nel medio-lungo periodo.

4) *Dialogo competitivo per la cessione di Airport Ict Service Srl. Poichè le attività ICT sono state definite “non business specific” si ritiene che i risultati economici conseguenti siano “non business oriented” e che pertanto questa Società finirà per operare come centro di servizio avendo come obiettivo di conto economico il pareggio tra costi e ricavi. Tenuto conto della marginalità dell'operazione si domanda quali siano i vantaggi economici attesi per SEA dalla cessione della Airport ICT Services appena costituita con capitale sociale di 600 mila euro.*

5) *Tenuto conto che il patrimonio netto della Sea Energia al 31 dicembre 2021 ammontava a 31,326 mil. (rif.pag. 199) e che i proventi da cessione vengono indicati in 24,235 mil. (rif.pag. 218) si chiede di conoscere se tale minusvalenza trovi, come frutto di trattativa, adeguata compensazione nei contratti di fornitura pluriennale dell'energia elettrica e termica e in tal caso a quanto ammonti il risparmio di Sea sulla bolletta energetica.*

6) *Differenza di strategia tra SEA ed Adr: Sea capogruppo ha venduto la sua controllata Sea Energia ad A2A, ha creato ICT services srl per cederla successivamente a nuovi operatori, in più intende cedere a BCUBE la sua quota di minoranza del 25%. Inoltre ha messo in atto operazioni di contrazione degli organici sino a attestarli nel 2025 intorno alle 2200 unità. Adr invece ha creato sia per l'energia che per il settore informatico due società controllate, Adr Tel 99% e Fiumicino Energia (87,14%), ed ha dimensionato ad oggi gli organici intorno alle 3800 unità. Pur tenendo conto delle proporzioni di grandezza dei due Gestori aeroportuali, si constata in modo chiaro la differenza di strategia. Quali sono le ragioni che determinano tali differenze di sviluppo?”.*

Al termine della lettura da parte del socio Ciarcia, il segretario dà atto dell'intervento in assemblea del vice-presidente Pierfrancesco Barletta e del socio Marco Liera, sia in proprio che quale delegato.

Il Presidente, anticipando che si daranno le risposte al termine della formulazione da parte dei soci di tutte le loro domande, cede la parola al socio Marco Giovanniello. Questi - premesso di aver avuto l'intenzione di porre domande che, in gran parte, ricalcano quelle del socio Ciarcia – fa riferimento al probabile ingresso del gruppo Lufthansa in Italia, rammentando l'avventura “purtroppo finita male” di Lufthansa-Italia, e riferendo di non credere che ITA si sposterà dal suo bacino naturale romano. Chiede, quindi, rivolgendosi all'Amministratore Delegato, quale tipo di cambiamento potrebbe avvenire con particolare riferimento alla gestione e all'utilizzo degli “slot” di Linate, che – pur essendo in gran parte ancora in mano a ITA - potrebbero cambiare se intervenisse l'antitrust europeo. Chiede, sempre rivolgendosi all'Amministratore Delegato in quanto a capo del marketing e fatto

riferimento a quanto è già stato detto da alcuni importanti vertici di Lufthansa, cosa possa offrire SEA con i suoi aeroporti non tanto a ITA quanto al gruppo Lufthansa.

Chiesta la parola, interviene il socio Marco Liera, il quale anticipa di voler porre una domanda sull'operazione SEA Energia, pur dichiarandosi consapevole che un'altra analoga domanda è già stata formulata in proposito. Riferisce di aver cercato di ricostruire la dinamica delle entrate, delle uscite e delle plus/minusvalenze e si associa alla richiesta di chiarimenti su questa dinamica.

Chiede se l'operazione – dato che si è trattato di una cessione tra SEA ed il Gruppo A2A – è stata considerata operazione tra parti correlate dal momento che il Comune di Milano è socio di maggioranza di entrambe le società.

Afferma di volersi altresì associare anche alle domande circa i cambiamenti di prospettiva derivanti dalla cessione di ITA a Lufthansa.

Al termine dell'intervento, il Presidente cede la parola al socio Oreste Zanatto, che comunica di essere azionista dal secolo scorso e, più precisamente, dal 1999. Afferma di aver dato, prima di venire in assemblea, un'occhiata alla sua unica azione e dà atto, pur in qualità di titolare di un'unica e "datata" azione, di essersi sempre impegnato ad onorare gli impegni a suo tempo assunti.

Afferma di volersi inevitabilmente riferire a due articoli della Costituzione italiana, che indica nell'art. 9 e nell'art. 41, per cercare di tracciare l'elemento fondante del discorso – che si accinge a fare – sulla progettualità. Comunica di ritenere la progettualità, anche in riferimento al Master Plan '35, stridente – a proprio modesto avviso e con grande riguardo – rispetto alla tenuta degli equilibri tra il contenuto di un progetto e la tenuta ambientale, ricomprendendo in tale ultimo aspetto anche la tenuta dell'impianto sanitario di chi vive l'ambiente. Rammenta come l'art. 9 parli anche di biodiversità da tenere ben tutelata per le future generazioni, secondo le novità introdotte non più tardi di un anno fa dal Parlamento italiano. Sottolinea l'importanza di questa integrazione e si dichiara grato a chi si è battuto per ottenerla. Quanto all'art. 41 e all'attività d'impresa, ritiene essa debba essere svolta sempre in equilibrio con i valori fondamentali, sempre di tipo costituzionale. Fa quindi riferimento alla circostanza che dopo 170 anni di lotte e battaglie (anche legali ed in senso democratico) con i propri interlocutori, i Maori hanno ottenuto l'attribuzione della personalità giuridica al loro fiume sacro, Whanganui. Riferisce che quando, alcuni anni fa, è venuto a conoscenza di questa notizia ha pensato che "ma qui, allora, dovremmo esserci. dovremmo esserci veramente.". Ritiene che se anche il nostro Paese – anche se, per il momento, non dispone di dati che possano confermare l'adozione in Italia di un provvedimento di questo tipo – si decidesse, al di là del disposto costituzionale, di dare a "pezzi del nostro territorio"

una simile valenza giuridica, si potrebbe dire di essere, sempre in rapporto alla progettualità, su un piano di implementazione della tutela delle future generazioni davvero nuovo.

Afferma di aver concluso la propria premessa con questa osservazione e chiede – precisando di volerlo fare con assoluto garbo – ragguagli circa l'origine della cifra di 144 milioni cui si è fatto riferimento, sottolineando la dimensione della cifra e specificando trattarsi di importi che spaventano chi è abituato a poche migliaia di euro. Chiede quale sia il “trend” che ha portato alla determinazione di una simile cifra.

Chiarito, in risposta al Presidente, di star facendo riferimento all'importo dei ristori riferiti alla pandemia, afferma di non sapere se si tratti di un contributo statale o regionale. Vorrebbe capire come la Società ha operato per addivenire a tale quantificazione e come si arrivi a ritenere si tratti di una cifra congrua per compensare la perdita di attività. Questo, precisa è il contenuto della propria prima domanda.

Comunica che la seconda domanda riguarda l'interno dell'aeroporto e specifica di voler sapere se all'interno dell'aeroporto siano presenti centraline di monitoraggio dell'aria e del rumore; e se tra le maestranze, la forza lavoro, l'insieme delle lavoratrici e dei lavoratori che operano in appalto o non in appalto a Malpensa ed a Linate sia stata condotta un'indagine epidemiologica di carattere soggettivo, cioè, quell'indagine che chiede alla lavoratrice e al lavoratore se ci siano sintomi ed eventi da registrare sul piano sanitario, con tutto quello che ne consegue.

Formula quindi una terza domanda, sempre in riferimento all'interno dell'aeroporto, e, più precisamente sulle attività di “auditing”; chiede se l'attività di audit, dato il sistema certificativo che ha valenza mondiale, sia svolta direttamente dall'azienda oppure venga svolta – perché ritiene che diversamente non si possa operare, dato che ci sono di mezzo lo Stato ed Enac – da un appaltatore “che poi riferisce”. Vorrebbe sapere, ribadisce, se si tratti di un'attività svolta direttamente dall'azienda SEA oppure se si tratti di un'attività di tipo “subordinato”.

Allorché anticipa di voler intervenire, in conclusione del proprio intervento, in relazione al Master Plan '35, interviene il Presidente. Dopo breve scambio di battute, il signor Zanatto riprende e, fatto nuovamente riferimento al Master Plan, osserva che il tempo passa e si è ancora in attesa del pronunciamento, che prima o poi arriverà. Precisa che il tema è il giudizio sulla valutazione di impatto ambientale del Master Plan '35, giacente presso il Ministero dell'Ambiente e, con tutta probabilità, anche all'attenzione di un altro ministero. Circa questo pronunciamento ritiene inevitabile far presente e comunicare a questa Assemblea il fatto che, non più tardi di febbraio, diverse associazioni nonché, tra gli altri,

alcuni istituti di ricerca abbiano promosso un'azione "supplente", per certi aspetti, all'ente deputato, ossia il Parco del Ticino Lombardo e il Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Pur ritenendo che gli intervenuti sappiano di cosa si tratti, e fatta precisazione di intervenire come azionista e non quale portavoce, riferisce che, come ogni comune mortale, non può che prendere atto del fatto che queste associazioni hanno deciso di chiedere all'ente deputato a decidere, Regione Lombardia, di istituire sull'area facente capo alla brughiera della Malpensa e di Lonate Pozzolo un'area di interesse comunitario, che si chiama SIC, Sito di Interesse Comunitario, e un'area ZPS, Zona di Protezione Speciale per la parte ornitologica e dintorni.

Palesa come – in una interlocuzione ed in una serie di segnalazioni, in cui sono stati coinvolti il Parco e la Regione Lombardia – la parte tecnico-scientifica del Parco del Ticino abbia affermato che *"questa area merita di essere tutelata maggiormente"*. In merito a ciò, quella che il socio definisce "assemblea" o comunque il comitato di gestione della Comunità del Parco – che indica composto dai sindaci, dai presidenti, i loro delegati, delle province di Milano, Varese e Pavia – si deve pronunciare in ordine a questa delicata materia. Il socio dichiara di essere – unitamente a tutti coloro che credono che sia giusto mantenere una determinata posizione – in attesa di una pronuncia in merito. Ritiene che il Parco non debba fare altro che dare il proprio avallo alla parte tecnico-scientifica, in maniera che la Regione si pronunci finalmente in merito.

Spiega trattarsi di un quesito "grande come una casa" precisando di non essere in grado di vedere, in maniera acritica, come si potrebbe realizzare il Master Plan '35 nel caso in cui, in tempi ragionevoli, quest'area - di circa 900 ettari - venisse riconosciuta area SIC- ZPS. Evidenzia come, infatti, tale richiamato documento contiene uno sviluppo del sedime aeroportuale verso sud per 44 ettari, tra i più delicati dell'intera brughiera cioè tra i più delicati dei citati 855 ettari.

Dopo aver fatto riferimento alle proprie considerazioni e ribadita l'esistenza di una situazione assolutamente critica in riferimento al Master Plan e, quindi, all'ultimo progetto elaborato e definito dalla Società insieme a ENAC, anticipa – precisando trattarsi di un aspetto critico e che può piacere poco alla Società – il proprio voto contrario al bilancio.

Terminato l'intervento, con il consenso del Presidente, prende la parola il socio Giuseppe Lunetta che, dopo un saluto, riferisce, a nome dell'Associazione degli azionisti di minoranza, di aver analizzato il bilancio e di voler, in prima battuta, manifestare apprezzamento per il fatto che non si sia deliberato di distribuire utili, anche in omaggio al fatto che buona parte del risultato deriva da contributi dello Stato, ancorché a compensazione dei problemi derivanti dalla pandemia.

Dà quindi atto dell'apprezzamento per l'informazione non finanziaria e la particolare attenzione al conseguimento di almeno parte degli obiettivi Onu 2030. Fa, in particolare, riferimento alla riduzione dei consumi idrici, apprezzabile sia in qualità di cittadini che come abitanti del pianeta. Ognuno – chiosa – deve fare la sua parte.

Chiede, infine, di ricevere qualche ulteriore informazione sul piano di incentivazione all'esodo.

Il Presidente, constatato che nessun altro chiede di intervenire, cede la parola all'Amministratore Delegato, Armando Brunini, il quale anticipa di voler fornire le risposte alle domande secondo l'ordine in cui queste ultime sono state formulate.

Quindi, in riferimento alla domanda sul Master Plan di Linate, precisa che il Master Plan di Linate è già stato approvato e c'è stata anche la conferenza dei servizi. Invece, su Malpensa, l'iter non è ancora definito perché, come è stato affermato in un successivo intervento, si è ancora in attesa che si esprima la commissione del Ministero, cui seguiranno decisioni del Ministero e del Governo. A Linate c'è, quindi, un quadro certo dal punto di vista delle prospettive di sviluppo e della capacità della Società di adeguare le infrastrutture al traffico ed alle esigenze del traffico; il processo è quindi compiuto e la Società fino al 2030 può proseguire.

Quanto all'accenno alle società controllate contenuto nella stessa domanda, il dottor Brunini premette di non aver compreso la relazione tra i due punti. Riferisce tuttavia che sulle partecipate e collegate c'è un riferimento nel piano industriale: l'intento della Società, in coerenza con la legge Madia, è quello di razionalizzare come pure indicato anche dal Comune di Milano, socio di maggioranza. Si sta perseguendo tale obiettivo un po' alla volta e compatibilmente con le esigenze industriali della Società. Non è però escluso che, per business considerati strategici, si possa addivenire alla creazione di nuove partecipate come, ad esempio, è stato annunciato per il settore "Urban Air Mobility".

Dopo alcune considerazioni sulle società partecipate, passa alla seconda domanda, avente ad oggetto il tema dell'operazione Lufthansa, prende atto che ci sono più domande su questo argomento, sostanzialmente convergenti. Chiarisce trattarsi di una operazione ancora in corso, sulla quale la Società non ha nessun titolo per intervenire e della quale si leggono e si apprendono, come per tutti, le notizie pubblicate dalla stampa. Evidenzia inoltre quanto il contesto sia delicato, trattandosi di un'operazione straordinaria, e ribadisce che i termini del piano industriale non sono noti alla Società se non, come per tutti, limitatamente alle notizie pubblicate dai giornali.

Volendo immaginare delle ipotesi, a valenza solo di opinione personale, è verosimile immaginare che ITA, con Lufthansa come socio, cercherà di valorizzare al massimo gli "slot"

di Linate, per cui non è escluso che alcuni voli attualmente a Malpensa possano essere trasferiti a Linate. Non è possibile escludere che alcuni “slot” di Linate di ITA vengano utilizzati per alimentare gli “hub” del mondo Lufthansa, con probabili ricadute per SEA. Neppure è da escludere – ed anzi per certi versi è auspicabile – un altro scenario per il quale, tenuto conto del fatto che il mercato di SEA è un mercato estremamente rilevante, non solo ci sia alimentazione di altri “hub” del mondo Lufthansa ma addirittura anche un aumento di destinazioni. Precisa trattarsi però solo di un auspicio.

Ribadisce che la Società non dispone di una visibilità diversa da quella dei soci e che è difficile averne una in questa fase perché c'è una operazione straordinaria in corso, per cui le parti sono estremamente “abbottonate”.

Desidera tuttavia rappresentare la forza del mercato di SEA ed il lavoro che si è fatto negli ultimi dieci anni, ad opera non soltanto della gestione più recente, sulla connettività, in particolare in relazione ad Africa, America Latina e Medio Oriente, nei quali SEA conta 15 destinazioni servite direttamente nonostante non abbia un “hub carrier” come ITA.

Facendo un esempio e tenendo presente che le frequenze cambiano nel corso delle stagioni, evidenzia che SEA ha 123 frequenze settimanali verso queste tre aree del mondo, ottenendo questo buon posizionamento nonostante l'assenza di un vettore di bandiera, come è invece per Fiumicino, i cui dati, pure, l'Amministratore Delegato cita.

In relazione al settore cargo SEA, attualmente, l'attività di Lufthansa è minima. Il cargo di SEA è fatto da ben altro in questo momento e la Società è pronta, aperta e disponibile anche ad assecondare le esigenze di Lufthansa, laddove voglia investire sul cargo a Malpensa. Accenna quindi ai rapporti attualmente in corso con ITA, limitati alla gestione ordinaria e evidenzia come anch'essa non lavori su progetti straordinari fino al termine dell'operazione; SEA prenderà contatti con il “management” non appena l'operazione sarà stata definita.

Quanto al tema della cessione di MLE, riferisce che non è possibile dare “disclosure” delle condizioni sospensive perché, fino a quando l'operazione non sarà conclusa, vige una specifica clausola di riservatezza. La cessione di MLE si inquadra nella più ampia strategia dell'azienda di uscita dal business dell'handling, trovandosi per altro SEA in questo contesto con il doppio ruolo di subconcessionario e azionista, peraltro di minoranza e come tale è impossibilitato a gestire l'attività.

La strategia di uscita completa dal settore “handling”, per focalizzarsi sulla gestione delle infrastrutture, è condivisa dai più rilevanti aeroporti europei.

Per quanto riguarda la parte economica dell'operazione, il dottor Brunini fa presente che il valore di cessione della quota SEA rifletterà le performance prospettiche del comparto cargo e della società; ciò senza dimenticare che, in ogni caso, SEA beneficerà delle performance

attese dal comparto cargo a ragione delle relative regole contrattuali con i vettori e gli "handler".

Passando alla domanda su Airport ICT Services, precisa che l'operazione non ha un obiettivo economico o, quanto meno, ha un obiettivo economico indiretto. L'operazione ha una valenza strategica prima di averne una economico-finanziaria. Dal punto di vista strategico, l'operazione consentirebbe a SEA l'uscita da un'attività non core per l'azienda demandando la gestione e l'upgrade dell'infrastruttura ICT ad un partner industriale, specializzato in questa attività. Dalla rinnovata gestione di queste attività deriverebbero indubbi benefici in termini di qualità del servizio erogato. La procedura di gara prevede, oltre che la cessione delle quote, la sottoscrizione di un contratto di servizi. È verosimile che i partner industriali con i quali è in corso il dialogo competitivo siano in grado di offrire condizioni economiche più favorevoli rispetto a quelle applicate oggi a SEA dai fornitori terzi. Per questo si spera di ottenere risparmi ma non lo si potrà sapere fino alla fine della gara. Il punto importante è però che SEA desidera un miglioramento della qualità complessiva della "performance" tecnologica e digitale.

Per quanto riguarda SEA Energia, l'Amministratore Delegato conferma che il patrimonio netto di SEA Energia ammontava, alla fine del 2021 (e, quindi, prima dell'operazione) a 31,3 milioni di euro. Il valore di cessione della società è sostanzialmente allineato al valore di patrimonio netto. La plusvalenza di 24,2 milioni di Euro è data dalla differenza tra il valore di cessione e il valore di carico della partecipazione nel bilancio di SEA.

Non c'è poi dubbio – prosegue il dottor Brunini – che i contratti che SEA ha chiuso con l'aggiudicataria della gara, hanno determinato un beneficio per la SEA rispetto alla condizione preesistente. Sebbene non si possano quantificare i numeri – perché si tratta di informazione "embedded" in una serie di valutazioni di gara – si tratta di importo rilevante in termini di risparmio, a parità di condizioni di mercato. Dal punto di vista economico, con questa operazione SEA ha ottenuto oltre a una plusvalenza di vendita, anche risparmi sulla bolletta energetica. Precisa, inoltre, che in un'ottica di strategia aziendale, la produzione di energia non è il business di SEA, che deve acquistarla al meglio e occuparsi del proprio "core business".

Quanto alla domanda relativa alla normativa sulle parti correlate, l'Amministratore Delegato precisa che, avendo effettuato una gara pubblica, non si applica tale normativa, cogliendo l'occasione per ribadire che c'è stato un bando pubblico per l'operazione.

Quanto al tema delle differenze di strategia con ADR, osserva che similmente si potrebbero fare confronti con tutti gli aeroporti del mondo, riscontrando con ciascuno similitudini e differenze. Comunica di voler citare qualche punto. Quanto alla tematica produzione

dell'energia, SEA disponendo di impianti con una capacità ben superiore alle proprie esigenze era costretta a rivolgersi al mercato per la cessione della sovrapproduzione, pur non essendo competitiva con i colossi delle "utility". Per questo SEA si è messa in discussione con quanto sempre fatto. La produzione interna di energia, probabilmente scelta corretta nel momento storico in cui nacque, non lo è oggi con i colossi delle "utility" che sono presenti sul mercato in maniera molto più efficiente e con dimensioni, volumi e massa critica diverse da quelle che aveva SEA Energia. Inoltre, gli impianti utilizzavano una tecnologia che emetteva CO₂, in contrasto con l'attuale impegno di Sea di ridurre la propria "carbon footprint". Pertanto, la valutazione è stata di cedere Sea Energia a un gruppo che ha la produzione di energia come core business, ricavandone sia una convenienza economica sia un'agevolazione nel processo di decarbonizzazione energetica di SEA.

Richiama poi quanto detto a proposito della cessione della quota di MLE: ADR ha venduto già tempo addietro tutte le partecipazioni nell'"handling". Sotto questo profilo SEA è in ritardo e sta quindi raggiungendo altri esempi europei di integrale uscita dall'"handling".

Quanto, in generale, al numero di addetti – riferimento in cui si sottintende l'osservazione che ADR fa una politica di crescita e SEA, invece, una politica di decrescita – l'Amministratore Delegato osserva che anche sulla base dei benchmark effettuati con realtà comparabili, in occasione della redazione del piano strategico di tre quattro anni fa, è emerso che il livello di produttività per numero di risorse, a parità di perimetro e volumi, che ne risultava, evidenziava un'efficienza migliorabile.

Con il piano di prepensionamenti oggi in attuazione e con la parziale immissione di giovani risorse, SEA si avvicinerà, pur non raggiungendolo, al valore di produttività del personale di ADR.

Riservandosi di rispondere più avanti ad altre domande, richiama i riferimenti alla Costituzione svolti nel corso di un odierno intervento, evidenziando trattarsi, fondamentalmente, di osservazioni in termini ambientali. Afferma di non avere molto da dire in proposito ma di volere, senza assumere atteggiamenti difensivi, rappresentare l'orgoglio per quanto la Società sta compiendo da anni; non si tratta di una scelta operata solo da questa gestione ma la corrente amministrazione si sta impegnando su questi temi ancor di più rispetto al passato. Si dichiara orgoglioso di guidare una società che, tra i primi, vuole dimostrare che gli aeroporti e il trasporto aereo possono essere sostenibili; rinvia a tal proposito alla lettura della Dichiarazione Non Finanziaria, perché tutte le domande del socio trovano risposta in tale documento, dove si rappresenta concretamente lo sforzo che SEA sta compiendo, impegnandosi non soltanto in progetti o auspici, ma in tante azioni concrete

delle quali ribadisce di essere orgoglioso anche a nome di tutti i colleghi che lavorano in tale ambito.

Con riferimento alla domanda sui 144 milioni di euro di ristori, precisa trattarsi di ristori parziali, visto che avendo Sea continuato a operare durante il periodo pandemico, le perdite registrate sono superiori a 144 milioni di euro. Tutti i settori hanno ricevuto ristori così come gli altri aeroporti italiani, SEA ha avanzato una richiesta dal momento che la Società ha garantito un servizio pubblico nei due anni di pandemia, mantenendo aperti gli aeroporti e senza licenziare nessuno. Per questo il Governo e lo Stato hanno deciso – correttamente ad avviso dell'Amministratore Delegato – di ristorare, almeno parzialmente, le perdite.

Interviene la Presidente per chiarire al socio che la quantificazione dei ristori è stata stabilita dal Governo che ha operato una ripartizione, secondo propri criteri; viene precisato che in relazione a ciò si è pronunciato anche ENAC.

In risposta ad ulteriore domanda del socio Oreste Zanatto, il Presidente riferisce che il Governo ha riflettuto sulla circostanza che il settore in cui opera SEA è stato uno di quelli maggiormente colpiti dalla pandemia. A fronte di un traffico talmente contenuto da rappresentare un costo vivo non gestibile, la Società ha presentato istanza di chiusura dei due aeroporti, non essendo possibile altrimenti comprimerne i costi. L'istanza di chiusura è stata reiterata più volte, occorrendo in tal senso una autorizzazione, ma alla Società non è mai stata data una risposta. Riferisce di un proprio pendolarismo su Roma finalizzato a garantire la sostenibilità economica degli aeroporti, anche in una situazione di crisi; si è trattato di una attività piuttosto impegnativa che non ha avuto come esito l'ottenimento del citato provvedimento.

Dopo un breve scambio tra il socio Zanatto e il Presidente, l'Amministratore Delegato passa al tema della sicurezza sul lavoro ed al tema ambientale richiamati con riferimento alla Società. Riferisce che SEA ha installato, d'accordo con ARPA, un sistema di centraline a Malpensa ed a Linate che consentono quindi un monitoraggio continuo permettendo alla Società di essere costantemente compliant rispetto a quanto previsto dalla normativa tanto in termini di inquinamento acustico che ambientale.

Quanto alla sicurezza sul lavoro, la Società dispone di appositi uffici preposti a garantire il rispetto delle norme vigenti. Si tengono, più volte l'anno, riunioni con i rappresentanti dei lavoratori e viene utilizzato un sistema di report per monitorare il numero di visite mediche e la percentuale delle situazioni rilevanti.

Anche su questo argomento l'Amministratore Delegato rinvia a quanto è contenuto nella Dichiarazione Non Finanziaria ed afferma che si è raggiunto un livello estremamente elevato in materia di sicurezza sul lavoro.

Per quanto riguarda la domanda sul tipo di “audit”, afferma che possono essere interni ed esterni, possono essere effettuati su tutte le dimensioni tecniche, amministrative ed ambientali, e possono essere svolti dall’ENAC (cioè dall’ente regolatore), da personale interno e da enti certificatori esterni. Ritiene che quello aeroportuale sia uno tra i settori più auditati del mondo. Oltre agli “audit”, ci sono diverse ispezioni per monitorare la “safety”. Si tratta di un approccio alla “compliance” che, dati il settore e le caratteristiche di SEA, è estremamente pregnante e fornisce forti garanzie.

Interviene il Presidente per riferire, in proposito, dell’esistenza – ormai da anni – di una apposita funzione interna; precisa che essa predispone una pianificazione annuale delle attività di “audit” che fanno capo, ovviamente, alla funzione e che, tra l’altro, viene approvata dal Consiglio d’Amministrazione, dal Collegio sindacale e dal Comitato Rischi che, comunque, vede e monitora anche lo stato di avanzamento dei lavori.

Riprende la parola il dottor Brunini che, relativamente al piano di accompagnamento agli esodi, riferisce che nel settembre 2022 è stato “serenamente” siglato un accordo di accompagnamento alla pensione nel quale sono stati coinvolti 446 lavoratori oltre ad alcune decine di volontari. Questo piano si accompagna ad un piano di assunzioni, in base al quale, ad esempio, sono state assunte in pochi mesi 85 giovani donne con mansioni nella “security”. Indica poi lo stanziamento a bilancio del 2022 di 26,4 milioni di Euro per far fronte ai costi di uscita dei lavoratori ai quali è riconosciuta un’integrazione di quanto percepito nel periodo tra fine lavoro in SEA e la pensione, ed invita a considerare che, quindi, si tratti di un vero e proprio accompagnamento alla pensione.

Alla ulteriore domanda formulata dal socio Marco Giovanniello di quantificare il costo energetico indicando il valore massimo raggiunto rispetto ai valori pre crisi, l’Amministratore Delegato risponde che il costo energetico ha raggiunto livelli 4 volte superiori al periodo pre crisi nel 2022 e attualmente i prezzi sono circa 2 volte quelli pre crisi. Giudica essersi trattato di un impatto enorme e ritiene che, se non ci fosse stato quell’extra costo, gli utili di SEA sarebbero stati superiori

Allorché il Presidente constata che non ci sono ulteriori richieste di intervento o replica, il notaio dà atto che, al momento, sono rappresentati in sala n. 249.595.371 azioni ordinarie che corrispondono al 99,838148% del capitale della Società, tutte ammesse al voto ed i presenti, in proprio e per delega, sono n. 28 azionisti.

Il Presidente dà avvio alle operazioni di voto relative all’approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022.

Espletate, con l'aiuto del notaio, le operazioni di voto, il Presidente dichiara la relativa proposta approvata a maggioranza degli intervenuti, avendo partecipato al voto n. 28 azionisti portanti n. 249.595.371 azioni, e precisamente:

- favorevoli n. 249.595.368 azioni;
- contraria n. 1 azione;
- astenute n. 2 azioni;
- nessun non votante.

Sono soddisfatte le disposizioni di legge, cui l'art. 9 dello statuto sociale rinvia.

Si passa alla votazione sul risultato e sulla destinazione dell'utile di esercizio.

Dopo che il notaio ha sottolineato come la Società – che aveva scelto di sterilizzare la perdita 2020 ai sensi della legge speciale – stia già provvedendo all'integrale ripianamento della perdita, hanno luogo le votazioni.

Espletate, con l'aiuto del notaio, le operazioni di voto, il Presidente dichiara la proposta relativa al bilancio al 31 dicembre 2022 approvata a maggioranza degli intervenuti, avendo partecipato al voto n. 28 azionisti portanti n. 249.595.371 azioni, e precisamente:

- favorevoli n. 249.595.368 azioni;
- contraria n. 1 azione;
- astenute n. 2 azioni;
- nessun non votante.

Sono soddisfatte le disposizioni di legge, cui l'art. 9 dello statuto sociale rinvia.

Si passa alla trattazione della nomina di un Sindaco Supplente.

Rammenta il Presidente che, nell'ottobre 2022, si è dimesso il dottor Felice Morisco, sindaco effettivo a tale carica nominato, ai sensi del secondo comma dell'art. 20 dello statuto di SEA, quale rappresentante dell'Amministrazione dello Stato, e, più precisamente del Ministero delle Infrastrutture e della Modalità Sostenibile.

In occasione delle dimissioni del dottor Morisco, il Ministero delle Infrastrutture e della Modalità Sostenibile ebbe a designare il dottor Daniele Angelo Contessi quale sindaco effettivo; al momento della propria designazione a sindaco effettivo designato dal Ministero delle Infrastrutture e della Modalità Sostenibile, il dottor Contessi – già nominato sindaco supplente dall'assemblea di SEA del 3 maggio 2022 quale candidato del Comune di Milano – si dimise dall'incarico di sindaco supplente.

È quindi oggi necessario far luogo alla nomina di un sindaco supplente.

Precisa che, non dovendosi procedere al rinnovo dell'intero Collegio Sindacale, non si applica il meccanismo del voto di lista previsto dal vigente statuto sociale.

Il detto candidato era stato indicato dal Comune di Milano e la Società ha, pertanto, chiesto al Comune di Milano di proporre il nominativo di un nuovo componente supplente del Collegio Sindacale di SEA.

Il Comune di Milano ha completato la relativa procedura di selezione ed ha proposto la candidatura a sindaco supplente del dottor Giacomo Alberto BERMONE, nato a Milano il giorno 27 maggio 1978, cittadino italiano, producendo, tra l'altro, la documentazione di cui all'art. 2400 cc., documentazione che è stata resa disponibile per gli intervenuti.

Dà quindi atto il Presidente che, in data 14 aprile 2023, il signor Francesco MILUCCIO, si è candidato per la carica di sindaco.

Propone quindi che sia messa al voto per prima la candidatura del signor Francesco Miluccio.

Anticipa che, ove la votazione sulla candidatura del signor Francesco Miluccio non raggiungesse il quorum necessario alla relativa elezione, verrà sottoposta al voto la candidatura avanzata dal Comune di Milano.

Il Presidente chiede quindi al notaio di dare lettura di proposta deliberativa relativa alla candidatura del signor Francesco Miluccio a sindaco supplente; a tale richiesta aderendo, il notaio dà lettura della seguente proposta:

“L'assemblea ordinaria della SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A., tenutasi in data 28 aprile 2023,

- preso atto di quanto riferito dal Presidente,

delibera

di nominare quale sindaco supplente della Società il dottor Francesco Miluccio, nato a Mugnano di Napoli il giorno 13 gennaio 1981, domiciliato per la carica presso la sede sociale, cittadino italiano, determinando che la scadenza della relativa carica – in forza di quanto deliberato dall'assemblea dei soci del 3 maggio 2022 al momento della nomina del Collegio Sindacale attualmente in carica – alla data dell'assemblea chiamata ad approvare il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024”.

Quindi il notaio dà lettura della seconda proposta, avanzata dal Comune di Milano:

“L'assemblea ordinaria della SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A., tenutasi in data 28 aprile 2023,

- preso atto di quanto riferito dal Presidente,

- preso atto della candidatura proposta dal socio Comune di Milano,

delibera

1) di nominare quale sindaco supplente della Società il dottor Giacomo Alberto BERMONE, nato a Milano il giorno 27 maggio 1978, domiciliato per la carica in Milano, Via Santa Sofia n. 21, cittadino italiano, determinando che la scadenza della relativa carica – in forza di quanto deliberato dall'assemblea dei soci del 3 maggio 2022 al momento della nomina del Collegio Sindacale attualmente in carica – alla data dell'assemblea chiamata ad approvare il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024".

Al termine della lettura della seconda proposta di candidatura, il Presidente dichiara aperta la discussione.

Nessuno intervenendo, si passa alla votazione della proposta relativa alla nomina del signor Francesco Miluccio a sindaco supplente.

Hanno luogo le votazioni.

Espletate, con l'aiuto del notaio, le operazioni di voto, il Presidente dichiara non approvata la proposta relativa alla nomina del signor Francesco Miluccio.

La votazione ha il seguente risultato:

- nessun favorevole;
- contrarie n. 249.567.851 azioni;
- astenute n. 27.520 azioni;
- nessun non votante.

Il dottor Miluccio non è quindi nominato, come precisato dal Presidente.

Si passa alla votazione della candidatura avanzata dal Comune di Milano, che, rammenta il Presidente aprendo le votazioni, ha candidato il dottor Giacomo Alberto Bermone.

Hanno luogo le votazioni relative a questa seconda candidatura.

Espletate, con l'aiuto del notaio, le operazioni di voto, il Presidente dichiara approvata la seconda proposta di cui è stata data lettura. La votazione ha il seguente risultato:

- favorevoli n. 249.567.852 azioni;
- nessuna azione contraria;
- astenute n. 27.519 azioni;
- nessun non votante.

Sono soddisfatte le disposizioni di legge, cui l'art. 9 dello statuto sociale rinvia.

Il Presidente proclama quindi l'intervenuta nomina del dottor Giacomo Alberto BERMONE alla carica di sindaco supplente della Società.

Si passa alla delibera concernente il conferimento dell'incarico alla società di revisione.

Il Presidente rammenta preliminarmente agli interventi che:

- con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022, scade l'incarico di revisione alla società Deloitte & Touche S.p.A. ai sensi dell'articolo 2409 bis del codice civile deliberato dall'assemblea dei soci il 4 maggio 2016;

- l'art. 13 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, prevede che l'Assemblea conferisca l'incarico su proposta motivata del Collegio Sindacale.

Tanto premesso, per quanto riguarda la procedura seguita dalla Società per la selezione della società alla quale affidare il relativo incarico, il Presidente fa integralmente riferimento alla *"Proposta motivata del Collegio Sindacale in ordine al conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti alla società di revisione Ernst & Young S.p.A. per gli esercizi 2023-2031 ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39"*.

Evidenzia che, nella conclusione della predetta proposta, il Collegio Sindacale ha proposto l'attribuzione dell'incarico di revisione legale dei conti alla società EY S.p.A. per nove esercizi essendo nel frattempo la società diventata un Ente di Interesse Pubblico (EIP).

Lo stesso Collegio ha proposto che, ove la votazione per l'incarico ad EY S.p.A. non raggiungesse i voti richiesti per la sua approvazione, venga messa in votazione la proposta di affidamento del medesimo incarico alla società PWC S.p.A.; a tale ulteriore votazione si procederà solo ove lo scrutinio per la nomina di EY S.p.A. non raggiungesse il quorum necessario.

Il Presidente chiede quindi al notaio di dare lettura della proposta di nomina della società EY S.p.A.; a tale richiesta aderendo, il notaio ne dà lettura come segue:

"L'assemblea ordinaria della SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A. tenutasi in data 28 aprile 2023,

- preso atto dei contenuti della "Proposta motivata del Collegio Sindacale in ordine al conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti alla società di revisione Ernst & Young S.p.A. per gli esercizi 2023-2031" ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39,

delibera

1. di affidare alla società di revisione EY S.p.A. con sede in Milano, Via Meravigli n. 12, l'incarico di revisione legale dei conti della Società per gli esercizi 2023-2031, alle condizioni, anche economiche, indicate nel documento elaborato dal Collegio Sindacale;

2. di dare mandato a ciascun componente del consiglio di amministrazione pro-tempore in carica, in via disgiunta, per il compimento di ogni relativa formalità."

Al termine della lettura, il notaio, su incarico del Presidente, comunica l'intervenuta variazione delle presenze e riferisce che, essendosi allontanato un azionista, sono al momento presenti, in proprio o per delega, n. 27 azionisti, per un totale di n. 249.595.370 azioni.

Aperta la discussione e nessuno intervenendo, il Presidente passa alla votazione della proposta di nomina della società di revisione EY S.p.A...

Hanno luogo le votazioni.

Espletate, con l'aiuto del notaio, le operazioni di voto, il Presidente dichiara approvata la proposta di cui è stata data lettura. La votazione ha il seguente risultato:

- favorevoli n. 249.567.856 azioni;
- nessuna azione contraria;
- astenute n. 27.514 azioni;
- nessun non votante.

Sono soddisfatte le disposizioni di legge, cui l'art. 9 dello statuto sociale rinvia.

E' pertanto approvata la nomina di EY S.p.A..

Si passa alla trattazione **del secondo ed ultimo punto all'ordine del giorno** (*comunicazioni del Presidente in ordine al pagamento della seconda tranche del dividendo deliberato dall'assemblea dei soci in data 30 settembre 2019*).

Il Presidente anticipa trattarsi di una sua comunicazione all'Assemblea in relazione alla quale non è previsto lo svolgimento di un dibattito né l'effettuazione di alcuna votazione.

Rammenta agli intervenuti, in primo luogo, che l'assemblea degli azionisti del 30 settembre 2019 aveva deliberato la distribuzione in due tranches di un dividendo straordinario di complessivi euro 124,6 milioni. La prima *tranche* di tale pagamento, pari ad euro 39,9 milioni, è già stata pagata in data 15 ottobre 2019. In quella occasione il pagamento della seconda tranche di euro 84,7 milioni era stato assoggettato a valutazione di sostenibilità finanziaria da parte del Consiglio di Amministrazione; quest'ultimo, anche in considerazione della crisi Covid, aveva deciso di posticipare il pagamento della seconda *tranche* a momento in cui la situazione patrimoniale e finanziaria della Società lo avesse permesso.

Riferisce agli intervenuti, quindi, che il Consiglio di Amministrazione, nella riunione del 24 marzo 2023, a valle dell'esame della situazione cui era stato subordinato il compimento dell'operazione, ha autorizzato il pagamento della seconda *tranche* del dividendo straordinario deliberato dall'assemblea del 30 settembre 2019, per un importo complessivo pari ad Euro 84,7 milioni, con decorrenza dal mese di giugno 2023.

Quindi, rilevato l'esaurimento dei lavori dell'odierna riunione, il Presidente dichiara sciolta la riunione alle ore 12 e 11 minuti e rivolge agli intervenuti un ringraziamento per la partecipazione agli odierni lavori.

In sede di sottoscrizione del presente verbale ed ai fini dell'assolvimento della relativa pubblicità, si dà atto come segue dei dati completi del nominato sindaco supplente:

- Giacomo Alberto BERMONE, nato a Milano il giorno 27 maggio 1978, domiciliato per la carica in Milano, Via S. Sofia, 21, cittadino italiano, codice fiscale BRM GML 78E27 F205Q, iscritto all'Albo dei Dottori Commercialisti di Milano al n. 7749 ed al Registro dei Revisori Legali dei Conti al n. 158859 con D.M. del 5 maggio 2010, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 39 del 18 maggio 2010.

Si allega al presente verbale, sotto la lettera "A", l'elenco presenze con gli esiti delle votazioni.

Il presente verbale viene da me notaio sottoscritto alle ore 11 e 55 di questo giorno venticinque maggio duemilaventitre.

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

Firmato Filippo Zabban

SPAZIO ANNULLATO

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

28 aprile 2023 10.32.06

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2023
(2^ Convocazione del 03 maggio 2023)

Allegato " ^A "all'atto
in data...25-5-2023...
n...5593/15885... rep.

SITUAZIONE ALL'ATTO DELLA COSTITUZIONE

Sono ora rappresentate in aula numero 249.567.858 azioni ordinarie
pari al 99,827143% del capitale sociale, tutte ammesse al voto.

Sono presenti in aula numero 26 azionisti , di cui
numero 13 presenti in proprio e numero 13
rappresentati per delega.



SPAZIO ANNULLATO

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

28/04/2023 10:36:18

Elenco Interventuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
1	ZIBARDI MARCO MAURIZIO			3 0,000001%
2	ZANATTO ORESTE			1 0,000000%
3	LUNETTA GIUSEPPE			3 0,000001%
4	GIOVANNIELLO MARCO			5 0,000002%
5	CERESANI ALFONSO			1 0,000000%
6	GANCI MARILENA			12.921
1 D	GANCI GABRIELLA			2
2 D	BAZZINI CLAUDIA			3
3 D	GARAVAGLIA MARIA PIA			7
4 D	SCHIRO' SERGIO MARIA			4
5 D	FERLA GIANFRANCO			1
6 D	DE MILATO CAMILLO			10
7 D	FORMIGA PAOLO PIETRO			1
8 D	GERLI ELISABETTA			1
9 D	VIOLANTE BRUNO			10
10 D	CREMAGNANI ADRIANA			2
11 D	GARIONI LUIGINA ROSANNA			2
12 D	BUONGIOVANNI NUNZIO			10
13 D	MARIANI RENATO			422
	Totale azioni			13.396 0,005358%
7	BORSANI ANDREA			0
1 R	COMUNE DI MILANO			137.023.622
	Totale azioni			137.023.622 54,809449%
8	ZANINI MAURO			3 0,000001%
9	TIERI FRANCESCO			1 0,000000%
10	CIARCIA FRANCO			1 0,000000%
11	MARCELLO GIUSEPPE			1 0,000000%
12	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%



SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.
Elenco Intervenuti (Tutti ordinati cronologicamente)

28/04/2023 10:36:18

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare		
	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
		Totale azioni in proprio	12.940
		Totale azioni in delega	475
		Totale azioni in rappresentanza legale	249.554.443
		TOTALE AZIONI	249.567.858
			99,827143%
		Totale azionisti in proprio	10
		Totale azionisti in delega	13
		Totale azionisti in rappresentanza legale	3
		TOTALE AZIONISTI	26
		TOTALE PERSONE INTERVENUTE	12



Legenda:
D: Delegante R: Rappresentato legalmente

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

28/04/2023 10:43:48

Elenco Intervenuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
1	ZIBARDI MARCO MAURIZIO			3 0,000001%
2	ZANATTO ORESTE			1 0,000000%
3	LUNETTA GIUSEPPE			3 0,000001%
4	GIOVANNIELLO MARCO			5 0,000002%
5	CERESANI ALFONSO			1 0,000000%
6	GANCI MARILENA			12.921
1 D	GANCI GABRIELLA			2
2 D	BAZZINI CLAUDIA			3
3 D	GARAVAGLIA MARIA PIA			7
4 D	SCHIRO' SERGIO MARIA			4
5 D	FERLA GIANFRANCO			1
6 D	DE MILATO CAMILLO			10
7 D	FORMIGA PAOLO PIETRO			1
8 D	GERLI ELISABETTA			1
9 D	VIOLANTE BRUNO			10
10 D	CREMAGNANI ADRIANA			2
11 D	GARIONI LUIGINA ROSANNA			2
12 D	BUONGIOVANNI NUNZIO			10
13 D	MARIANI RENATO			422
	Totale azioni			13.396 0,005358%
7	BORSANI ANDREA			0
1 R	COMUNE DI MILANO			137.023.622
	Totale azioni			137.023.622 54,809449%
8	ZANINI MAURO			3 0,000001%
9	TIERI FRANCESCO			1 0,000000%
10	CIARCIA FRANCO			1 0,000000%
11	MARCELLO GIUSEPPE			1 0,000000%
12	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%
13	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.

28/04/2023 10:43:48

Elenco Intervenuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare			Ordinaria
	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente		
		Totale azioni in proprio	28.240	
		Totale azioni in delega	12.688	
		Totale azioni in rappresentanza legale	249.554.443	
		TOTALE AZIONI	249.595.371	
			99,838148%	
		Totale azionisti in proprio	11	
		Totale azionisti in delega	14	
		Totale azionisti in rappresentanza legale	3	
		TOTALE AZIONISTI	28	
		TOTALE PERSONE INTERVENUTE	13	

Legenda:

D: Delegante R: Rappresentato legalmente



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

28 aprile 2023 11.48.03

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2023
(2^ Convocazione del 03 maggio 2023)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **28** azionisti, portatori di n° **249.595.371** azioni
ordinarie, di cui n° **249.595.371** ammesse al voto,
pari al **99,838148%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.595.368	99,999999	99,999999	99,838147
Contrari	1	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.595.369	99,999999	99,999999	99,838148
Astenuti	2	0,000001	0,000001	0,000001
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	2	0,000001	0,000001	0,000001
Totale	249.595.371	100,000000	100,000000	99,838148



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

28 aprile 2023 11.50.42

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2023
(2^ Convocazione del 03 maggio 2023)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : Destinazione dell'utile di esercizio

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 28 azionisti, portatori di n° 249.595.371 azioni
ordinarie, di cui n° 249.595.371 ammesse al voto,
pari al 99,838148% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.595.368	99,999999	99,999999	99,838147
Contrari	1	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.595.369	99,999999	99,999999	99,838148
Astenuti	2	0,000001	0,000001	0,000001
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	2	0,000001	0,000001	0,000001
Totale	249.595.371	100,000000	100,000000	99,838148



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

28 aprile 2023 11.58.12

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2023
(2^ Convocazione del 03 maggio 2023)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Nomina di un Sindaco Supplente - candidatura Miluccio Francesco**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **28** azionisti, portatori di n° **249.595.371** azioni
ordinarie, di cui n° **249.595.371** ammesse al voto,
pari al **99,838148%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	0	0,000000	0,000000	0,000000
Contrari	249.567.851	99,988974	99,988974	99,827140
Sub Totale	249.567.851	99,988974	99,988974	99,827140
Astenuti	27.520	0,011026	0,011026	0,011008
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	27.520	0,011026	0,011026	0,011008
Totale	249.595.371	100,000000	100,000000	99,838148



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

28 aprile 2023 12.02.08

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2023
(2^ Convocazione del 03 maggio 2023)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : Nomina di un Sindaco Supplente - candidatura Bermone Giacomo Alberto

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 28 azionisti, portatori di n° 249.595.371 azioni
ordinarie, di cui n° 249.595.371 ammesse al voto,
pari al 99,838148% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.567.852	99,988975	99,988975	99,827141
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.567.852	99,988975	99,988975	99,827141
Astenuti	27.519	0,011025	0,011025	0,011008
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	27.519	0,011025	0,011025	0,011008
Totale	249.595.371	100,000000	100,000000	99,838148



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

28 aprile 2023 12.08.01

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2023
(2^ Convocazione del 03 maggio 2023)

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : Nomina Società di Revisione

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 27 azionisti, portatori di n° 249.595.370 azioni
ordinarie, di cui n° 249.595.370 ammesse al voto,
pari al 99,838148% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.567.856	99,988977	99,988977	99,827142
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.567.856	99,988977	99,988977	99,827142
Astenuti	27.514	0,011023	0,011023	0,011006
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	27.514	0,011023	0,011023	0,011006
Totale	249.595.370	100,000000	100,000000	99,838148



SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROI Assemblea Ordinaria del 28/04/2023

ELENCO PARTECIPANTI

NOMINATIVO PARTECIPANTE DELEGANTI E RAPPRESENTATI	Parziale	Totale	RISULTATI ALLE VOTAZIONI Ordinaria				
			1	2	3	4	5
BORSANI ANDREA - IN RAPPRESENTANZA DI COMUNE DI MILANO		0					
	137.023.622		F	F	C	F	F
CERESANI ALFONSO		137.023.622					
	1		F	F	C	F	X
CIARCIA FRANCO		1					
	1		A	A	A	A	F
GANCI MARILENA - PER DELEGA DI		1					
	12.921		F	F	C	F	F
GANCI GABRIELLA		2					
	2		F	F	C	F	F
CREMAGNANI ADRIANA		2					
	2		F	F	C	F	F
GARIONI LUIGINA ROSANNA		2					
	10		F	F	C	F	F
BUONGIOVANNI NUNZIO		422					
	3		F	F	C	F	F
MARIANI RENATO		7					
	4		F	F	C	F	F
BAZZINI CLAUDIA		1					
	10		F	F	C	F	F
GARAVAGLIA MARIA PIA		1					
	1		F	F	C	F	F
SCHIRO' SERGIO MARIA		10					
	1		F	F	C	F	F
FERLA GIANFRANCO		1					
	10		F	F	C	F	F
DE MILATO CAMILLO		1					
	1		F	F	C	F	F
FORMIGA PAOLO PIETRO		1					
	10		F	F	C	F	F
GERLI ELISABETTA		13.396					
	5		F	F	C	F	F
VIOLANTE BRUNO		5					
	15.300		F	F	A	A	A
GIOVANNIELLO MARCO		12.213					
	27.513		F	F	A	A	A
LIERA MARCO - PER DELEGA DI		3					
	3		F	F	C	F	F
OLIREB SA		3					
	1		F	F	A	F	F
LUNETTA GIUSEPPE		1					
	0						
MARCELLO GIUSEPPE		21.555.641					
	90.975.180		F	F	C	F	F
POLERA' ALESSANDRA - IN RAPPRESENTANZA DI		112.530.821					
	1		A	A	A	A	F
F2I SGR S.P.A. IN NOME E PER CONTO DI F2I SECONDO FONDO		1					
ITALIANO PER LE INFRASTRUTTURE		1					
2I AEREOPORTI S.P.A.		3					
	3		F	F	A	A	F
TIERI FRANCESCO		3					
	3		F	F	C	F	F
ZANATTO ORESTE		3					
	3		F	F	C	F	F
ZANINI MAURO		3					
	3		F	F	C	F	F
ZIBARDI MARCO MAURIZIO		3					
	3		F	F	C	F	F

Legenda:

1 Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022

3 Nomina di un Sindaco Supplente - candidatura Miluccio Francesco

5 Nomina Società di Revisione

2 Destinazione dell'utile di esercizio

4 Nomina di un Sindaco Supplente - candidatura Bermone Giacomo Alberto



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, munito delle prescritte sottoscrizioni, ai sensi dell'art. 22 d.lgs. 82/2005, da trasmettere con modalità telematica per gli usi previsti dalla legge. Milano, data registrata dal sistema al momento dell'apposizione della firma digitale.
☐	Copia cartacea: la copia di cui alle precedenti pagine è conforme all'originale cartaceo, munito delle prescritte sottoscrizioni. Milano, data apposta in calce

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 2022

SEA MilanAirports

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2022

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 2022 e altri indicatori
8	Relazione sulla gestione 2022
9	Eventi di rilievo dell'esercizio 2022
12	Quadro economico di riferimento
15	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
17	Climate Change
19	Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari
19	<i>Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano</i>
25	<i>Conto economico</i>
29	<i>Stato patrimoniale riclassificato</i>
31	<i>Indebitamento finanziario netto</i>
31	<i>Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA</i>
32	Indicatori Alternativi di Performance
33	Investimenti del Gruppo SEA
35	Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio
36	Evoluzione prevedibile della gestione
37	Andamento operativo - Analisi di settore
38	<i>Commercial Aviation</i>
40	<i>General Aviation</i>
41	Risk Management Framework
48	Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2022
54	Altre informazioni
54	<i>Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario</i>
54	<i>Customer Care</i>
55	<i>La dimensione ambientale</i>
57	<i>Le risorse umane</i>
60	Sistema di Corporate Governance
64	Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti
64	Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti
65	Gruppo SEA - Bilancio Consolidato
66	Prospetti contabili
70	Note esplicative al Bilancio Consolidato
130	Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Consolidato
136	SEA SpA - Bilancio Separato
137	Prospetti contabili
141	Note esplicative al Bilancio Separato
199	Relazione del Collegio Sindacale all'assemblea degli azionisti di SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.
206	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, confermandosi anche negli anni successivi 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.

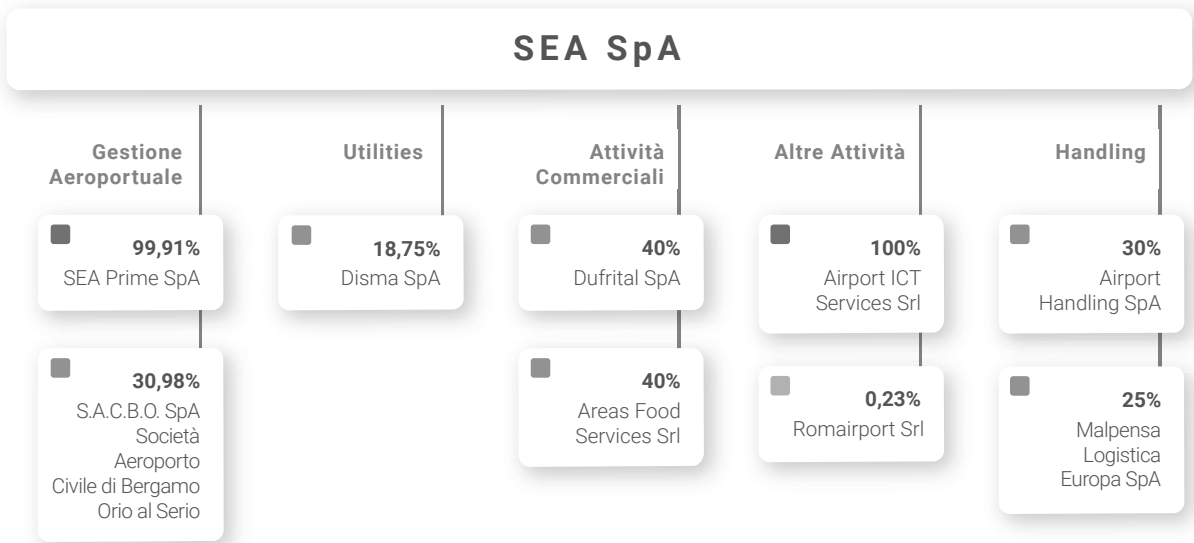


MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI
IN ALTRE SOCIETÀ

PARTECIPAZIONI DI SEA SPA AL 31 DICEMBRE 2022



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

* Si evidenzia che la partecipazione nella società Sea Energia è stata ceduta il 29 settembre 2022.



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 2022 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

Azionisti pubblici

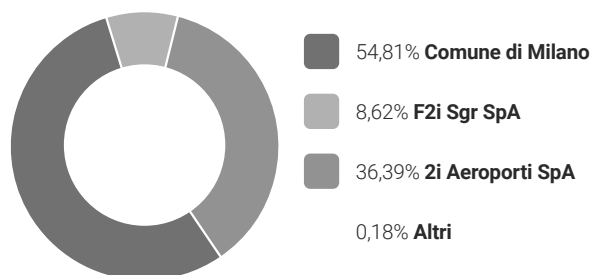
8 enti/società	
Comune di Milano ^(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

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" (rimborsato nel 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).



ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

2022/2024 nominato dall'Assemblea del 3 maggio 2022

Presidente	Michaela Castelli ⁽⁴⁾
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Armando Brunini
Amministratori	Pierfrancesco Barletta ⁽¹⁾⁽²⁾ Franco Maria Antonio D'Alfonso ⁽³⁾⁽⁴⁾ Daniela Mainini ⁽²⁾⁽⁵⁾ Luciana Sara Rovelli ⁽²⁾⁽³⁾ Rosario Mazza ⁽³⁾

COLLEGIO SINDACALE

Triennio 2022/2024 nominato dall'Assemblea del 3 maggio 2022

Presidente	Paola Noce
Sindaci effettivi	Stefania Chiaruttini Daniele Angelo Contessi* Luigi Di Marco Stefano Giuseppe Giussani
Sindaci supplenti	Federica Mantini

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 Angelo Contessi, già nominato Sindaco Supplente nell'assemblea di SEA del 3 maggio u.s., ha rassegnato le proprie dimissioni dalla sopracitata carica per assumere l'incarico di Sindaco Effettivo dal 9 novembre 2022 in sostituzione del dott. Felice Morisco.



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

PRINCIPALI DATI ECONOMICO FINANZIARI AL 31 DICEMBRE 2022 E ALTRI INDICATORI

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

Dati Economici

(in migliaia di euro)	2022	2021	Variazione
Ricavi	767.516	348.981	418.535
EBITDA ⁽¹⁾	290.249	31.741	258.508
Risultato operativo	199.500	(80.794)	280.294
Risultato prima delle imposte	199.572	(100.971)	300.543
Risultato netto da Attività cessate	(3.960)	2.100	(6.060)
Risultato netto del Gruppo	182.460	(75.119)	257.579

⁽¹⁾ L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.

Dati Finanziari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.354.637	1.344.898	9.739
Capitale circolante (B)	(356.944)	(192.242)	(164.702)
Fondi rischi e oneri (C)	(229.124)	(213.112)	(16.012)
Fondi relativi al personale (D)	(30.942)	(44.036)	13.094
Altri debiti non correnti (E)	(6.590)	(84.736)	78.146
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	731.037	810.772	(79.735)
Patrimonio netto di Gruppo	342.836	155.906	186.930
Patrimonio netto di terzi	31	31	0
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	388.170	654.835	(266.665)
Totale fonti di finanziamento	731.037	810.772	(79.735)

(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 2022 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 2021).

⁽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 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	76.819	49.909	26.910

Altri Indicatori

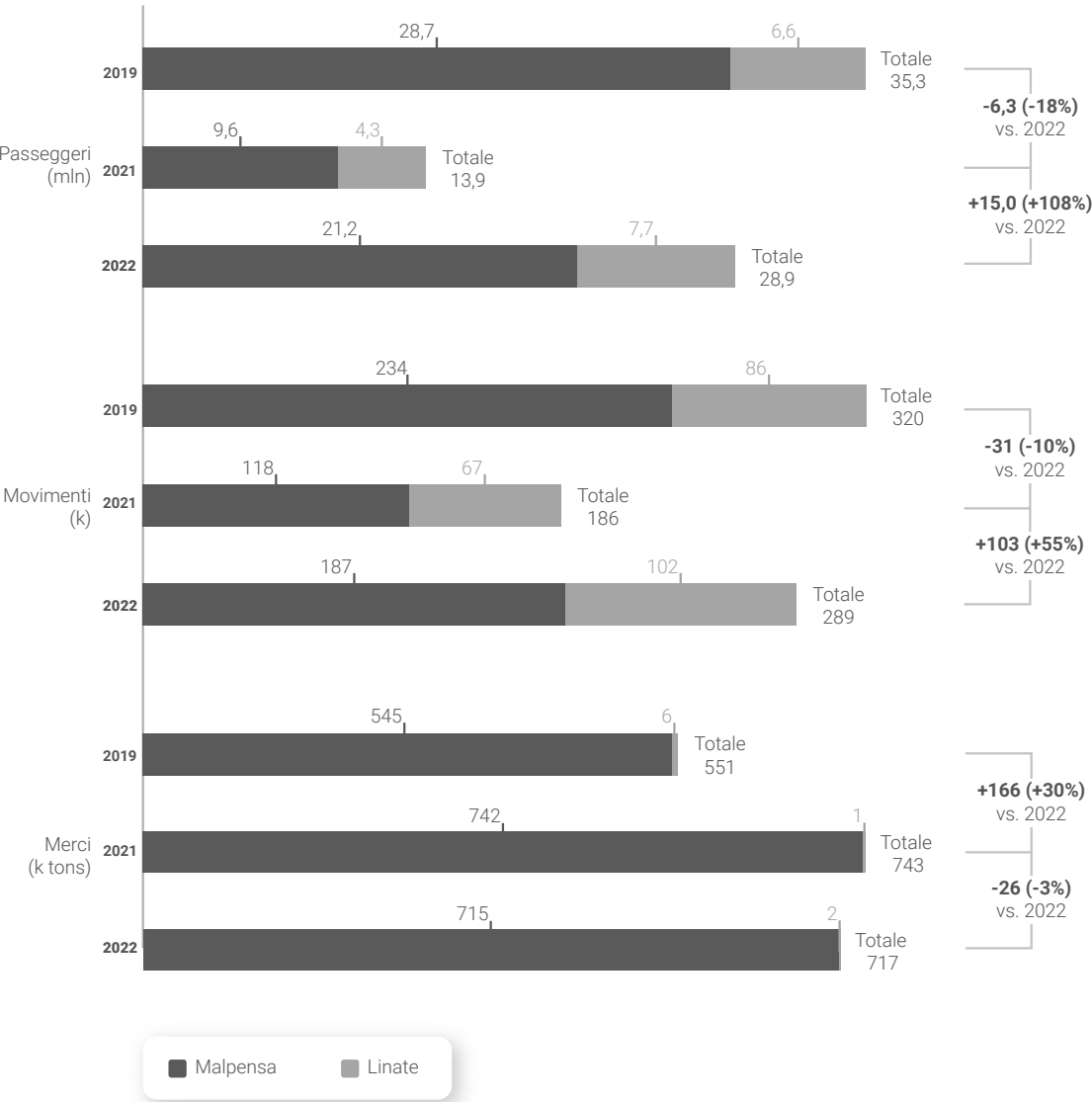
	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Numero risorse a fine periodo	2.570	2.682



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

Dati di traffico 2022 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



I dati di traffico dell'esercizio 2022 sono confrontati anche con quelli dell'esercizio 2019, ultimo esercizio non condizionato dalla pandemia da Covid 19, al fine di meglio apprezzare il recupero del traffico registrato nell'esercizio in esame.





MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 2022

Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

I primi mesi del 2022 sono stati caratterizzati da una nuova ondata del virus Covid-19 che ha raggiunto proprio in questo periodo il picco di contagi. Nei mesi estivi, a differenza di quanto accaduto negli anni precedenti e nonostante molte attività vengano svolte all'aperto, si è rilevata una fase epidemica acuta caratterizzata da un forte aumento dell'incidenza dei contagi e da una trasmissibilità al di sopra della soglia epidemica. A fronte del progressivo miglioramento della situazione epidemiologica nel corso del 2022 e del conseguente allentamento delle regole e delle restrizioni ai viaggi così come indicato dai diversi paesi, SEA ha adeguato le proprie azioni e i propri servizi gradualmente in base alle nuove norme e alle nuove linee di indirizzo.

Sono così stati costantemente aggiornati, sulla base delle normative vigenti e degli aspetti correlati all'operatività degli scali e allo sviluppo del traffico, i seguenti Protocolli:

- Protocollo Aziendale delle misure di contrasto e contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2/COVID-19 negli ambienti di lavoro.
- Disposizioni aziendali per il personale e per appaltatori, fornitori, visitatori e tutti i soggetti terzi.
- Protocolli Operativi Sanitari aeroportuali, per gli scali gestiti da SEA, contenenti le misure di minimizzazione del contagio a favore dei passeggeri e degli operatori aeroportuali.

SEA ha garantito il rispetto delle Linee Guida ENAC in vigore (Linee Guida ENAC per la ripresa del traffico negli aeroporti ed. 10 del 16 giugno 2022) che prevedono:

- spazi adibiti alla gestione dei casi sospetti (passeggeri positivi o con sintomatologia sospetta): a Malpensa sono presenti aree sia per i passeggeri in partenza che in arrivo (sia Extra-Schengen che Schengen), mentre a Linate è presente solamente un'area per la gestione di passeggeri in arrivo; eventuali passeggeri "sospetti" in partenza vengono invitati a lasciare l'aeroporto.
- Distributori di gel igienizzante a disposizione di tutti i passeggeri.
- Segnaletica atta ad evitare affollamenti, in particolare la cartellonistica (totem) e la comunicazione a rotazione sui monitor.

In questo contesto, SEA ha sempre assicurato la pulizia e l'igienizzazione degli ambienti e delle attrezzature nel rispetto degli standard previsti.

Inoltre, SEA ha offerto ai viaggiatori e agli operatori aeroportuali la possibilità di effettuare un tampone nasofaringeo per la diagnosi di Covid-19 presso le strutture convenzionate presenti all'interno delle aerostazioni di Linate e Malpensa.

Il Gruppo SEA ha mantenuto il medesimo assetto aeroportuale con cui aveva chiuso il 2021, sono stati operativi l'aeroporto di Linate, il Terminal 1 di Malpensa e Cargo City. L'attività commerciale sia per quanto riguarda gli shop sia per quanto riguarda l'offerta food&beverage si è sviluppata per soddisfare le esigenze della nuova clientela, molto più caratterizzata rispetto alla precedente dalle destinazioni Schengen, mancando ancora in larga parte quelle extra Schengen.

Conflitto russo-ucraino

All'alba del 24 febbraio 2022 il presidente russo ha ordinato l'invasione dell'Ucraina, in seguito alla decisione di Mosca di riconoscere come indipendenti i territori ucraini controllati dai separatisti delle "Repubbliche popolari" di Donetsk e Lugansk nel Donbass. Attualmente i Paesi dell'Unione Europea e dell'America stanno agendo imponendo sanzioni alla Russia. In ambito aeronautico, già nel febbraio 2022 l'Unione Europea ha imposto il divieto di accedere ai suoi aeroporti e di sorvolare il proprio spazio aereo ai vettori russi di ogni tipo, compresi gli aerei privati. Stati Uniti e Canada hanno successivamente introdotto la stessa misura, in seguito alla quale si è registrata la cancellazione di voli e la sospensione del traffico aereo tra la Federazione Russa e i paesi che hanno adottato la sanzione. Sempre in ambito aeronautico, dapprima l'Unione Europea e in seguito anche Stati Uniti, Canada e Regno Unito, hanno vietato l'esportazione verso la Russia di beni e tecnologie di questo settore, impedendo alle compagnie aeree russe l'acquisto di aeromobili, pezzi di ricambio necessari per le riparazioni o equipaggiamenti per la loro flotta. Si stima che tale divieto possa portare al fermo operativo di una parte significativa della flotta russa dell'aviazione civile, anche per i voli nazionali, in quanto costruita in gran parte in paesi dell'Unione Europea, degli Stati Uniti o in Canada.

In aggiunta, dal 24 febbraio 2022, Eurocontrol ed EASA hanno dichiarato a rischio le aree interessate dal conflitto e ne hanno interdetto il sorvolo.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Nonostante l'impatto dei provvedimenti di restrizione sia marginale per il business, la Società monitora costantemente gli sviluppi del conflitto.

Cessione della società SEA Energia

A seguito dell'autorizzazione governativa (Golden Power), pervenuta a settembre 2022, è stata perfezionata la cessione della partecipazione in SEA Energia ad a2a Calore e Servizi Spa. Sea Energia Spa è uscita dal perimetro di consolidamento di Sea il 30 settembre 2022. La procedura di gara ad evidenza pubblica avviata da SEA a luglio 2021 per la cessione integrale della società SEA Energia prevedeva, oltre alla compravendita delle azioni, la sottoscrizione di due contratti di fornitura di energia elettrica e termica, quest'ultimo di durata di nove anni. L'accordo consentirà a SEA di ottenere efficienze di funzionamento degli impianti, sfruttando le competenze tecnologiche nella gestione delle Centrali del Gruppo a2a e il pieno utilizzo della capacità termica ed elettrica disponibile.

Pubblicazione dialogo competitivo per la cessione di Airport ICT Services Srl

A luglio 2022 è stato pubblicato un bando di gara pubblica, mediante dialogo competitivo, per la cessione della società Airport ICT Services Srl, attualmente detenuta da SEA SpA al 100%, e il contestuale affidamento del contratto di service ICT "non business specific" alla stessa Airport ICT Services Srl. Attualmente è in corso la procedura di gara.

Aumento di Capitale in SEA Services Srl

A dicembre 2022 è stato sottoscritto un aumento di capitale della società SEA Services Srl che ha contestualmente modificato la ragione sociale in Areas Food Services Srl. Le quote di partecipazione dei soci Sea e MyChef non sono state modificate. L'operazione rientra nel più ampio obiettivo strategico di SEA di valorizzare il comparto food&beverage avendo anche un governo diretto sulla qualità del servizio erogato al fine di migliorare la passenger experience.

Atto transattivo

In data 14 luglio 2022 è stato formalizzato tra SEA SpA e Alitalia in A.S. un atto transattivo con il quale le parti rinunciano all'azione revocatoria con la quale Alitalia richiedeva a SEA la restituzione di pagamenti effettuati nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di

ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria. Nello stesso atto vengono gestiti crediti aperti di SEA verso Alitalia risolti con un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

Incasso dei fondi previsti dalla "Legge di bilancio 2021"

A seguito del completamento dell'iter previsto dal decreto 25 novembre 2021 pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021, è stato erogato, in data 20 maggio 2022, il saldo pari al restante 50% della somma richiesta (67,8 milioni di euro). L'acconto pari a 67,8 milioni di euro era stato erogato in data 8 marzo 2022.

Incasso dei fondi previsti dalla delibera della Giunta di regione Lombardia

In data 9 giugno 2022 è stato erogato il contributo previsto dalla sopracitata delibera a sostegno degli aeroporti lombardi di interesse nazionale appartenenti alle reti TEN-T e pari per Sea SpA a 8,5 milioni di euro.

Contributi previsti dal DL 21/22, DL 155/22, DL 144/22 e DL 176/22

Lo stato italiano nei Decreti Legge sopra citati ha previsto contributi per le imprese per l'acquisto di energia elettrica effettivamente utilizzata. Il contributo è riconosciuto sotto forma di credito d'imposta.

La condizione imposta dai decreti per il riconoscimento del contributo è che le imprese siano dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kWh e che le spese sostenute nel II, III e IV trimestre 2022 per l'acquisto della componente energetica, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto, abbiano subito un incremento del costo per kWh superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019. Il contributo riconosciuto al Gruppo SEA per il 2022 è pari a Euro 6.099.361 (di cui Euro 6.055.679 di competenza di SEA SpA e Euro 43.682 di competenza di Sea Prime SpA).

Ridefinizione linee di credito

Nel corso del 2022 e nei primi mesi del 2023, a rafforzamento della struttura finanziaria del Gruppo SEA, è stata effettuata un'attività di ridefinizione delle linee di credito *committed* esistenti.

Ad agosto 2022 sono state sottoscritte con un pool di primarie banche italiane ed internazionali nuove linee di



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

credito revolving per Euro 250 milioni, utilizzabili sino al 2027. Tale sottoscrizione ha permesso il rifinanziamento anticipato delle linee esistenti che erano in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024. Le linee sono state sottoscritte includendo un'opzione ESG, che permette al Gruppo SEA di trasformarle in formato *sustainability linked* entro un anno dalla sottoscrizione.

Nel corso dell'anno è stata effettuata l'istruttoria con BEI per aggiornare il piano investimenti sottostante la Linea sottoscritta nel 2019 per residui euro 70 milioni, con l'obiettivo di sostituire alcune progettualità che nel frattempo sono state riviste o rinviate in modo da rendere la linea utilizzabile al 100%. Il periodo di utilizzo è stato esteso a febbraio 2025 rispetto alla precedente scadenza di febbraio 2023.

La nuova struttura di linee committed, per un totale di Euro 320 milioni, consentirà al Gruppo SEA di disporre nei prossimi anni di adeguata flessibilità finanziaria, ad ancora favorevoli condizioni di costo.

Accordo per l'acquisto del compendio immobiliare di proprietà di Gezzo S.r.l.

Nel mese di agosto 2022 è stato firmato tra le parti l'accordo per l'acquisto del compendio immobiliare sito in prossimità dell'aeroporto di Linate e di proprietà di Gezzo S.r.l.. Allo stato attuale l'acquisto non è ancora stato perfezionato perché soggetto a condizioni sospensive non verificate. L'acquisto del compendio sopra citato rientra nel più ampio piano strategico di SEA di sviluppo dell'intermodalità, in concomitanza con l'apertura della metropolitana M4 e della necessità di costruzione di un parcheggio di interscambio.

SEA firma l'impegno per un cielo europeo più sicuro, digitale e green

In data 5 maggio 2022, a Bruxelles, in occasione del programma SESAR 3 Joint Undertaking, SEA, insieme agli altri membri fondatori, ai rappresentanti delle istituzioni europee e agli stakeholder chiave, ha sottoscritto l'impegno per una nuova partnership che ha l'obiettivo di accelerare, attraverso la ricerca e l'innovazione, il raggiungimento di un Digital European Sky, più inclusivo, resiliente e sostenibile, confermando così il proprio impegno per il raggiungimento di un trasporto aereo più sostenibile in direzione del cosiddetto Single European Sky, progetto che ha come obiettivo migliorare e rendere più efficiente, competitivo e sicuro il traffico aereo, riducendone la frammentazione che segue i confini degli stati nazionali.

Protocollo d'Intesa del progetto di Masterplan di Malpensa 2035

In data 6 giugno 2022 è stato sottoscritto da SEA, Regione Lombardia, comuni del CUV e Enac, il protocollo d'intesa del progetto Masterplan di Malpensa 2035 con il quale si definiscono i futuri scenari di sviluppo del traffico dello scalo, i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere alla crescita del traffico e l'assetto degli interventi previsti e le opere di mitigazione e compensazione ambientale.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Nell'ultimo trimestre del 2022, il contesto economico mondiale ha mostrato segnali di peggioramento principalmente a causa della continua crescita dell'inflazione, del protrarsi del conflitto Russia-Ucraina e del rallentamento dell'economia cinese per effetto delle misure imposte dal governo volte a contenere la pandemia Covid-19 (cd. "zero-covid policy").

Secondo il più recente quadro previsionale pubblicato dall'OCSE, nel 2023 è previsto un rallentamento del PIL globale al 2,2% - dal 3,1% del 2022 - per effetto dell'orientamento restrittivo delle politiche monetarie, dei prezzi energetici ancora elevati e della riduzione del reddito disponibile delle famiglie.

Relativamente all'area dell'euro, dopo una lieve ripresa nei mesi estivi, il PIL è rimasto pressoché stazionario nell'ultimo trimestre del 2022 e l'inflazione al consumo si è mantenuta elevata. La dinamica dei prezzi continua a essere sostenuta dalla componente energetica e dall'accelerazione dei prezzi dei prodotti alimentari. A fine 2022 la Commissione Europea e il Consiglio dell'UE hanno approvato i piani nazionali di ripresa e resilienza, inoltre, è in corso di definizione un primo accordo sul finanziamento REPowerEU, i cui fondi potranno essere utilizzati nei piani nazionali per rispondere alla crisi energetica.

In aggiunta, nel corso del 2022, la BCE ha aumentato i tassi ufficiali e ha reso noto che ulteriori aumenti potrebbero avere luogo nel 2023, al fine di raggiungere i livelli prefissati di inflazione nel medio termine.

In linea con quanto registrato a livello europeo, anche in Italia, nell'ultimo trimestre del 2022 l'attività economica

si è indebolita a causa di prezzi energetici elevati e di un rallentamento della ripresa di settori quali commercio, trasporti e servizi ricettivi. Nonostante i provvedimenti di sostegno al reddito, anche la spesa delle famiglie si è contratta. In questo contesto, l'inflazione ha continuato a registrare un trend di forte crescita, raggiungendo nuovi massimi nei mesi autunnali (12,3% in dicembre su base annuale).

Nella seconda metà del 2022, i prestiti bancari al settore privato hanno rallentato, risentendo dell'indebolimento sia della domanda per finalità di investimento delle imprese sia di quella delle famiglie per l'acquisto di abitazioni. Il rialzo dei tassi ufficiali si è trasmesso al costo del credito bancario in misura allineata all'incremento medio dell'area euro.

Nel terzo trimestre 2022, l'occupazione e le ore lavorate si sono mantenute stabili su livelli elevati. È proseguita la crescita delle posizioni lavorative a tempo indeterminato, sostenuta dalle numerose trasformazioni di contratti temporanei attivati nel 2021. La dinamica delle retribuzioni è rimasta moderata, anche per il protrarsi delle negoziazioni in alcuni comparti dei servizi dove è ancora consistente la quota di dipendenti in attesa di rinnovo del contratto collettivo.

A novembre 2022, con i DD.LL. 176/2022 e 179/2022, il Governo è intervenuto nuovamente in materia di energia - principalmente prorogando sino alla fine del 2022 gran parte delle misure di natura temporanea adottate per contenere gli effetti dei rincari dei beni energetici sui bilanci di famiglie e imprese - e in tema di incentivi per la riqualificazione del patrimonio immobiliare.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Nei primi mesi del 2022 il trasporto passeggeri è stato ancora condizionato dagli effetti negativi della pandemia mentre con l'avvio della IATA *summer season* il traffico aereo ha registrato un recupero dei volumi fino a livelli paragonabili a quelli pre-pandemia.

La nuova ondata pandemica, in particolare della variante "Omicron", ha indotto i Governi nazionali ad imporre nuovamente misure restrittive agli spostamenti già dalla fine del 2021 - con particolare riferimento agli spostamenti intercontinentali. Ne è un esempio il provvedimento dell'8 dicembre 2021, con il quale gli USA hanno imposto, a poche settimane dalla riapertura, nuove regole per l'ingresso nel Paese, più restrittive rispetto alla certificazione vaccinale completa. Le performance dei primi due mesi del 2022 hanno quindi confermato il rallentamento del trend di recupero del settore registrato dall'estate precedente. La minore pericolosità della nuova variante ha favorito un graduale ritorno alla normalità già dal mese di aprile 2022.

L'allentamento delle misure sanitarie è stato un fattore determinante per la ripresa della fiducia nei viaggi, alla base del recupero di traffico domestico ed europeo. Dal 1° giugno 2022, il certificato vaccinale (cd. "green pass") non ha costituito più titolo necessario per l'ingresso in Italia dai Paesi dell'Unione Europea e da Stati Terzi; anche per gli spostamenti intercontinentali verso America, Africa e Medio Oriente non è stato più necessario munirsi di un test rapido con esito negativo. Dal 15 giugno, inoltre, è venuto meno anche l'obbligo di indossare la mascherina protettiva a bordo degli aeromobili.

A questo clima di fiducia per gli spostamenti tra Europa, America, Medio Oriente e Africa, si è contrapposta una certa prudenza nella ripresa dei voli verso l'Estremo Oriente: nella seconda metà dell'anno sono state registrate le prime aperture con collegamenti diretti europei verso Corea, Singapore, Giappone e Australia (operati dai rispettivi vettori nazionali) e soltanto dal mese di novembre, anche in relazione alla nuova politica del governo cinese di abbandonare la strategia zero Covid, sono state schedulate le prime frequenze settimanali da/verso la Cina. Infine, in considerazione dei numerosi casi di contagi e decessi registrati in Cina da inizio dicembre 2022 (a seguito anche di dosi vaccinali poco efficaci), il 28 dicembre 2022 il Ministero della Salute ha disposto tamponi antigenici obbligatori, ed in caso di positività di test molecolari, per tutti i viaggiatori provenienti dalla Cina o in transito in Italia.

Altro evento rilevante per i suoi effetti diretti ed indiretti sul settore del trasporto aereo a livello mondiale è il conflitto in essere tra Ucraina e Russia. Dalla data di avvio del conflitto (24 febbraio 2022) ed in conseguenza delle sanzioni imposte alla Russia dalla Commissione Europea e dalle Nazioni Unite, sono intervenute diverse misure restrittive: la chiusura dello spazio aereo dell'Ucraina per tutti i voli civili, il divieto di sorvolo dello spazio aereo dell'UE per tutti gli aerei di proprietà russa e/o controllati/registrati in Russia e il divieto di sorvolo dello spazio aereo russo per le compagnie aeree europee ed americane.

Oltre a bloccare il traffico proveniente dalle zone di guerra, i provvedimenti hanno ridotto le possibilità di sorvolo sul territorio russo, obbligando le compagnie aeree interessate a percorrere rotte più lunghe per raggiungere una stessa destinazione e a sostenere maggiori costi operativi.

Inoltre, le tensioni geopolitiche hanno portato ad una riduzione dell'offerta di materie prime da Russia e Ucraina, con particolare riferimento alle commodities energetiche (petrolio e gas). Tale *shortage* ha portato ad un incremento generalizzato dei costi delle materie prime, ivi incluso il Jet-A1 *fuel*, provocando un effetto domino sull'economia ed un aumento dell'inflazione. Dal punto di vista delle compagnie aeree e dei gestori aeroportuali, l'incremento del costo del carburante ha introdotto un ulteriore elemento di incertezza e di preoccupazione per la tenuta dei relativi bilanci, già duramente penalizzati dalla pandemia, con la conseguenza di un primo rialzo dei prezzi dei biglietti aerei nella *summer season* 2022.

Nonostante la concomitanza di pandemia e conflitto Russia-Ucraina, il traffico passeggeri ha dimostrato anche in questa occasione una certa dinamicità di ripresa: nel mese di luglio 2022 è stata registrata una crescita inattesa del traffico, fenomeno che ha generato tensioni operative sui principali attori del trasporto aereo (compagnie aeree, handler, gestori aeroportuali, ecc.) derivanti dalla difficoltà di reperire personale operativo. In particolare, alcuni gestori aeroportuali (tra cui ADP, Fraport e Heathrow) hanno imposto nel periodo estivo un limite al traffico giornaliero in partenza e diverse compagnie aeree hanno comunicato cancellazioni di voli programmati per mancanza di personale.

A conferma di quanto verificatosi nel corso del 2022, le più recenti previsioni confermano una prosecuzione nel trend di ripresa del traffico anche sul 2023, con un ritorno ai volumi pre-crisi nel corso del 2024.¹ A sostegno delle previsioni di Eurocontrol, le stesse aerolinee

¹ Fonte: Eurocontrol "3-year Forecast June 2022" (release 1° giugno 2022)



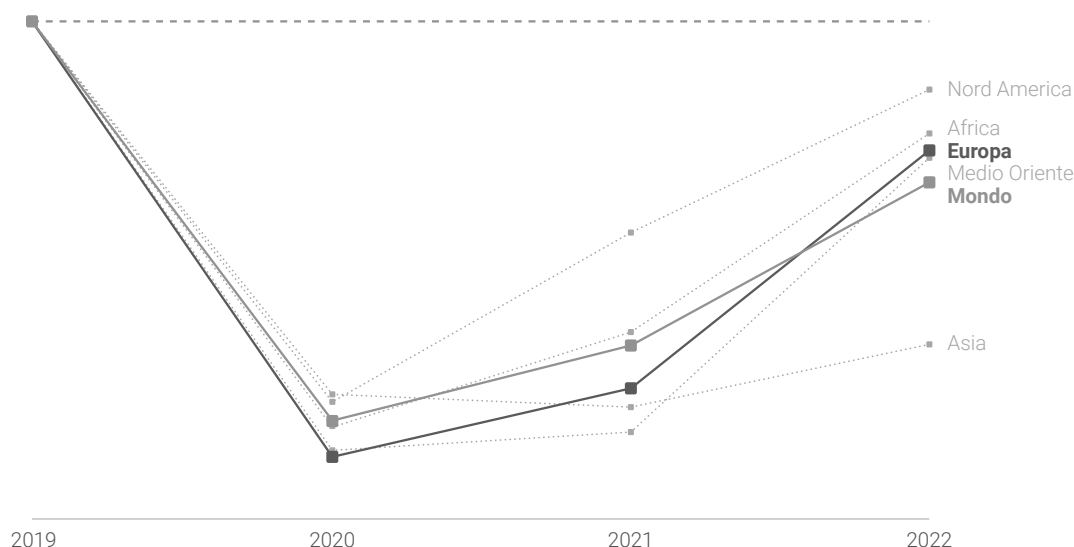
MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

hanno confermato i loro obiettivi di crescita di medio termine, anche in relazione agli ordinativi di aeromobili con consegna nel prossimo quinquennio: si tratta di aeromobili con range più esteso ed a ridotto inquinamento acustico e atmosferico.

L'evoluzione del traffico degli aeroporti mondiali nel corso del 2022 riflette gli impatti negativi che hanno caratterizzato il primo trimestre 2022 e la successiva crescita registrata con l'avvio della IATA *summer season*: il campione analizzato pari a 1.161 aeroporti (membri di ACI World) ha registrato 5,5 miliardi di passeggeri, in aumento del +53% rispetto allo stesso periodo del 2021 ed in contrazione del -26% rispetto al 2019. Nel confronto per aree geografiche il Nord America ha incrementato il numero dei passeggeri rispetto al 2021 del +34% (-11% vs. 2019), l'Africa del +64% (-18% vs. 2019), il Medio Oriente del +130% (-22% vs. 2019), l'Europa del +95% (-21% vs. 2019) ed infine l'Asia del +27% (-52% vs. 2019). Nel contesto europeo l'Italia ha registrato un incremento del +106% rispetto al 2021 (-15% rispetto al 2019).

Recupero traffico per area geografica [passeggeri]



Con riferimento al trasporto merci per via aerea, nel corso del 2022 sono state movimentate a livello globale 100 milioni di tonnellate di merci, in riduzione rispetto al 2021 del -6,9% ed allineate allo stesso periodo del 2019 (-1,2%); a differenza del traffico passeggeri, il comparto del trasporto merci non ha infatti risentito degli effetti negativi della pandemia, ad esclusione del periodo marzo-maggio 2020. In particolare, il settore del cargo aereo ha beneficiato sia dei ritardi sistematici in tutta la catena di approvvigionamento merci (congestione porti marittimi e dilatate operazioni di controllo legate alla pandemia) con conseguente aumento del prezzo di noleggio dei container, che delle nuove tendenze dei consumatori orientate verso gli acquisti diretti su piattaforme on-line con conseguente sviluppo del segmento e-commerce. Determinante è stata anche l'esigenza di ripristino degli stock da parte delle aziende produttive.

Gli aeroporti con il maggior traffico merci si collocano in Asia e Nord America: tra questi emergono Hong Kong (4,2 mln di tonnellate), Memphis (4,0 mln di tonnellate) e Anchorage (3,5 mln di tonnellate).

Infine, anche il segmento della Business and General Aviation in Europa ha confermato il trend di crescita nel numero dei movimenti rispetto al periodo pre-crisi (+16%²); in questo caso, è degno di nota il miglioramento delle performance che si registra tra i primi dodici mesi del 2022 e lo stesso periodo 2021 (+12%³ dei movimenti); la pandemia sembrerebbe infatti aver indotto cambiamenti strutturali sul comparto dell'aviazione generale: la maggiore flessibilità dei collegamenti e la migliore sicurezza percepita da parte dei passeggeri ha contribuito a rendere questo tipo di trasporto quasi un prodotto sostitutivo ai collegamenti di linea.

² Fonte: WINGX "Business aviation global monitor all regions" (release December 2022)

³ Fonte EBAA "Business Aviation - Traffic tracker Europe" (release December 2022)



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Pubblicazione del documento di consultazione sui nuovi Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali

Con delibera n. 80/2022 del 12 maggio 2022 ("Procedimento avviato con delibera n. 42/2022 - indizione della consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali") l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato lo schema di atto di regolazione recante "Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali" e ha indetto una consultazione pubblica, invitando i soggetti interessati a formulare osservazioni e proposte sul documento in parola.

SEA ha partecipato, al pari di altri soggetti, alla consultazione anche predisponendo un proprio documento contenente le osservazioni alle misure regolatorie proposte dall'Autorità.

La conclusione del procedimento con la pubblicazione dei nuovi modelli, inizialmente fissata al 30 settembre 2022, è stata prorogata una prima volta al 23 dicembre 2022 e, in seguito, con delibera ART 248/2022 ne è stato ulteriormente posticipato il termine al 31 gennaio 2023. Tale rinvio si è reso necessario in attesa di ricevere i previsti pareri di competenza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze.

A seguito dell'ulteriore proroga del termine di conclusione del citato procedimento, il 29 dicembre u.s. l'Autorità, con la delibera n. 225/2022, ha statuito il differimento al 1° febbraio 2023 dell'entrata in vigore dei modelli di regolazione ex delibera 136/2020 inizialmente prevista a decorrere dal 1° gennaio 2023.

In data 9 marzo 2023, con delibera n. 38/2023 l'Autorità ha pubblicato i nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali che entrano in vigore il 1° aprile 2023. Contestualmente, con delibera 39/2023 l'ART ha pubblicato il valore del tasso di remunerazione del capitale investito per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali. I nuovi modelli si applicheranno a SEA a partire dal 1° gennaio 2024.

Consultazione annuale Comitato Utenti per le tariffe 2023

SEA, nelle more della pubblicazione dei nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali da parte di ART e della sottoscrizione con l'ENAC del Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria (DTRT), atto propedeutico per l'applicazione da parte di SEA di tali modelli, ha ritenuto

opportuno posporre al 2024 l'inizio del nuovo periodo pluriennale di regolazione tariffaria.

Con nota del 13 ottobre 2022, SEA ha sottoposto ad ART formale richiesta di conferma dei corrispettivi regolati dalla stessa Autorità (diritti aeroportuali, sicurezza, infrastrutture centralizzate, corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso esclusivo) e attualmente in vigore, anche per l'esercizio 2023.

ART con nota del 24 ottobre 2022 ha invitato SEA a adempiere agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti e, successivamente, a comunicare all'Autorità gli esiti della consultazione annuale.

In data 15 dicembre 2022 si è svolta la consultazione con gli utenti degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate ove SEA ha proposto di "congelare" il livello vigente dei corrispettivi regolamentati, estendendone l'applicazione anche per il 2023. Riscontrata la mancanza di pareri contrari, detta proposta è stata trasmessa all'Autorità per la formale adesione.

A conclusione della procedura in argomento, con comunicazione del 23 dicembre 2022, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato l'applicazione del livello tariffario vigente all'anno 2020 anche per l'anno 2023.

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, Ente responsabile dell'applicazione del connesso Regolamento comunitario, nonché Ente competente per la definizione e il monitoraggio periodico di detta tariffa applicata a livello nazionale. La definizione annuale del corrispettivo in argomento è prevista dalle Linee Guida ENAC ("Modalità per la definizione annuale del corrispettivo PRM e procedura di consultazione tra gestore e utenti") pubblicate nel 2018.

In data 25 ottobre 2022 SEA ha sottoposto alla consultazione degli utenti aeroportuali di Malpensa e di Linate la proposta di revisione del corrispettivo relativo al servizio di PRM per l'esercizio 2023, predisposta in linea con le previsioni delle citate Linee Guida ENAC.

Nel corso dell'audizione SEA e gli utenti dell'aeroporto di Malpensa hanno raggiunto l'intesa sul livello tariffario posto in consultazione. Il corrispettivo per l'anno 2023



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

è stato quindi fissato in euro 1,20 per passeggero in partenza, con una riduzione del -14% rispetto alla tariffa 2022 (euro 1,39). Il nuovo valore è in vigore dal 13 febbraio 2023. Viceversa, per lo scalo di Linate, l'utenza presente in consultazione ha espresso voto contrario alla proposta di aggiornamento tariffario, da cui ne è discesa l'attivazione della procedura prevista delle richiamate Linee Guida ENAC in caso di mancato accordo.

SEA ha quindi presentato istanza all'ENAC per l'avvio dell'attività istruttoria sulla definizione del corrispettivo in parola. Il 3 gennaio 2023 l'Ente ha comunicato la propria determinazione del valore, fissato a euro 1,95 per passeggero in partenza, con un lieve incremento rispetto alla tariffa 2022 (euro 1,91). Il nuovo valore sarà in vigore dal 4 marzo 2023.

Nuovi corrispettivi per il servizio di De-icing

Ai sensi del d.lgs. 18/99, il servizio di de-icing rientra tra le attività di handling da svolgere in regime di concorrenza. In mancanza di operatori disposti a svolgere il servizio in parola, questo è svolto da SEA in regime di esclusiva in entrambi gli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate. In particolare, per lo scalo di Malpensa, l'attività di de-icing è svolta in forza del provvedimento ENAC del 14 gennaio 2021, che ha riservato a SEA la centralizzazione del servizio, laddove a Linate l'attività è svolta da anni esclusivamente da SEA (cd. monopolio de facto), come riconosciuto anche dallo stesso Ente con nota dell'8 ottobre 2020.

In materia di servizi di handling, il d.lgs. 18/99 all'art. 19 stabilisce che "nel caso in cui i servizi aeroportuali di assistenza a terra vengano forniti da un unico prestatore, le relative tariffe sono approvate dal Ministero dei trasporti e della navigazione, su proposta dell'E.N.A.C., in conformità alle previsioni di cui all'articolo 1 della legge 2 ottobre 1991, n. 316"

In virtù di tale norma, ENAC deve svolgere un'apposita attività istruttoria finalizzata alla formulazione di una proposta da trasmettere al Ministero vigilante, che tenga conto anche del contributo informativo emerso dalla consultazione degli utenti aeroportuali.

In data 21 ottobre 2022 ENAC ha autorizzato SEA a sottoporre la proposta dei nuovi corrispettivi in argomento alla consultazione con i Comitati Utenti degli aeroporti di Milano. La consultazione con gli utenti di Malpensa e di Linate si è tenuta il 25 ottobre 2022, a valle della quale SEA ha trasmesso all'ENAC le risultanze della consultazione per le determinazioni di competenza.

SEA è in attesa di ricevere da ENAC il provvedimento relativo ai nuovi corrispettivi.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

In materia di sicurezza antincendio, nel corso del settembre 2022 sono entrati in vigore tre decreti relativi alla prevenzione del rischio incendio nei luoghi di lavoro, in ottemperanza a quanto aveva già da tempo stabilito nell'art. 46 c. 3 il D. Lgs. 81/08. Di seguito i decreti e le date di entrata in vigore:

- Controlli degli impianti e delle attrezzature antincendio, ed altri sistemi di sicurezza antincendio (DM 01.09.2021 - in vigore dal 25.09.2022).
- Criteri per la gestione dei luoghi di lavoro in esercizio ed in emergenza e caratteristiche dello specifico servizio di prevenzione e protezione antincendio (DM 02.09.2021 - in vigore dal 04.10.2022).
- Progettazione, realizzazione ed esercizio della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro (DM 03.09.2021 - in vigore dal 29.10.2022). Tali documenti vanno ad attuare l'articolo 46 comma 3 del D.Lgs 81/2008 che, prevedeva la possibilità di adottare uno o più decreti in cui definire i criteri atti ad individuare:
 1. misure intese ad evitare l'insorgere di un incendio ed a limitarne le conseguenze qualora esso si verifichi;
 2. misure precauzionali di esercizio;
 3. metodi di controllo e manutenzione degli impianti e delle attrezzature antincendio;
 4. criteri per la gestione delle emergenze;
 5. le caratteristiche dello specifico servizio di prevenzione e protezione antincendio, compresi i requisiti del personale addetto e la sua formazione.

Assegnazione degli slot

La normativa transitoria comunitaria, in vigore dalla *IATA summer season 2021* ed estesa per tutta la *winter season 2021/2022*, ha previsto una riduzione della soglia minima di utilizzo degli slot - al fine del mantenimento della storicità - al 50%. Tale soglia minima è stata successivamente incrementata al 64% per la *summer season 2022* e rivista nuovamente al 75% per la *winter season 2022/2023*. Con l'avvio della *summer season 2023* è previsto il ritorno alla soglia minima dell'80%, già prevista della normativa comunitaria ed applicata fino al 2019.

Nel mese di settembre 2022 è entrato in vigore il nuovo Decreto di regolamentazione del traffico di Linate che introduce un allargamento delle destinazioni operabili al di fuori dell'Unione Europea con aeroporti in un raggio di 1.500 km, a condizione che il Paese terzo abbia sottoscritto un accordo verticale con l'Unione Europea. Rientrano quindi nel perimetro geografico dell'accordo Gran Bretagna, alcuni Paesi mediterranei e dell'Europa orientale e balcanica.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

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. Si è resa quindi necessaria la definizione di interventi di mitigazione delle conseguenze che il cambiamento climatico può generare sulle infrastrutture e sull'operatività degli aeroporti. Nel 2022 è stata avviata la predisposizione dei "Piani per l'adattamento al cambiamento climatico degli aeroporti di Milano Malpensa e Linate", che verrà svolta in partnership con Fondazione Lombardia per l'Ambiente e si concluderà nei primi mesi del 2024. Nell'ambito di un percorso volto ad incrementare la resilienza delle infrastrutture aeroportuali, SEA ha avviato l'iniziativa Re-MXP (Resilience improvement of the Milan MXP Airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi-risk framework), progetto co-finanziato dall'Unione Europea per un ammontare pari al 32% dell'importo totale. Il progetto ha l'obiettivo di attuare sulle infrastrutture di Malpensa una serie di interventi volti a mitigare i rischi di natura sismica o connessi a severi eventi meteorologici quali

le alluvioni. A completamento viene realizzato anche un sistema "smart monitoring" (monitoraggio sismico del T1 e sistema di drenaggio) che consentirà di conoscere in tempo reale il comportamento delle infrastrutture sia nelle normali condizioni operative sia in caso di eventi eccezionali. I lavori, pari a un importo totale di circa 24,1 milioni di euro, verranno conclusi entro l'anno 2026.

Al fine di contrastare i cambiamenti climatici e nell'ambito delle iniziative di sostenibilità ambientale SEA ha intrapreso alcune 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+⁴ per la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ negli aeroporti. L'impegno di SEA riguarda la riduzione assoluta, entro il 2030, delle proprie emissioni di Scope 1 e 2 del 66%, rispetto al 2010.

"Net Zero Emissions" rappresenta l'obiettivo, in materia di sostenibilità, più rilevante per SEA. Per raggiungerlo è stato predisposto un piano, che in larga parte riflette le best practices introdotte, a livello Europeo, dai principali attori del settore. Gli aeroporti devono primariamente ridurre le emissioni assolute e neutralizzare le emissioni residue investendo nella rimozione e stoccaggio della CO₂. Le emissioni residue vengono compensate tramite l'acquisizione di Carbon Credits accreditati dal programma ACA, garantendo in questo modo la neutralità climatica anche nel corso del periodo di conseguimento degli obiettivi di riduzione. Nel 2022 i costi sostenuti per l'acquisto di Carbon Credits sono stati pari a 186 migliaia di euro.

⁴ 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 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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Per supportare gli obiettivi di decarbonizzazione, a giugno 2022 è stato istituito il "Net Zero Team", un gruppo di lavoro multidisciplinare, composto da rappresentanti di sei Direzioni aziendali, che assicura:

- la definizione e la comunicazione di una roadmap chiara e condivisa delle iniziative, già avviate e di futura attivazione, in base alle linee guida espresse dal Sustainability Committee ed in linea con il piano di sostenibilità di SEA;
- il program management delle iniziative (progettazione ed esecuzione), nonché l'opportuna sistemizzazione del patrimonio informativo collegato;
- il presidio omogeneo delle tematiche trasversali alle diverse iniziative Net Zero 2030, quali quelle relative ad aspetti *finance, supply, legal* e di *risk management*.

L'orientamento di SEA nel raggiungimento dei propri obiettivi si articola sulle seguenti direttrici:

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

Le iniziative legate al primo punto riguardano l'approvvigionamento di energia elettrica e calore da fonti rinnovabili. 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 postazioni di ricarica anche per i veicoli elettrici operanti in *air-side*. La riduzione delle emissioni delle attività a monte si basa sul presupposto che la vera discontinuità avverrà con l'implementazione graduale dei combustibili aeronautici sostenibili (SAF) in luogo

di quelli fossili e con l'arrivo sul mercato di nuovi aerei a propulsione elettrica e a idrogeno la cui operatività è prevista a partire dal 2035.

In quest'ottica sono state sviluppate e concretizzate diverse iniziative ricadenti nell'Accordo quadro di collaborazione sottoscritto con ENI a fine 2021 per il rifornimento ai voli privati e commerciali di biocarburanti SAF. Tra queste iniziative la principale è stata l'avvio della fornitura sistematica di Sustainable Aviation Fuel (SAF) presso gli aeroporti di Malpensa e Linate. Al momento tale fornitura è destinata esclusivamente ai voli di DHL, ma nel corso del 2023 l'utilizzo del carburante SAF sarà reso disponibile ai vettori che ne faranno richiesta.

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, per entrambi gli aeroporti, il nuovo sistema "aria-ferro", che coinvolge non solo gli aeroporti ma anche il sistema di collegamenti da e per gli aeroporti. In quest'ottica l'apertura della linea 4 della metropolitana è stata accompagnata da alcune iniziative di SEA quali la predisposizione impiantistica dell'area propedeutica all'installazione di 10 punti di ricarica per autovetture elettriche.

Anche il progetto della realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 e Gallarate, a cui SEA partecipa con la realizzazione di alcuni interventi in testata pista, favorirà il trasporto sostenibile.

Da ultimo, l'introduzione progressiva della Urban Air Mobility (piccoli velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale) rappresenta una nuova frontiera per decongestionare il traffico in ambito urbano e velocizzare gli spostamenti urbani e sub urbani a zero emissioni.

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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano

Nel 2022, il Sistema Aeroportuale di Milano, gestito dal Gruppo SEA, ha servito 28,9 milioni di passeggeri, in crescita del +108% rispetto all'esercizio 2021 e pari all'82% del traffico registrato nel 2019. L'attività cargo, che nel 2021 ha raggiunto il record storico di 743 mila tonnellate di merce movimentate su Malpensa e Linate, nel 2022 ha registrato una leggera contrazione: sono state gestite 717 mila tonnellate di merce, in flessione del -3% rispetto al 2021 e maggiori del +30% rispetto al 2019. L'aviazione generale, con oltre 32,6 mila movimenti gestiti nel 2022, ha registrato un incremento del +20% rispetto al 2021 e del +33% rispetto al 2019.

Aviazione Commerciale

	2022	2021	Δ%	2019	Δ%
Passeggeri [k]	28.883	13.879	+108%	35.243	-18%
Linate	7.669	4.307	+78%	6.537	+17%
Malpensa	21.214	9.572	+122%	28.706	-26%
Merci [k ton]	717,2	743,1	-3,5%	551,4	+30%
Linate	1,7	1,3	+27%	6,4	-74%
Malpensa	715,5	741,8	-3,5%	545,0	+31%
Movimenti [k]	256,0	158,5	+62%	295,3	-13%
Linate	75,4	45,4	+66%	69,8	+8%
Malpensa	180,6	113,1	+60%	225,5	-20%
<i>di cui Passeggeri</i>	148,9	81,3	+83%	213,2	-30%
<i>di cui Cargo</i>	31,7	31,8	-0,4%	12,3	+158%

Aviazione Generale

	2022	2021	Δ%	2019	Δ%
Movimenti [k]	32,6	27,3	+20%	24,5	+33%
Linate	26,6	22,0	+21%	16,0	+67%
Malpensa	6,1	5,2	+16%	8,6	-29%

Passeggeri in arrivo e partenza

Merci in import ed export

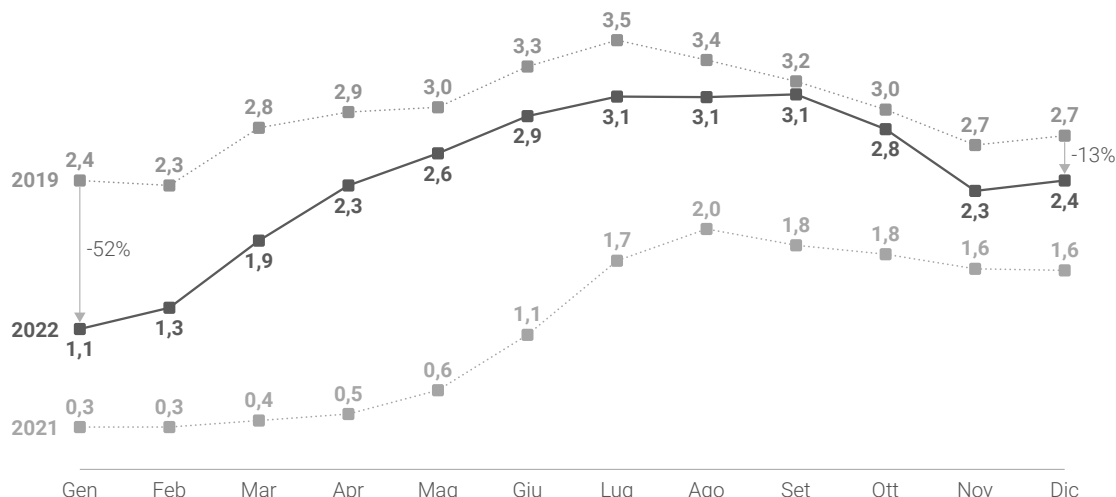
In linea con quanto accaduto a livello europeo, il traffico passeggeri di Linate e Malpensa è cresciuto a partire dal mese di marzo raggiungendo i valori massimi nei mesi di luglio, agosto e settembre con oltre 3 milioni di passeggeri al mese, e un recupero medio nella *summer season* dell'89% del traffico 2019; il grafico seguente mostra il traffico passeggeri per mese confrontato con l'anno precedente e con l'esercizio 2019.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre

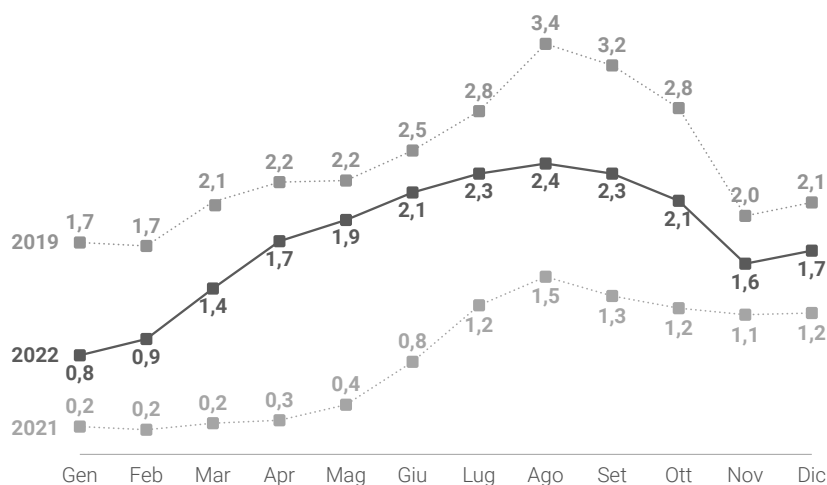


AVIAZIONE COMMERCIALE

Malpensa

Nel 2022 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 21,2 milioni di passeggeri, in crescita del +122% rispetto allo stesso periodo del 2021 ed in contrazione del -26% rispetto al 2019. Il numero dei movimenti, pari a 149 mila, è aumentato rispetto al 2021 del +83% (-30% vs. il 2019). Il recupero di traffico rispetto al 2021 è ascrivibile all'apertura di nuovi collegamenti, al potenziamento di quelli esistenti e al maggior riempimento delle macchine (load factor medio nel 2022 pari al 75%, rispetto al 63% del 2021 e al 77% del 2019) unitamente ad un aumento della dimensione degli aerei (tra il 2021 e il 2022 la capacità media degli aeromobili è passata da 190 a 192, nel 2019 era pari a 176 posti a movimento).

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



Posti a
Movimento



Load
Factor

2019	176	77%
2021	190	63%
2022	192	75%



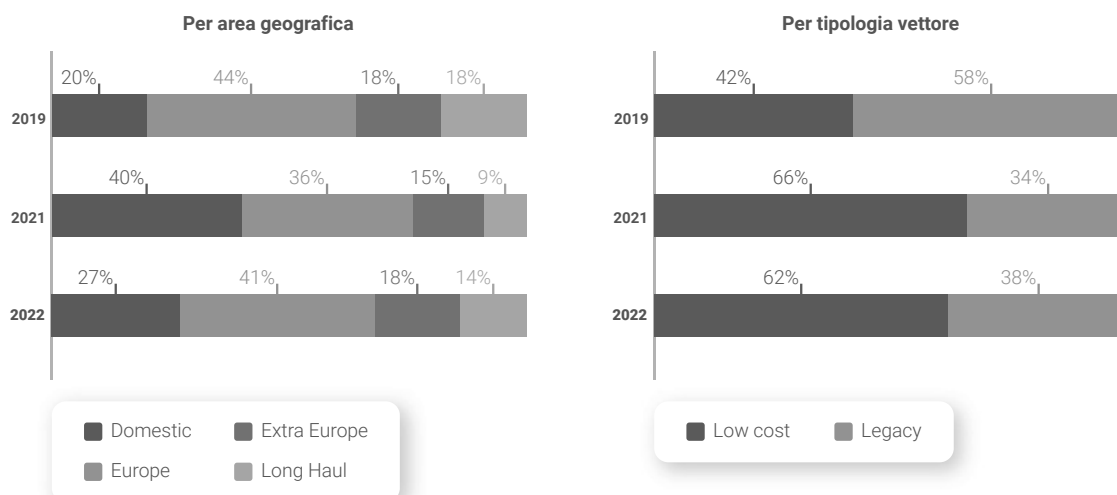
MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

In questa fase di recupero dei volumi al livello pre-crisi, la distribuzione delle quote di mercato per area geografica si è mantenuta sostanzialmente costante, con una marcata prevalenza di traffico internazionale, forte anche della tipologia di vettori che operano sullo scalo. La prevalenza di vettori low-cost ha infatti favorito i collegamenti domestici ed europei che hanno generato rispettivamente il 27% ed il 41% dei volumi di traffico operati da Malpensa (circa i due terzi del traffico passeggeri di Malpensa); inoltre, la rifocalizzazione dei vettori low-cost verso destinazioni domestiche ha consentito a questo segmento di raggiungere i volumi di traffico pre-pandemia.

Di contro, i segmenti extra-Europa e lungo raggio (destinazioni con distanza da Malpensa maggiore di 3.500 km), con una quota di mercato complessiva del 31%, si confermano essere le tratte maggiormente penalizzate dalla pandemia e dal conflitto: se da un lato sono stati riattivati i collegamenti verso il Nord America, con un numero di vettori attivi addirittura superiore al 2019, dall'altro permangono nel continente asiatico importanti limitazioni alla mobilità di persone. Solamente dal mese di novembre 2022 sono stati riattivati i primi collegamenti diretti verso la Cina (Pechino e Wenzhou), a seguito della revisione della politica zero-Covid, applicata dalla Cina fino a quel momento.

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre



Le restrizioni ai collegamenti aerei, non omogenee sui diversi segmenti di traffico, hanno indotto un incremento della market share dei vettori low-cost, tipicamente concentrati su collegamenti *point-to-point* verso destinazioni domestiche e continentali, meno impattati dalle restrizioni alla mobilità: i vettori low-cost nel 2022 hanno così raggiunto una share del 62%, incrementando di ca. 20 p.p. la loro quota di mercato a Malpensa del 2019.

Linate

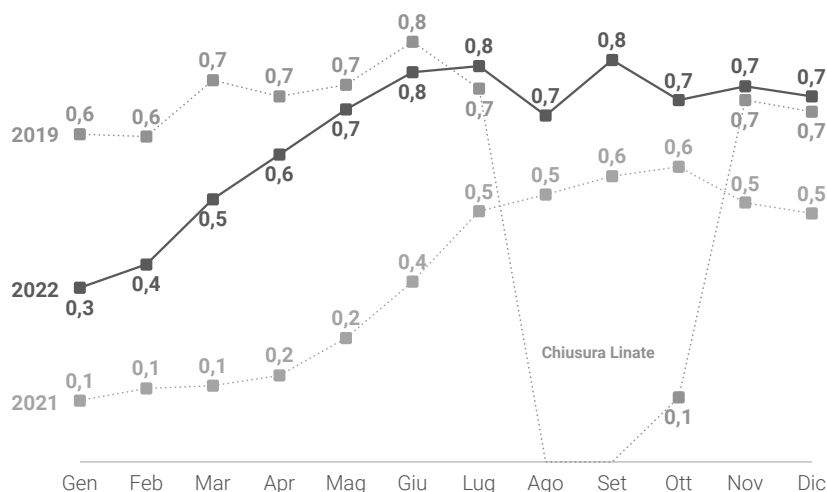
Nel 2022 dall'aeroporto di Linate sono transitati 7,7 milioni di passeggeri, in crescita del +78% rispetto al 2021 ed in aumento del +17% rispetto al 2019 (nel 2019 lo scalo di Linate è stato chiuso da agosto ad ottobre). I movimenti gestiti sono stati pari a 75 mila, in aumento del +66% rispetto al 2021 e del +8% rispetto al 2019. Anche a Linate la dimensione media delle macchine - in termini di posti disponibili - è aumentata significativamente, raggiungendo i 156 posti a movimento, in incremento rispetto al 2021 e al 2019 rispettivamente del +2% e del +13%. I passeggeri a movimento, nonostante il load factor si sia attestato al 66% nel 2022 (-2 p.p. vs. 2019), risultano in aumento rispetto al valore pre-crisi (94 passeggeri a movimento nel 2019 vs. i 102 del 2022). L'incremento delle dimensioni della macchina media è riconducibile alla scelta di ITA e di British Airways di sostituire gli Embraer con Airbus (A319, A320 e A321) e all'utilizzo degli slot ex Alitalia - ex Air Italy anche da parte dei vettori low-cost, che operano con velivoli di dimensioni maggiori.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



Posti a
Movimento



Load
Factor

2019	138	68%
2021	152	63%
2022	156	66%

Come già citato, nel corso del 2022 sono stati riassegnati parte degli slot resi disponibili a seguito della sospensione dell'attività volativa di Alitalia ed Air Italy, permettendo così ad alcuni vettori di incrementare la propria attività sullo scalo (ad esempio, Air France, KLM, Air Dolomiti e easyJet) e a Wizzair di iniziare ad operare stabilmente da Linate.

L'ingresso di nuovi vettori ed il rinnovato assetto della compagnia di bandiera (ora ITA) hanno determinato anche una redistribuzione delle quote di mercato - in termini di movimenti - tra i principali vettori operanti sullo scalo. La quota di mercato di Alitalia del 2019, pari al 70%, si confronta con quella della neocostituita ITA Airways, pari a ca. il 60% nel 2022.

Così come accaduto nel 2021, anche per il 2022 la normativa europea ha derogato alla soglia dell'80% di utilizzo degli slot per il mantenimento della storicità di assegnazione; in particolare, fino a marzo 2022 ha ridotto tale limite al 50%, incrementandolo da aprile e per tutta la IATA Summer Season al 64%. Dalla winter season 2022/2023 la percentuale minima per il mantenimento degli slot è stata nuovamente rivista al 75%.

Ulteriore elemento di discontinuità con il passato è rappresentato dai voli di continuità territoriale (da/per la Sardegna), soggetti a oneri di servizio pubblico: tali collegamenti, operati dal 2013 al 2019 da Alitalia e Air Italy (ex Meridiana), sono gestiti sinergicamente da Volotea e ITA, in assenza di una compensazione economica. Nel mese di settembre 2022, ambedue le compagnie aeree hanno dato disdetta a tale servizio in conseguenza dell'incremento subito dai costi operativi (in primis, il costo del carburante) assicurando la continuità dei collegamenti fino al mese di febbraio 2023; a partire dallo stesso mese, le stesse rotte saranno operate dai nuovi aggiudicatari del bando di gara per la continuità territoriale sulla Sardegna.

Infine, nel mese di settembre 2022, a seguito del parere positivo della Commissione Europea del 18 agosto, è entrato in vigore il Decreto Giovannini, che prevede per l'aeroporto di Linate:

- l'ampliamento del portafoglio di destinazioni servite a quelle con distanza ortodromica da Linate inferiore a 1.500 km (UK inclusa), anche non UE;
- il mantenimento del limite massimo di capacità oraria pari a 18 movimenti/orari, movimenti operati da vettori comunitari (o identificati da un Paese sulla base di accordi verticali) con aeromobili a corridoio singolo (*narrow body*);
- la limitazione dell'attività volativa dei vettori ai soli collegamenti *point-to-point*.

In linea con la precedente normativa, l'attuale decreto non prevede modalità di controllo e osservanza della distribuzione dei titoli di viaggio tra Linate e qualsiasi altro aeroporto al di fuori dei limiti stabiliti dal decreto.

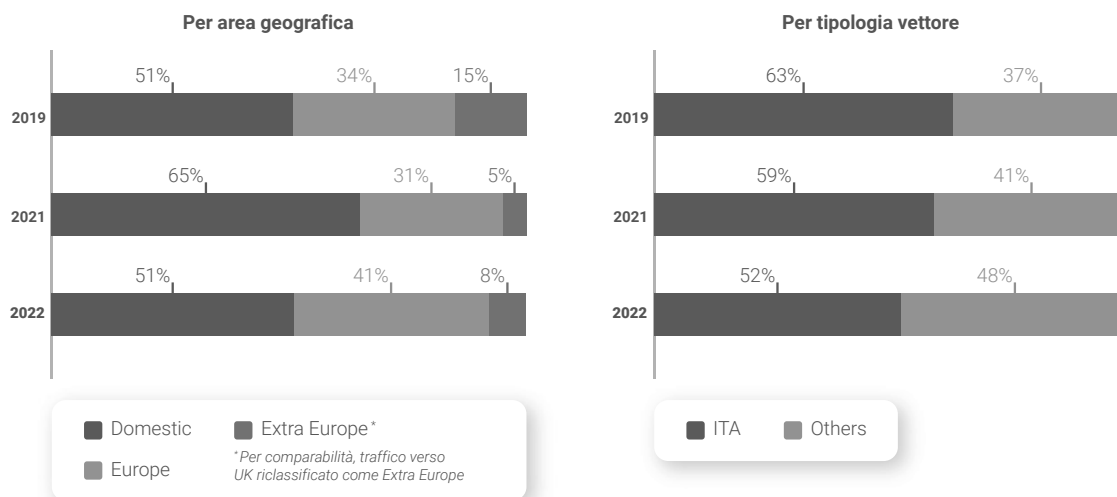
La distribuzione del traffico per area geografica nel 2022 è perfettamente allineata al dato pre-pandemia: 51% traffico domestico e 49% traffico internazionale (destinazioni Europee, fatta eccezione per il Regno Unito, servito da Linate in deroga fino all'entrata in vigore del Decreto Giovannini).



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre



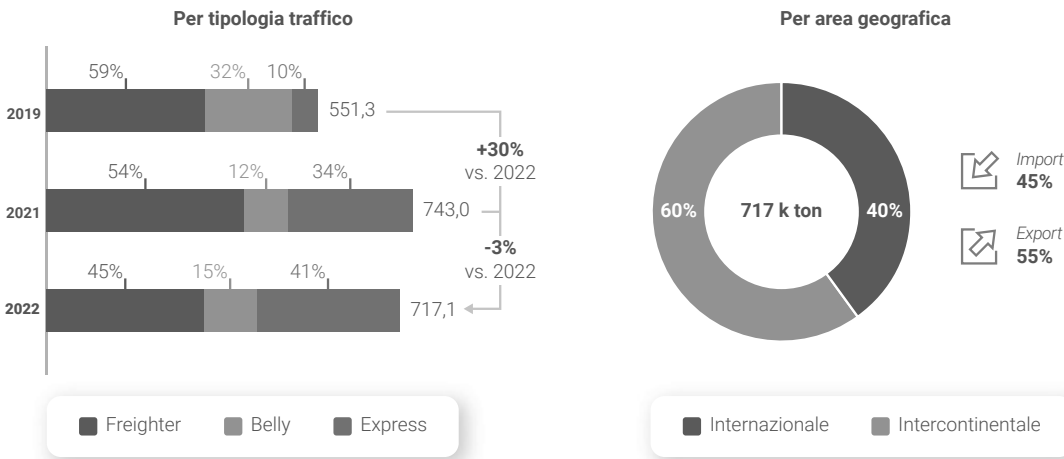
Cargo

Nel 2022 il comparto cargo ha gestito 717 mila tonnellate di merce (trasportate su macchine all cargo o nella stiva di voli passeggeri), in flessione del -3% rispetto al 2021 e in crescita del +30% rispetto al 2019. Anche il numero dei movimenti all cargo a Malpensa, pari a 31,7 mila nel 2022, è allineato alle performance 2021 ed in aumento del +158% rispetto al 2019. La crescita sostenuta del numero dei movimenti, più che proporzionale all'incremento delle merci, è riconducibile alla diminuzione dei quantitativi di merce trasportata per singolo movimento, effetto della maggiore presenza di vettori express, che tipicamente trasportano merci con un peso inferiore.

Come riportato nel grafico sottostante, dall'analisi delle merci trasportate per tipologia di traffico, dal 2019 al 2022 emerge una crescita sostenuta del comparto express, anche legata alla realizzazione della nuova base DHL (ultimo trimestre 2020) ed ai nuovi magazzini di Amazon (da ottobre 2021); con 291 mila tonnellate di merce trasportata, il segmento express cresce nel 2022 del +15% vs. il 2021 e del +434% vs. il 2019.

Anche il traffico merci su aeromobili a configurazione mista (belly), sebbene ancora in riduzione rispetto al 2019 del -39%, ha registrato un incremento del +23% rispetto al 2021, raggiungendo 106 mila tonnellate; il recupero del segmento belly, nel 2022, è direttamente collegato alla ripresa dei voli passeggeri verso destinazioni di medio e lungo raggio. In controtendenza, invece, il comparto freighter che ha registrato una flessione del -21% rispetto al 2021 corrispondenti ad una riduzione di 84 mila tonnellate di merce (in linea, in valore assoluto, con il dato 2019): detta flessione parrebbe riconducibile anche alla riconversione al trasporto passeggeri di alcuni aeromobili che durante il periodo della pandemia sono stati adibiti esclusivamente al trasporto merce, sfruttando, oltre alla capacità di stiva, anche lo spazio in cabina (cd. voli "preighter"). Tale attività, regolamentata durante il periodo pandemico e interrotta da luglio 2022, è stata solo in parte assorbita dall'attività degli aeromobili passeggeri (belly).

Merchi [k ton] gennaio - dicembre



I risultati ottenuti nel 2022 confermano il ruolo della Cargo City di Malpensa come primario polo italiano per gli scambi di merce in import ed export, che rispettivamente costituiscono il 45% ed il 55% delle merci movimentate. La crescita del segmento express, in combinazione con un traffico passeggeri intercontinentale ancora in fase di recupero, ha portato ad un incremento della quota di mercato del trasporto merci internazionale dal 37% del 2021 al 40% del 2022.

AVIAZIONE GENERALE

SEA Prime nel 2022 ha gestito 32,6 mila movimenti di aviazione generale (Linate e Malpensa), in crescita del +20% rispetto al 2021 e del +33% rispetto al 2019, con un progressivo recupero da inizio anno della dimensione media degli aeromobili, oltre che dei relativi movimenti.

La crescita è stata trainata dal traffico internazionale (+24% rispetto al 2021) con una quota del 67% sulle attività gestite, invertendo così la situazione registrata durante la pandemia quando il traffico domestico costituiva il principale segmento di traffico. La ripresa di eventi in presenza, come la Design Week tenutasi a giugno e la Fashion Week a settembre, unitamente alla piena riapertura di Milano e del Nord Italia al turismo internazionale, hanno rappresentato i principali driver di sviluppo del traffico.

Aviazione Generale

	2022	2021	Δ%	2019	Δ%
Movimenti [k]	32,6	27,3	+20%	24,5	+33%
Linate	26,6	22,0	+21%	16,0	+67%
Malpensa	6,1	5,2	+16%	8,6	-29%
Tonnellate [k]	545,0	418,7	+30%	406,7	+34%
Linate	437,4	329,5	+33%	261,4	+67%
Malpensa	107,6	89,2	+21%	145,3	-26%
Passeggeri [k]	61,7	48,3	+28%	50,4	+22%
Linate	50,1	39,2	+28%	31,9	+57%
Malpensa	11,5	9,2	+26%	18,5	-38%

Nel 2022 la dimensione media degli aeromobili in transito sugli scali di SEA Prime è stata pari a 16,7 tonnellate, in crescita a seguito della ripresa del traffico di medio e lungo raggio (15,3 tonnellate nello stesso periodo del 2021): la dimensione delle macchine supera quindi il livello del 2019, pari a 16,6 tonnellate.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Conto economico

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati dell'esercizio 2022 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2021. Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2022 è variato rispetto al 31 dicembre 2021, a seguito della cessione, finalizzata nel terzo trimestre, della Società Sea Energia Spa, controllata al 100% da Sea Spa. Il risultato della società, rettificato dalla minusvalenza da cessione registrata nel bilancio consolidato, è stato classificato nella riga "Risultato netto da Attività cessate".

A dicembre 2021 era stata inoltre costituita la società Airport ICT Services, che si occupa della fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi ed è controllata al 100% da Sea Spa. Nel mese di febbraio 2022, Sea ha conferito in tale società immobilizzazioni materiali per 6.039 migliaia di euro e passività, riconducibili principalmente al conferimento di personale, per 1.482 migliaia di euro.

(in migliaia di euro)	2022	2021	Variazione	Var % 2022/2021
Ricavi di gestione	734.840	325.232	409.608	125,9%
Ricavi per lavori su beni in concessione	32.676	23.749	8.927	37,6%
Totale ricavi	767.516	348.981	418.535	119,9%
Costi di gestione				
Costi del lavoro	192.527	138.642	53.885	38,9%
Altri costi di gestione	253.908	157.077	96.831	61,6%
Totale costi di gestione	446.435	295.719	150.716	51,0%
Costi per lavori su beni in concessione	30.832	21.521	9.311	43,3%
Totale costi	477.267	317.240	160.027	50,4%
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	290.249	31.741	258.508	814,4%
Accantonamenti e svalutazioni	(4.745)	24.480	(29.225)	119,4%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	30.671	20.499	10.172	49,6%
Ammortamenti	64.823	67.556	(2.733)	(4,0%)
Risultato operativo	199.500	(80.794)	280.294	346,9%
Proventi (oneri) da partecipazioni	17.463	(382)	17.845	4671,5%
Oneri finanziari netti	17.391	19.795	(2.404)	(12,1%)
Risultato prima delle imposte	199.572	(100.971)	300.543	297,7%
Imposte dell'esercizio	13.149	(23.755)	36.904	155,4%
Risultato netto da attività in funzionamento	186.423	(77.216)	263.639	341,4%
Risultato netto da Attività cessate	(3.960)	2.100	(6.060)	(288,6%)
Risultato di pertinenza dei terzi	3	3	0	0,0%
Risultato del Gruppo	182.460	(75.119)	257.579	342,9%

⁽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 2022

I risultati dell'esercizio 2022 includono ricavi per contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia e, a deduzione degli oneri energetici, il contributo pari a 6.099 migliaia di euro in applicazione dei decreti emanati nel 2022 che riconoscono un credito d'imposta alle imprese non energivore dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kWh che abbiano registrato un incremento del costo al kWh di oltre il 30% rispetto al 2019. Infine, il costo del lavoro include l'importo di 26.351 migliaia di euro per il nuovo piano di pensionamenti anticipati avviato nel mese di ottobre 2022, di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia).

Al fine di rappresentare la dinamica gestionale del Gruppo SEA, i commenti sull'andamento economico del periodo di Ricavi, Costi, EBITDA ed EBIT di seguito riportati, sono stati elaborati escludendo tali componenti.

L'EBITDA dell'esercizio 2022, pari a 290.249 migliaia di euro, al netto delle menzionate poste straordinarie è pari a 166.400 migliaia di euro, in significativo incremento rispetto al precedente esercizio (+134.552 migliaia di euro). Tale positiva performance è dovuta alla crescita dei ricavi della gestione (+265.507 migliaia di euro), conseguente ai maggiori volumi di traffico gestiti, in parte mitigata da un incremento dei costi di gestione (+130.571 migliaia di euro), legato non solo ai maggiori volumi di traffico, ma anche all'inatteso aumento dei costi energetici registrato nell'anno.

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 199.500 migliaia di euro, 75.651 migliaia di euro al netto delle poste non ricorrenti. Il risultato rettificato da tali poste è in aumento di 156.338 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente e ha risentito, oltre che dei fattori esposti in precedenza, anche del rilascio del fondo svalutazione crediti, di maggiori accantonamenti a fondo di ripristino e di minori ammortamenti.

Il risultato netto delle attività in funzionamento, pari a 186.423 migliaia di euro, è risultato in incremento di 263.639 migliaia di euro se confrontato con la perdita di -77.216 migliaia di euro registrata nell'esercizio 2021.

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

Ricavi

I ricavi di gestione dell'esercizio 2022, al netto dei contributi pubblici, sono risultati pari a 590.739 migliaia di euro e sono composti da:

- **Ricavi Aviation**, pari a 343.442 migliaia di euro, in incremento di +147.592 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto della crescita del traffico passeggeri, dell'incremento di capacità operata dai vettori e del maggior riempimento medio degli aeromobili. Le performance del business cargo sono, invece, di poco inferiori rispetto a quelle dell'esercizio precedente in particolare per la minore capacità disponibile dovuta al termine dei cd. voli "freighter" (aeromobili passeggeri adibiti esclusivamente al trasporto merce) e al blocco degli scambi commerciali da/verso la Russia.
- **Ricavi Non Aviation**, pari a 231.982 migliaia di euro, in incremento di +115.332 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio dovuto al maggiore traffico passeggeri gestito. Tutti i comparti hanno registrato performance in crescita rispetto all'esercizio 2021; risulta particolarmente rilevante l'incremento dei ricavi da *shops* sia presso lo scalo di Linate, per la piena operatività degli spazi commerciali del nuovo corpo F (inaugurato nel mese di giugno 2021), sia presso lo scalo di Malpensa, per la riattivazione dei collegamenti internazionali e dei flussi di traffico di lungo raggio.
- **Ricavi General Aviation**, pari a 15.315 migliaia di euro, in incremento di +2.583 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto del maggiore numero di movimenti gestiti e di maggiori ricavi commerciali.

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 23.749 migliaia di euro nell'esercizio 2021 a 32.676 migliaia di euro nell'esercizio 2022, con un incremento del 37,6%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi operativi dell'esercizio 2022, al netto dei contributi caro energia e degli incentivi all'esodo relativi alla procedura di mobilità sono risultati pari a 426.183



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

migliaia di euro e sono composti da:

- Costo del lavoro, pari a 166.176 migliaia di euro, in incremento di +27.641 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto della ridotta fruizione di ammortizzatori sociali, anche in conseguenza della ripresa del traffico, e degli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale.

L'organico medio dell'esercizio, pari a 2.627 Full Time Equivalent (FTE), risulta inferiore di 30 unità (-1%) rispetto al 2021.

- Altri costi di gestione, pari a 260.007 migliaia di euro, in incremento di +102.930 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per, in ordine di importanza, la rilevante crescita dei costi energetici, l'aumento dei costi legati ai volumi di traffico ed il termine degli *amendment* contrattuali legati all'emergenza sanitaria. I costi energetici, in coerenza con la dinamica dei prezzi del gas, hanno registrato un incremento del +230% rispetto al 2021; al fine di mitigare l'effetto negativo dei costi energetici sul conto economico, il Gruppo ha implementato nuove iniziative di *energy saving* e accelerato quelle già in corso.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 21.521 migliaia di euro nel 2021 a 30.832 migliaia di euro nell'esercizio 2022. 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 2022 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un rilascio netto pari a 4.745 migliaia di euro (accantonamento netto di 24.480 migliaia di euro nel 2021) determinato per 943 migliaia di euro da accantonamenti netti a fondo oneri futuri (8.877 migliaia di euro nel 2021), da un rilascio netto di 5.688 migliaia di euro (15.603 migliaia di euro di accantonamento netto nel 2021) relativo al fondo svalutazione crediti.

Gli accantonamenti a fondo oneri futuri includono un accantonamento in materia di lavoro pari a 5.191 migliaia di euro e un rilascio netto di 4.249 migliaia di euro per nuovi contenziosi e franchigie assicurative.

Il rilascio netto del fondo svalutazione crediti è stato determinato principalmente dagli incassi di crediti, a

seguito di una importante transazione con un vettore non più operativo, che, in base alla policy aziendale, erano stati svalutati. Tale rilascio è stato solo parzialmente compensato da nuovi accantonamenti effettuati a seguito della rivalutazione del rischio della Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito.

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nell'esercizio 2022 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione è pari a 30.671 migliaia di euro (20.499 migliaia di euro nell'esercizio 2021), a fronte del quale non è stato registrato nessun rilascio. Tale accantonamento incorpora le valutazioni sulle previste manutenzioni dei cespiti rientranti nel diritto concessorio definite dal piano investimenti aggiornato negli ultimi mesi del 2022.

Ammortamenti

Nell'esercizio 2022 gli ammortamenti si riducono di 2.733 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2021, passando da 67.556 migliaia di euro a 64.823 migliaia di euro per effetto dei cespiti che hanno completato il processo di ammortamento, solo parzialmente compensato dall'incremento delle immobilizzazioni.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nell'esercizio 2022 i proventi netti da partecipazioni registrano un miglioramento pari a 17.845 migliaia di euro, passando da una perdita di 382 migliaia di euro del 2021 a un provento di 17.463 migliaia di euro del 2022 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri. Il miglioramento, pari a 17.845 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 2022 gli oneri finanziari netti sono diminuiti di 2.404 migliaia di euro, passando da 19.795 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a 17.391 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.

Tale riduzione è prevalentemente da attribuirsi ai minori interessi maturati a seguito del rimborso nel corso



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

dell'esercizio 2021 del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021", il cui rimborso era stato finanziato anticipatamente ad ottobre 2020 attraverso l'emissione del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/2 2020-2025" e dal rimborso anticipato dei Term Loans 2020, per la maggior parte rimborsati tra il secondo semestre 2021 e il 2022.

Imposte

Nell'esercizio 2022 sono state registrate imposte per 13.149 migliaia di euro calcolate sul reddito imponibile sostanzialmente inferiore rispetto al risultato ante imposte civilistico per effetto dell'irrelevanza fiscale sia del c.d. "Fondo Ristori" previsto dalla L. 178/2020 (incassato nel 2022 a parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia Covid-19) sia del c.d. "Credito d'imposta per le imprese non energivore" come disciplinato dai DL 21/2022 e ss. (riconosciuto al fine di mitigare i maggiori oneri sostenuti per l'acquisto di energia elettrica), unitamente alla detassazione in regime di "Participation Exemption" della plusvalenza derivante dalla cessione di SEA Energia.

Risultato netto da Attività cessate

Il risultato netto da Attività destinate alla vendita, relativo al settore Energy, rileva una perdita netta pari a 3.960 migliaia di euro (utile netto pari a 2.100 migliaia di euro nel 2021). La voce comprende, come già anticipato precedentemente, il risultato della società SEA Energia Spa pari a un utile di 127 migliaia di euro, registrato nei primi 9 mesi del 2022, periodo in cui la società era parte del Gruppo SEA. Esso include anche la minusvalenza registrata nel consolidato, pari a 4.087 migliaia di euro, per effetto della cessione della partecipazione e calcolata sul patrimonio netto al momento della cessione, rettificato secondo i principi IAS/IFRS.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un utile di 182.460 migliaia di euro in miglioramento di 257.579 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2021, che aveva registrato una perdita netta pari a 75.119 migliaia di euro.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	939.793	945.659	(5.866)
Immobilizzazioni materiali	142.994	146.556	(3.562)
Diritti d'uso beni in leasing	14.008	12.996	1.012
Investimenti immobiliari	3.399	3.401	(2)
Partecipazioni in società collegate	82.178	65.745	16.433
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	111.768	118.132	(6.364)
Altri crediti non correnti	60.496	52.408	8.088
Capitale immobilizzato (A)	1.354.637	1.344.898	9.739
Rimanenze	1.558	1.738	(180)
Crediti commerciali	122.628	95.928	26.700
Crediti per imposte dell'esercizio	4.769	794	3.975
Altri crediti	6.853	4.961	1.892
Attività di esercizio a breve	135.808	103.421	32.387
Attività destinate alla vendita	0	47.512	(47.512)
Debiti commerciali	190.558	145.040	45.518
Altri debiti	290.727	177.234	113.493
Debiti per imposte dell'esercizio	11.467	8.609	2.858
Passività di esercizio a breve	492.752	330.883	161.869
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	12.292	(12.292)
Capitale circolante (B)	(356.944)	(192.242)	(164.702)
Fondi rischi e oneri (C)	(229.124)	(213.112)	(16.012)
Fondi relativi al personale (D)	(30.942)	(44.036)	13.094
Altri debiti non correnti (E)	(6.590)	(84.736)	78.146
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	731.037	810.772	(79.735)
Patrimonio netto di Gruppo	(342.836)	(155.906)	(186.930)
Patrimonio netto di terzi	(31)	(31)	0
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(388.170)	(654.835)	266.665
Totale fonti di finanziamento	(731.037)	(810.772)	79.735

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 2022 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2021 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 2022

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.354.637 migliaia di euro, registra un aumento di 9.739 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per effetto: *i)* della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 54.551 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 62.282 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii)* dell'incremento dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 1.012 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021; *iii)* dell'incremento del valore delle partecipazioni in società collegate (16.433 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; *iv)* del decremento delle imposte differite attive nette pari a 6.364 migliaia di euro; *v)* dell'incremento degli Altri crediti non correnti, pari a 8.088 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 -356.944 migliaia di euro, si incrementa di 164.702 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Le attività a breve aumentano per effetto di un aumento sia dei crediti commerciali, principalmente a seguito dell'incremento del fatturato, come anche dei crediti per imposte e degli altri crediti. Le passività a breve hanno contribuito positivamente alla dinamica del capitale circolante, essendo aumentati sia i debiti commerciali sia gli altri debiti. L'aumento degli altri debiti è principalmente determinato dalla riclassifica tra le passività a breve del debito relativo alla seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea del 30 settembre 2019 e pari a 84.728 migliaia di euro. La Società, visti i risultati consuntivi del 2022 e le ottime previsioni sia economiche che di traffico, ha reputato opportuno riclassificare tale debito a breve fermo restando che la verifica del raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario della Società è stata demandata al Consiglio di Amministrazione, che dovrà deliberarne il pagamento qualora ritenesse raggiunte le condizioni.

Tra gli altri debiti sono aumentati anche quelli per canone concessorio verso lo Stato, segnale di una ripresa delle attività di business, e verso dipendenti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia).

A seguito della cessione in data 29 settembre 2022 della società SEA Energia il valore delle Attività destinate alla vendita, e delle Passività connesse alle attività destinate alla vendita, pari a rispettivamente 47.512 migliaia di euro e 12.292 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, risulta pari a zero.

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2022 ammonta a 731.037 migliaia di euro, con un decremento di 79.735 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Rimanenze	1.558	1.738	(180)
Crediti commerciali	122.628	95.928	26.700
Debiti commerciali	(190.558)	(145.040)	(45.518)
Crediti / (debiti) diversi	(290.572)	(180.088)	(110.484)
Attività destinate alla vendita	0	47.512	(47.512)
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	(12.292)	12.292
Totale capitale circolante netto	(356.944)	(192.242)	(164.702)

Gli altri debiti non correnti si riferiscono esclusivamente alla quota a lungo dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). La diminuzione rispetto all'esercizio precedente è legata alla sopracitata riclassifica del debito verso gli azionisti.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Indebitamento finanziario netto

A fine dicembre 2022 l'indebitamento finanziario netto, pari a 388.170 migliaia di euro, evidenzia un miglioramento di 266.665 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021, il cui saldo risultava pari a 654.835 migliaia di euro.

Il miglioramento dei valori di indebitamento finanziario netto è legato oltre alla favorevole dinamica dei flussi di cassa della gestione corrente anche all'incasso dei fondi previsti dalla "Legge di bilancio 2021" e dalla Delibera della Giunta della Regione Lombardia, pari complessivamente a 144.101 migliaia di euro.

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 2021	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2022
Bilancio della Capogruppo	77.582		4.470	194.919	276.971
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	35.782	(3)		(27.961)	7.818
Rettifiche per valutazione equity collegate	47.778			15.264	63.042
Altre scritture di consolidamento	(5.204)			241	(4.963)
Bilancio Consolidato	155.937	(3)	4.470	182.463	342.867



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

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).
- 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 2022

INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA ha realizzato nell'anno 2022 investimenti per 76.819 migliaia di euro. L'emergenza Covid aveva determinato il posticipo di alcuni progetti riguardanti iniziative di sviluppo prevalentemente concentrate nelle attività *non aviation*, privilegiando gli investimenti finalizzati a garantire la *safety* aeroportuale, la *compliance* normativa, la continuità operativa e il servizio ai passeggeri. Con la ripresa del traffico legata al venir meno dell'emergenza e all'annullamento di qualsiasi misura restrittiva, si è manifestata la necessità di riprogrammare alcuni investimenti al fine di garantire la riapertura del Terminal 2 di Malpensa.

La tabella seguente riporta il dettaglio degli investimenti realizzati nel 2022. Si specifica che durante l'esercizio non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(in migliaia di euro)	2022
Infrastrutture di Volo	13.486
Aerostazioni (compreso BHS)	35.863
Cargo	4.233
Edifici vari	7.968
Viabilità e Parcheggi	2.001
Reti e impianti	5.519
Sistemi/Progetti ICT	4.646
Attrezzatura varia	3.103
Totale investimenti	76.819

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (1,8 milioni di euro), della quota di oneri finanziari (0,11 milioni di euro) e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.

Sulle infrastrutture *air-side* dell'Aeroporto di Malpensa i principali interventi hanno riguardato la 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 al completamento degli interventi di miglioria della funzionalità e affidabilità del sistema degli aiuti visivi luminosi, alla prosecuzione delle opere correlate alla realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo per aeromobili (ASMGCS) e veicoli, nelle aree di manovra e di movimento.

Gli interventi più significativi che hanno interessato invece le infrastrutture *air-side* di Linate hanno riguardato la riqualifica di alcune zone di pavimentazione delle infrastrutture esistenti, il completamento degli interventi di rinnovo del sistema di "guide ottiche", il rinnovo dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, la conversione a LED delle torri faro e varie opere di rinnovo degli aiuti visivi luminosi.

Le principali opere realizzate presso il Terminal 1 sono relative a interventi finalizzati ad incrementare la funzionalità, la sicurezza e il livello di comfort offerto ai passeggeri. In particolare, si ricordano i seguenti principali progetti:

- messa in esercizio del *self-service bag drop* dell'isola di check-in n. 10;
- la prosecuzione del programma di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico;
- l'installazione dei nuovi apparati per il controllo dei bagagli di stiva;
- l'attivazione dei lavori riguardanti il "progetto *Smart Security*" (installazione di nuove linee automatizzate e di nuovi apparati EDS);
- l'attivazione dei lavori riguardanti l'installazione degli apparati di "*self-enrollment*", necessari per un'adeguata gestione delle nuove procedure di controllo di frontiera che verranno applicate dal 2023 ("Entry Exit System");
- le modifiche di lay-out con incremento degli spazi destinati alla sosta dei passeggeri;
- la realizzazione di nuove aree di pre-imbarco ai gates del satellite centrale.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Si segnala, inoltre, la realizzazione dei lavori di adeguamento sismico della copertura, la prosecuzione degli interventi di unificazione ed aggiornamento tecnologico del sistema di rilevazione incendi e la realizzazione delle opere di miglioramento dei livelli di *safety* in area BHS.

A Linate, gli interventi principali si riferiscono alla prosecuzione delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, al completamento dei lavori riguardanti il "progetto *Smart Security*" (nuove linee automatizzate e nuovi apparati EDS) e all'attivazione delle opere correlate alla prossima entrata in esercizio delle procedure "*Entry Exit System*".

Presso il Terminal 2, nel corso degli ultimi mesi dell'esercizio 2022, sono stati riattivati i progetti per il completamento delle opere che erano state sospese a seguito della chiusura, quali installazione apparati *self bag drop* in area check-in e adeguamento del sistema HBS allo standard 3 ECAC, oltre al ripristino della piena funzionalità di tutti i sottosistemi operativi e dei vari impianti.

In area Cargo sono stati eseguiti principalmente interventi di adeguamento del sistema di prevenzione incendi e di ripristino delle impermeabilizzazioni in copertura ai fabbricati su alcuni magazzini. È stato inoltre riattivato il magazzino merci presente nella zona nord del sedime in cui sono state trasferite le attività dell'operatore Amazon.

Sullo scalo di Malpensa si ricordano infine i vari interventi di manutenzione straordinaria relativi a reti e impianti oltre all'attivazione di nuove postazioni di ricarica per i veicoli elettrici operanti in *air-side*.

Tra i principali interventi eseguiti nelle altre zone dell'aeroporto si ricorda la riqualifica dell'area del parcheggio P3, gli interventi di adeguamento antincendio degli hangar SEA Prime e i lavori propedeutici alla realizzazione della nuova torre di controllo, la realizzazione in corso del nuovo hangar X destinato a velivoli di general aviation progettato nell'ottica di conseguire la certificazione BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) e l'avvio del 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 dal trasporto aereo.

Gli investimenti in Information and Communication Technology hanno interessato principalmente i sistemi operativi di scalo, di *facility management*, di *workflow* e gestione documentale. Da segnalare inoltre gli interventi di potenziamento delle infrastrutture di rete e del *BHS-Baggage Handling System*.



FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Cessione della partecipazione in Malpensa Logistica Europa (MLE)

In data 10 febbraio 2023 è stato sottoscritto un accordo tra SEA S.p.A. e BCUBE Air Cargo S.p.A. per la cessione della partecipazione di minoranza nella società Malpensa Logistica Europa S.p.A., attualmente detenuta da SEA S.p.A.. La cessione non è stata al momento perfezionata in quanto l'accordo prevede delle condizioni sospensive, non ancora verificatesi.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nei primi mesi del 2023, l'andamento del traffico aereo conferma il trend di recupero dei livelli pre-crisi registrato nel corso del 2022. Il mix di traffico resta molto simile a quello del 2022, con prevalenza di destinazioni di breve-medio raggio e una quota di mercato dei vettori low cost paragonabile a quella detenuta dalle compagnie legacy.

Con la ripresa dell'attività dei vettori legacy e la riattivazione dei modelli hub&spoke, si prevede che alcuni vettori low cost ripristinino il proprio network secondo la struttura pre-covid, con un maggior focus su destinazioni internazionali.

I flussi di traffico maggiormente penalizzati nel periodo della pandemia, ovvero i collegamenti verso le destinazioni asiatiche, sono stati riattivati a partire dal mese di novembre 2022, anche a seguito della cessazione della zero-Covid policy attuata da alcuni governi asiatici (Cina in primis). Nel primo trimestre 2023 sono aumentate le rotte verso l'Asia servite da Malpensa; per i prossimi mesi sono previste ulteriori aperture e un potenziamento delle frequenze verso la Cina (Shanghai e Pechino), Hong Kong, area del Golfo e Nord America.

Con riferimento al traffico di aviazione generale, nel 2023 è atteso il consolidamento dei collegamenti domestici e internazionali del 2022 ed un incremento dell'attività di lungo raggio, con effetti sulla dimensione della macchina media.

Infine, in relazione al segmento cargo, che nel corso degli ultimi anni ha fatto registrare risultati record, nei primi mesi del 2023 le merci trasportate, così come i voli all-cargo, risultano in flessione rispetto allo stesso periodo 2022. Tale contrazione è legata, da un lato alla riattivazione anche da parte di altri aeroporti nazionali dei collegamenti di lungo raggio (voli passeggeri con elevata capacità di stiva), dall'altro alla ripresa del trasporto merci via nave a seguito della riduzione dei prezzi dei noli dei container marittimi.

Il contesto economico ed industriale in cui SEA si troverà ad operare nel 2023 permane incerto: la crescita

del traffico aereo dipenderà infatti da diversi fattori, tra cui: l'evoluzione del quadro geopolitico (con particolare riferimento al conflitto Russia-Ucraina), le dinamiche del costo dell'energia e del petrolio, l'andamento dell'inflazione e le politiche di contenimento messe in atto dalle banche centrali.

Relativamente ai prezzi delle commodities energetiche (che nel 2022 risultano quintuplicati rispetto ai valori pre-Covid), i primi mesi del 2023 hanno confermato un trend di decrescita nel prezzo del gas avviato già dalla fine del 2022; le più recenti previsioni propendono per una stabilizzazione dei prezzi sui livelli attuali, almeno fino al termine della stagione termica estiva - anche in conseguenza del livello di riempimento degli stoccaggi nazionali e della minor dipendenza dalle forniture di metano proveniente dalla Russia. Nonostante i segnali positivi, il mercato delle commodities energetiche è ancora caratterizzato da elevata volatilità e poca liquidità: un eventuale rialzo dei prezzi avrebbe un impatto diretto sui costi di esercizio per la Società (in primo luogo, sulla bolletta energetica) ed un effetto indiretto sui volumi di traffico (l'aumento dei costi operativi delle compagnie aeree si rifletterebbe nel prezzo dei biglietti aerei).

Per quanto concerne invece il costo dei materiali di costruzione, anche in considerazione di quanto già osservato nella prima parte del 2023, la Società non ritiene verosimile un incremento dei prezzi, ulteriore rispetto a quanto registrato nel 2022.

In considerazione di quanto precedentemente evidenziato, si prevede che i risultati dell'esercizio 2023 del Gruppo SEA confermino il trend positivo di recupero registrato dall'esercizio 2022.

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 dai fenomeni industriali innanzi descritti.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

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

A seguito della cessione di SEA Energia S.p.A., avvenuta in data 29 settembre 2022 (per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Eventi di rilievo dell'esercizio"), l'analisi dei settori al 31 dicembre 2022 non include il *business Energy*, relativo alla generazione e la vendita di energia elettrica.

In applicazione dell'IFRS 5, già al 31 dicembre 2021 il Conto Economico dell'esercizio non includeva i dati economici di tale settore, in quanto erano esposti nella linea "Risultato netto da Attività cessate".

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

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation		General Aviation		Consolidato	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
RICAVI di GESTIONE	718.032	312.500	16.808	12.732	734.840	325.232
COSTI OPERATIVI	(440.926)	(291.595)	(5.509)	(4.124)	(446.435)	(295.719)
EBITDA	278.950	23.134	11.299	8.607	290.249	31.741
EBIT	190.333	(87.346)	9.167	6.552	199.500	(80.794)

I ricavi, i costi e i margini includono i contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia e i contributi a compensazione parziale dell'aumento del costo dell'energia elettrica.

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Commercial Aviation

Ricavi

I ricavi del business **Commercial Aviation** dell'esercizio 2022 sono pari a 718.032 migliaia di euro, in aumento di 405.532 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio (+130%), di cui 142.608 migliaia di euro relativi ai contributi pubblici statali e regionali a compensazione delle perdite derivanti dalla pandemia da Covid-19 relative all'esercizio 2020 e 2021, deliberate dagli enti preposti ed incassate da SEA nel corso dell'esercizio 2022.

Al netto di tali contributi, i ricavi del settore sono risultati pari a 575.424 migliaia di euro, in aumento di 262.924 migliaia di euro (+84%) rispetto al 2021. I comparti *Aviation* e *Non Aviation* hanno contribuito a tale incremento come di seguito descritto.

I Ricavi *Aviation* sono risultati complessivamente superiori di 147.592 migliaia di euro. Tale crescita è connessa al positivo andamento del traffico passeggeri, al maggior numero di movimenti e al maggiore riempimento degli aerei. Il business cargo, invece, ha registrato una performance peggiore rispetto a quella del precedente esercizio dovuta alla minore capacità disponibile in conseguenza del termine dei cd. voli "freighter" nonché all'interruzione degli scambi commerciali da/verso la Russia.

I Ricavi *Non Aviation* hanno registrato complessivamente un aumento di 115.332 migliaia di euro per il maggior traffico passeggeri gestito. In particolare:

- Il comparto *Retail* (Negozi, Ristorazione, Autonoleggi e Banche) ha registrato ricavi pari a 94.358 migliaia di euro con un incremento di 57.025 migliaia di euro (+153%). Tale incremento, più che proporzionale rispetto alla crescita del traffico passeggeri, è dovuto al contributo positivo derivante dalla piena operatività del nuovo corpo F del terminal di Linate (inaugurato nel mese di giugno 2021), al termine degli sconti concessi ai *tenant* nel periodo di pandemia e alle azioni di *revenue management* realizzate nel corso dell'anno.
- Il business *Parcheggi*, in conseguenza dell'aumento del traffico e della ripresa dell'attività degli operatori aeroportuali, ha registrato un aumento pari a 32.090 migliaia di euro (+95% rispetto al 2021) generando 65.789 migliaia di euro nell'esercizio 2022. La crescita meno che proporzionale rispetto al traffico è ascrivibile alla maggior pressione competitiva sui parcheggi passeggeri da parte di operatori terzi, condizione che ha determinato una revisione

del ribasso dei prezzi, e alla quota di ricavi per i parcheggi degli operatori aeroportuali, la cui dinamica è meno dipendente dal traffico.

- Il fatturato del segmento *Premium Services*, pari a 19.863 migliaia di euro, è risultato in aumento di 13.358 migliaia di euro (+205%), oltre che per la ripresa del traffico, per la riapertura delle VIP lounge, chiuse nella prima parte del 2021 a fronte dell'emergenza sanitaria.

Costi operativi

I costi operativi del business **Commercial Aviation** sono passati da 291.595 migliaia di euro dell'esercizio 2021 a 440.926 migliaia di euro del 2022, registrando un aumento di 149.331 migliaia di euro.

Al netto delle poste non ricorrenti, tali costi sono pari a 420.762 migliaia di euro, registrando un aumento di 129.167 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

A tale dinamica hanno contribuito:

- il **costo del lavoro** che è passato da 136.437 migliaia di euro dell'esercizio 2021 a 163.822 migliaia di euro del 2022, con un incremento di 27.385 migliaia di euro a seguito della minore fruizione di ammortizzatori sociali, dei maggiori fabbisogni di personale dovuti alla gestione dei maggiori volumi di traffico e degli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale a partire dal 1° luglio 2022;
- i **costi esterni**, che sono risultati pari a 256.940 migliaia di euro e in aumento di 101.886 migliaia di euro, principalmente a causa del rilevante incremento dei costi energetici (+58.213 migliaia di euro), di maggiori costi legati ai volumi di traffico, in particolare per canoni verso enti pubblici e per la riattivazione di costi per la gestione di parcheggi, sale VIP e delle infrastrutture aeroportuali.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA è risultato positivo e pari a 278.950 migliaia di euro (156.506 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Gli ammortamenti risultano in linea con il precedente esercizio, mentre gli accantonamenti al fondo ripristino sono risultati in aumento rispetto al 2021 (+10.162 migliaia di euro).

Gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri dell'esercizio sono inferiori rispetto a quelli dell'esercizio 2021



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

(-29.307 migliaia di euro) in conseguenza del rilascio di accantonamenti per svalutazioni crediti che erano stati effettuati nel precedente esercizio.

Conseguentemente l'EBIT del business Commercial Aviation risulta pari a 190.333 migliaia di euro (67.889 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Investimenti

I principali investimenti del *business Commercial Aviation* riguardano soprattutto iniziative di manutenzione e ottimizzazione delle infrastrutture gestite oltre che di compliance normativa per garantire il rispetto di nuove normative o disposizioni di legge, tra cui:

- adeguamento dell'impianto di smistamento bagagli (BHS) del Terminal 1 di Malpensa agli standard normativi di settore;
- realizzazione a Linate e Malpensa del sistema per la verifica di ingressi e uscite dall'area Schengen dell'Unione Europea di passeggeri residenti all'esterno della stessa (Entry Exit System);
- manutenzioni delle infrastrutture di volo a Linate e Malpensa;
- realizzazione a Linate e Malpensa delle nuove linee per i controlli di sicurezza sui bagagli a mano dei passeggeri in partenza (Smart Security);
- interventi per la riapertura del Terminal 2 di Malpensa.

Altre informazioni

Sviluppo del comparto retail

Il 2022 è stato caratterizzato da una ripresa del traffico passeggeri nel primo trimestre ancora contenuta a causa della variante Omicron Covid-19 e divenuta poi più consistente nel periodo estivo. Si è trattato in ogni caso di un traffico prevalentemente domestico e Schengen e ancora molto distante dai livelli pre-Covid per quanto riguarda le destinazioni extra Schengen, soprattutto per i target maggiormente interessanti per il retail come i passeggeri russi e cinesi.

Il potenziamento dell'offerta food&beverage, in quanto

meno elastica rispetto alla tipologia di passeggero, ha permesso un incremento del rendimento anche con l'aumento dei passeggeri Schengen, in particolare a Linate, dove sono migliorate le performance anche del retail.

Malpensa ha confermato il trend di mercato del travel retail, nel quale il lusso si è rivelato un segmento particolarmente resiliente, e l'importante contributo assicurato dal ritorno in estate dei turisti americani, nonché dai volumi delle compagnie low cost, ha permesso di compensare in parte l'assenza dei viaggiatori cinesi e russi. Le principali nuove aperture del 2022 riguardano Pomellato, Fratelli Rossetti e Pineider.

Nell'ambito del progetto della nuova area air side del Primo Piano di Linate si sono aggiunte le aperture di Rocca 1974, Fratelli Rossetti, Feltrinelli - che rappresenta una vera novità molto apprezzata dal passeggero di Linate - e Swarovsky.

Accordi bilaterali

Nel mese di ottobre 2022 è stato sottoscritto un importante accordo bilaterale tra EU e ASEAN. L'accordo definisce un contesto di open sky tra tutti i Paesi membri con *terze e quarte libertà* illimitate per destinazioni/frequenze e *quinte libertà* illimitate per voli all cargo, con la previsione di alcuni diritti di *quinta libertà* anche per i voli passeggeri.

A seguito di questo accordo Singapore Airlines ha ampliato le *quinte libertà*⁵ da Malpensa su Barcellona da tre a cinque voli settimanali.

È stato inoltre approvato un open sky tra EU e Qatar, operativo in via provvisoria da subito e da ratificare nei prossimi mesi, che definisce un quadro di piena liberalizzazione tra le due parti per i voli in *terza e quarta libertà* ed un'ampia liberalizzazione per i voli *all cargo* in *quinta libertà*.

Da ultimo, Italia e Regno Unito hanno sottoscritto un accordo bilaterale che disciplina alcuni aspetti non ricoperti dal Trade and Cooperation Agreement (TCA) concordato tra Unione Europea e Regno Unito. In particolare, tale accordo bilaterale amplia le prerogative previste dal TCA, contemplando l'effettuazione di servizi *all cargo* e *charter* in quinta libertà.

⁵ Le 5 libertà dell'aria, riportate nel testo della Convenzione di Chicago del 1944, incrementate di ulteriori 4 nel 1997 (specifiche dell'Unione Europea) definiscono le regole tecniche e commerciali "di sorvolo e atterraggio" degli aeromobili per il trasporto di passeggeri e merci.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Destination management e attività di co-marketing

SEA ha esteso al 2022 e al 2023 la collaborazione con Regione Lombardia, Comune di Milano, Sacbo ed Enit, con l'obiettivo di promuovere:

1. la partecipazione a Routes Europe- Bergen (maggio), Routes Asia- Da Nang (giugno) e Routes World- Las Vegas (ottobre);
1. le campagne di promozione del territorio, focalizzate verso mercati target, in particolare Nord America per la stagione estiva ed Europa (Francia, Belgio, Germania, Gran Bretagna, Polonia, Paesi Bassi, Paesi scandinavi) per quella invernale, anche in vista delle Olimpiadi 2026.

In coerenza con la ripartenza del traffico sono state sviluppate le attività di supporto marketing ai vettori per l'organizzazione di eventi e per il lancio di nuove rotte.

General Aviation

Ricavi e Costi Operativi

I ricavi del business General Aviation nell'esercizio 2022 sono stati pari a 16.808 migliaia di euro, in incremento di 4.076 migliaia di euro (+32%) rispetto al 2021, di cui 1.493 migliaia di euro relativi ai contributi statali ricevuti nell'anno.

I ricavi del comparto, al netto dei contributi, sono risultati pari a 15.315 migliaia di euro e hanno registrato un aumento di 2.583 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2021. L'incremento è stato generato dal maggiore traffico gestito.

I costi operativi sono stati pari a 5.509 migliaia di euro e sono risultati in aumento rispetto al 2021 (+1.384 migliaia di euro), esclusi gli oneri non ricorrenti i costi ammontano a 5.421 migliaia di euro. L'incremento è stato generato dai costi correlati al maggiore traffico gestito, dall'aumento dei costi energetici e del costo del lavoro per la minore fruizione di ammortizzatori sociali.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del business General Aviation è pari a 11.299 migliaia di euro (9.894 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti). Gli ammortamenti sono risultati in linea con il precedente esercizio e non si segnalano rilevanti accantonamenti per rischi e oneri.

L'EBIT è risultato pari a 9.167 migliaia di euro (7.762 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Investimenti

Nell'esercizio 2022 il principale investimento ha riguardato la realizzazione del nuovo Hangar X presso lo scalo di Linate, che sarà completato nel 2023.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

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 si è dotato di appositi processi e procedure a salvaguardia della *safety* aeroportuale e della qualità dei servizi offerti, nonché della tutela delle attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholder e a garanzia della creazione di valore nel lungo termine.

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, includendo, inoltre, al proprio interno specifiche tipologie 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.

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 2022



Principali fattori di rischio del Gruppo SEA

Nell'ultimo trimestre del 2022 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 il periodo di pianificazione (ad esempio rischi afferenti all'ambito ESG).

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 Covid-19 si è 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 2022 ha visto una progressiva diminuzione delle restrizioni agli spostamenti e dello stato di profonda crisi che ha caratterizzato il settore del trasporto aereo nel biennio 2020-2021.

La progressiva ripresa è culminata ad agosto 2022, facendo registrare per la prima volta un traffico passeggeri più alto di quello relativo allo 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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

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. In Cina, la brusca interruzione della politica "Zero-Covid" a dicembre 2022 ha provocato un repentino aumento dei casi nei principali agglomerati urbani, con conseguenze ad oggi difficili da stimare.

Sussiste 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.

Altre malattie pandemiche

Allo stato attuale non è possibile, inoltre, escludere l'insorgere o il diffondersi di una malattia tale da essere dichiarata anch'essa pandemia dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, con impatti paragonabili al Covid-19 sul settore del trasporto aereo.

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 dal contesto macroeconomico, possono comportare variazioni nei livelli di traffico 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 dell'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, hanno posto le compagnie aeree in una situazione di forte stress economico finanziario.

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. Le trattative per la vendita del vettore ad un primario player del settore sono al momento in corso: dal soggetto

subentrante nell'azionariato dipenderà in larga misura l'assetto operativo del vettore stesso con effetti sugli scali del Gruppo (in particolare su 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 e sul controllo del traffico aereo.

L'evoluzione del quadro regolatorio specifico di SEA con riferimento, ad esempio, al profilo tariffario in 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 intervenire anticipatamente attraverso le possibili leve.

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/o 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 un ostacolo 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 2022 è stato formalizzato il congelamento tariffario per l'anno 2023 e sono stati definiti i nuovi modelli ART da applicare al periodo regolatorio 2024-2028, in seguito alle Consultazioni pubbliche da svolgersi nel corso del 2023.

Permangono ad oggi alcuni elementi di incertezza sulle modalità di implementazione dei modelli stessi, nello specifico per la determinazione di alcuni parametri di calcolo. Inoltre, è possibile che venga incluso nei modelli un meccanismo di parziale recupero degli extracosti energetici verificatisi nel corso del 2022. La portata di tale meccanismo risulta ad oggi di difficile determinazione. Tali elementi di incertezza potrebbero generare impatti sugli *economics* futuri del Gruppo.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo

Al fine di contrastare gli effetti del *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.

SEA ha, inoltre aderito alla risoluzione Net-Zero 2030, con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO₂ pari a zero entro il 2030, anticipando il termine del 2050.

La *road map* verso l'azzeramento delle emissioni è stata parzialmente declinata all'interno dell'industria aeroportuale e all'interno del Gruppo, dove sono già stati messi in atto investimenti di efficientamento.

Oltre alle dinamiche inflattive, un ostacolo al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione è rappresentato dalla situazione di disruption delle supply chain globali. Il meccanismo domanda e offerta incide pesantemente sui prezzi e sull'approvvigionamento degli strumenti che aiutano alla riduzione delle emissioni.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi espone l'azienda a rischi di natura reputazionale con tutti gli stakeholder, compresa la comunità finanziaria.

Fit for 55

La Commissione europea ha presentato il 14 luglio 2021, un articolato pacchetto di proposte denominato Fit for 55, al fine di allineare la normativa vigente in materia di clima ed energia al nuovo obiettivo di riduzione, entro il 2030, delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990, nella prospettiva della neutralità climatica entro il 2050.

Il trasporto aereo, additato come uno dei settori che maggiormente contribuiscono alla crescita delle emissioni, sta vivendo una serie di azioni di contrasto tra cui:

- Progetti di revisione delle normative di neutralizzazione della CO₂, obbligo per le compagnie aeree di utilizzare percentuali crescenti di carburanti sostenibili (SAF).
- Mancato appoggio da parte di alcuni governi a progetti di espansione aeroportuale in assenza di azioni specifiche di riduzione della CO₂.

Si ritiene verosimile che i potenziali effetti sul trasporto aereo potrebbero includere il rincaro dei biglietti aerei con il rischio di una progressiva contrazione della domanda.

Invasione Russa dell'Ucraina

Il 24 febbraio 2022 le Forze Armate della Federazione Russa hanno invaso il territorio ucraino, dando inizio

a un'escalation militare nei rapporti tra i due paesi. Gli Stati Uniti e l'Unione Europea hanno progressivamente introdotto sanzioni economiche come risposta all'invasione, intervenendo con la chiusura di alcuni spazi aerei e l'esclusione di alcuni istituti finanziari dai circuiti di pagamento internazionali.

Tale regime di sanzioni, a cui è seguita una reazione simmetrica da parte russa, ha comportato l'azzeramento del traffico da e verso Russia e Bielorussia negli Scali gestiti da SEA, un fortissimo shock sui mercati energetici e un aggravio della situazione di stress delle *supply chain* globali, già fortemente impattate dal periodo pandemico, guidando il rialzo dei prezzi di tutte le principali commodities.

Non è possibile al momento escludere il perdurare del conflitto per l'esercizio 2023 e oltre, con impatti potenzialmente ancor più significativi qualora l'escalation militare si estendesse ad altre aree o il quadro sanzionatorio si inasprisse.

Recessione dell'area Euro

Una recessione dell'area euro causata dal combinato disposto del perdurare di dinamiche inflattive, ulteriore innalzamento dei tassi di interesse, aggravarsi delle tensioni geopolitiche, ritorno alla strategia zero-Covid in Cina, potrebbe avere effetti sulla domanda di trasporto aereo. Il Gruppo è pertanto esposto al rischio di una diminuzione del numero di passeggeri derivante dalla contrazione di domanda.

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

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.).

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 2022 sono proseguite 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 nel corso del 2021 e del 2022, 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 nella realizzazione di investimenti. Qualora la situazione di stress perdurasse, o addirittura si aggravasse, le conseguenze per il Gruppo potrebbero avere impatti rilevanti anche nel 2023 e negli anni seguenti.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

People shortage

La pandemia ha mostrato tutta la debolezza del settore Aviation rispetto agli eventi esogeni.

Le compagnie aeree, in particolare, sono state costrette a ridurre il proprio organico per far fronte ad una significativa riduzione dell'attività volativa e dei margini ad essa connessi. Il difficile contesto creatosi a seguito della pandemia e della crisi economica globale ha portato il personale qualificato a ripensare alle proprie priorità e a ricercare un posto di lavoro più sicuro.

Con la ripresa del traffico maggiore delle aspettative, aeroporti e compagnie aeree hanno dovuto garantire la continuità operativa in condizioni di *shortage* di personale. Le compagnie aeree hanno ridotto la capacità ed effettuato massive cancellazioni. Gli aeroporti hanno dovuto gestire *disruption* operative negli scali e lunghe code dei passeggeri ai banchi check-in e ai controlli.

Gli scali del Gruppo SEA sono riusciti a fronteggiare in maniera efficace questo tipo di *disruption* minimizzando gli impatti sull'operatività. Tuttavia, il fenomeno, che potrebbe proseguire anche nel 2023, necessita di un profondo monitoraggio da parte del Gruppo in vista della prossima *summer season* per la quale si prevede un incremento ulteriore del traffico gestito.

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.

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.

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 2022 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 ha fatto uso in passato, e potrebbe in futuro far ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range, 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 stati contabilmente rappresentati mediante la metodologia cash flow hedge. Si segnala che al 31 dicembre 2022 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere.

Al 31 dicembre 2022 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

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, in maniera diretta prima dell'operazione di cessione di SEA Energia avvenuta nel settembre 2022, e indirettamente attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto. Nel corso dell'esercizio 2022 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche determinati prima dal quadro macroeconomico globale e poi dall'incertezza del contesto geopolitico internazionale derivante dalla guerra Russia-Ucraina scoppiata a febbraio 2022. Tale volatilità del prezzo delle materie prime energetiche potrebbe perdurare anche nel 2023, esponendo il Gruppo a elevati costi di approvvigionamento. Nel corso del 2022, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura in essere di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche solo per una parte del fabbisogno.

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 e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto. Il Gruppo 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 2022 il Gruppo SEA dispone di 160 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi a nuove linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, e 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2023 è stata prorogata al febbraio 2025, e (ii) 122 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 2022

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 31 DICEMBRE 2022

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 del 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. Il 20 settembre 2022 si è tenuta l'udienza di discussione della relazione depositata dal CTU. Visto l'esito della CTU, sostanzialmente favorevole a SEA, parte attrice ha formulato istanza di rinnovazione e in subordine di integrazione della CTU al fine di chiedere al Consulente l'individuazione di scenari controfattuali alternativi ovvero l'indicazione di un criterio di quantificazione del danno. SEA si è opposta, precisando che il Consulente si è correttamente attenuto



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

ai quesiti formulati dal Giudice, visto che l'onere della prova di an, quantum e nesso causale spetta a parte attrice, e ha pertanto chiesto la fissazione dell'udienza di precisazione delle conclusioni.

Alla luce di queste osservazioni, ritenendo il rischio possibile, gli Amministratori della Capogruppo non hanno effettuato specifici accantonamenti. Ai fini di possibili accantonamenti, eventuali sviluppi negativi, ad oggi non prevedibili né determinabili, saranno oggetto di coerente valutazione all'esito delle ulteriori e più approfondite valutazioni tecniche in corso.

Contenzioso avviato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

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

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

- trasferire il 2% delle azioni di AA2000 a fronte del pagamento del suo attuale valore di mercato;
- risarcire il danno per perdita di chance relativo alla 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. La sentenza di appello che vede SEA vittoriosa è passata in giudicato, e la Corte di Buenos Aires nel mese di novembre 2022 si è espressa sull'importo di spese processuali e relative tasse, quantificate in 30 milioni di pesos argentini. Tale importo sarebbe a carico della parte soccombente, la quale, tuttavia, risulta essere titolare di un assegno di povertà. I legali incaricati da SEA a Buenos Aires, avendo contezza del fatto che quest'ultimo, invece, possiede dei beni aggredibili in Uruguay, dove si è trasferito, hanno quindi avanzato un ricorso per la revoca di tale sussidio. Una volta dimostrata la sua reale situazione patrimoniale, il Sig. Nosedà dovrà pertanto provvedere al versamento dell'importo stabilito dalla Corte.

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

inizialmente previste di riduzione dei costi sostenuti dallo Stato per il servizio antincendi negli aeroporti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In data 24 maggio 2022 è stata depositata la favorevole sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, a definizione del ricorso promosso da SEA in materia di contribuzione al Fondo Antincendio in ambito aeroportuale. Con la sentenza sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'ENAC con la quale si comunicava al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la determinazione delle quote di contributo relative al "Fondo per il servizio soccorso antincendio" istituito ex art. 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Invero, il Collegio, dopo aver qualificato il tributo in parola come "tributo di scopo", ha ritenuto che con la norma di cui all'art. 4, comma 3 bis del d.l. n. 185/2008 è stato "infranto il vincolo di destinazione che legittimava la originaria imposizione e che obbligava le società aeroportuali a pagare parte della contribuzione al personale dei vigili del fuoco, generando, in buona sostanza, una destinazione impropria delle risorse perché destinate ad altre finalità, con riferimento sostanzialmente al pagamento di indennità generali per il personale dei Vigili del Fuoco". Da tali premesse, il provvedimento dell'ENAC impugnato con cui veniva ripartito l'onere contributivo a carico delle diverse società di gestione aeroportuale è stato annullato in quanto illegittimo.

Con atto depositato in data 30 agosto 2022 le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza. In data 28 ottobre 2022 SEA ha depositato quindi le proprie controdeduzioni. Si rimane quindi in attesa della sentenza.

Per quanto concerne il giudizio civile pendente in Corte di Appello, rimane fissata l'udienza di precisazione delle conclusioni al 19 maggio 2023.

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

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. L'udienza in Camera di Consiglio è stata fissata al 22 marzo 2023.

Contestazione Royalties carburante

Nel 2013, con atti distinti, Alitalia Spa in a.s. e Volare hanno convenuto in giudizio Exxonmobil, Tamoil Italia Spa, KAI, Q8 e Total 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.

Si sottolinea che nel mese di marzo 2022 la Corte di Appello di Milano ha rigettato la domanda di Alitalia verso Tamoil, Total e KAI con le quali SEA era stata condannata a manlevare per la sua quota l'importo della sentenza. Alitalia è stata condannata altresì al pagamento delle spese legali del doppio grado di giudizio e oltre alle spese della CTU.

Permanendo comunque la valutazione del rischio come probabile, la società ha provveduto a mantenere nel proprio bilancio un accantonamento adeguato.

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.. Nel mese di giugno 2022 è stato notificato atto di citazione per la revoca dei pagamenti di cui sopra.

A tacitazione dell'azione revocatoria fallimentare intentata dal Fallimento, SEA e la Curatela Fallimentare sono pervenute a un Accordo Transattivo. SEA ha provveduto a versare l'importo pattuito nel mese di febbraio 2023 e le parti hanno conseguentemente proceduto ad abbandonare il giudizio. Si è attualmente in attesa del provvedimento di estinzione del giudizio che verrà emanato dal Giudice.

Contenzioso per cessione contratti di lavoro

A seguito del conferimento del ramo d'azienda relativo alle attività di information and communication technology non "business specific" alla società Airport ICT



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Services Srl, una parte del personale ceduto ha impugnato la cessione di contratto, in quanto priva del necessario consenso individuale. SEA si è costituita sostenendo la genuinità del ramo d'azienda e la conseguente cessione dei contratti di lavoro subordinato verso la nuova società del Gruppo, che non richiede dichiarazione di acquiescenza da parte dei lavoratori. Al contempo SEA, perseguendo un'ipotesi conciliativa, ha appostato nel proprio bilancio un importo adeguato. Si è attualmente in attesa dell'esito del tentativo di conciliazione, in assenza del quale proseguirà l'iter processuale.

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, l'Agenzia delle Entrate in data 3/5/2021 ha fornito notifica del relativo ricorso per Cassazione la cui trattazione, ai sensi del Decreto del Presidente della Sesta Sezione Civile del 7/12/2021, si sarebbe dovuta tenere in data 13.01.2022. A seguito dell'Ordinanza interlocutoria della Sezione Sesta della Corte di Cassazione, depositata in pari data, la trattazione è stata rimessa alla Quinta Sezione per un esame in pubblica udienza anziché in Camera di Consiglio come inizialmente previsto e, quindi, occorre adesso attendere l'iscrizione a nuovo ruolo della causa per conoscere la data della prossima discussione. Si resta, invece, in attesa che venga fissata l'udienza di trattazione presso la Suprema Corte del ricorso concernente l'annualità 2011.

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 complesso degli Avvisi di Accertamento sinora notificati ha generato un lungo contenzioso tributario che ad oggi vede la Società definitivamente vittoriosa sia in primo che secondo grado, fatta eccezione per le Sentenze della CTR Lombardia n. 1167/2020 e n. 1168/2020 avverso le quali si è provveduto a proporre ricorso per Cassazione al fine di ottenere la riforma ed il conseguente annullamento delle stesse. Con le Ordinanze n. 25346/2022 e n. 26185/2022, anche la Sesta Sezione della Corte di Cassazione si è espressa in senso conforme alle ragioni avanzate dalla Società provvedendo a cassare entrambe le Sentenze della CTR Lombardia e a decidere nel merito il pieno accoglimento di entrambi i ricorsi per manifesta fondatezza del secondo motivo di impugnazione e, dunque, per l'annullamento dei relativi Avvisi di Liquidazione.

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 14/06/2021 la Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha depositato la Sentenza n. 2591/2021, totalmente favorevole per la Società, avverso la quale nel mese di dicembre l'Agenzia delle Entrate ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. In data 16/05/2022, la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia ha emesso la Sentenza n. 2081/2022, depositata il 23/05/2022, con la quale i Giudici della prima



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

sezione hanno respinto l'Appello proposto dall'Agenzia delle Entrate ed accolto la tesi difensiva sostenuta dalla Società, con esito quindi pienamente vittorioso. Avverso tale pronunciamento l'Agenzia delle Entrate non ha proposto ricorso per Cassazione entro i termini di legge cosicché la materia del contendere può considerarsi estinta per definitivo passaggio in giudicato della Sentenza di secondo grado favorevole alla Società con conseguente annullamento dell'originario Avviso di Liquidazione.

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

Altri contenziosi

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.

Nel corso del giudizio, le Parti hanno intrapreso le discussioni per addivenire ad una transazione che coinvolgesse anche altre partite aperte tra le due società, ivi compreso il pagamento di debiti scaduti di Alitalia nei confronti di SEA. In data 14 luglio 2022, si è quindi formalizzata la transazione, con la quale le parti, a fronte del pagamento da parte di Alitalia di parte del debito di cui sopra, hanno reciprocamente rinunciato alle rispettive pretese. Con provvedimento del 2 agosto il Giudice ha dichiarato l'estinzione del giudizio.

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").

SEA, in data 5 dicembre 2017 ha presentato domanda di insinuazione al passivo per l'importo di 41.050.979,58 euro di cui 9.622.397,82 euro in prededuzione.

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 e 71.227,30 euro per fatture varie), che risulta in contestazione; SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta.

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.

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, allo stesso tempo, 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 6 febbraio 2023 il Giudice Delegato ha confermato che il progetto di stato passivo è stato dichiarato esecutivo.

A seguito della transazione finalizzata con Alitalia in A.S. nel mese di luglio 2022, è stata depositata in data 29 novembre 2022 la seconda domanda di insinuazione al passivo relativa agli ulteriori crediti in prededuzione post- 2 maggio 2017 (5.617.156,56 euro di cui 5.190.705,50 euro per addizionali); non è stata ancora fissata l'udienza per la disamina.

Si precisa che i crediti insinuati includono le addizionali per diritti d'imbarco per un importo pari a complessivi 11.363 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) e di cui il vettore risulta debitore. Per tali crediti non è stato previsto uno specifico fondo svalutazione. I restanti crediti oggetto della procedura sono stati interamente svalutati.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

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. Nel corso del 2022, caratterizzato da una progressiva evoluzione del traffico, nonostante il clima di incertezza sia a livello sanitario che economico e geopolitico, SEA ha proseguito nel proprio impegno ad attivare azioni ed obiettivi di miglioramento in coerenza con le priorità e le esigenze dei passeggeri in modo efficace ed efficiente e in linea con i migliori standard di servizio offerti nei principali aeroporti europei di riferimento.

L'obiettivo è di creare a Linate e a Malpensa luoghi funzionali ma 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 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 2022 l'attenzione è stata rivolta al perseguimento della sicurezza e della sostenibilità consolidando e sviluppando ulteriormente 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. 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 2022 le attività suddette, connesse al Sistema di Gestione della Qualità, si sono arricchite di nuove e rinnovate metodologie che hanno permesso ulteriori e più approfondite valutazioni della capacità e delle potenzialità di SEA di fornire livelli di performance sempre migliori in grado di seguire e soddisfare le esigenze dei passeggeri e del mercato in profonda trasformazione.

I dati provenienti da queste misurazioni sono condivisi con i principali stakeholders e con ENAC negli incontri istituzionali del "Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali" oltre che essere analizzati all'interno di specifici gruppi di lavoro per l'individuazione di appropriate azioni di miglioramento.

Nel 2022, 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 assicurare le informazioni utili ai passeggeri per garantire il loro transito nei terminal in sicurezza.

Nell'ottica di miglioramento continuo e soddisfazione delle esigenze dei passeggeri sono proseguiti i lavori di re-styling dell'aeroporto di Linate iniziati nel 2018. La nuova identità del "City Airport" di Milano sarà il simbolo dell'attenzione alla sostenibilità e al design più ricercato che il passeggero potrà ritrovare anche negli oggetti tecnici più tipicamente aeroportuali. SEA intende creare nei suoi aeroporti un "sense of place" in sintonia con Milano e la Lombardia in un ambiente moderno dinamico, funzionale e accogliente che si caratterizzi per facilità di orientamento, efficienza e regolarità operativa, professionalità e cortesia di tutto il personale, assicurando



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

comunque una permanenza in aeroporto all'insegna della *Safety*. Tra le iniziative pianificate, che concorrono in modo tangibile al miglioramento del *comfort* e all'impatto sulla soddisfazione dei passeggeri, si sono identificati degli interventi prioritari quali l'ottimizzazione organizzativa delle modalità di controllo e presidio delle pulizie delle aree più frequentate per garantire una rapidità di intervento a fronte di una anomalia o di una repentina caduta della performance.

SEA è impegnata anche nell'implementazione di servizi a minor impatto infrastrutturale, ma che rientrano ormai nelle esigenze di base dei passeggeri, quali un servizio WIFI semplice, veloce e gratuito e dei punti di ricarica disponibili nelle principali aree di attesa.

È stata, inoltre, stretta una collaborazione con la Triennale Milano e con il Museo del Design Italiano, che ha messo a disposizione una serie di opere di famosi designer italiani.

Inoltre, a conferma dell'impegno sui temi della disabilità, nella realizzazione dei lavori e in quelli di manutenzione, viene dedicata particolare attenzione ai percorsi, agli ambienti e alle facilities aeroportuali affinché sia garantita ai passeggeri che necessitano di assistenza una reale accessibilità e fruibilità delle infrastrutture, in grado di offrire un'esperienza di viaggio sempre più serena e confortevole.

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. Nel corso del 2022 in ambito ambientale sono proseguite importanti iniziative basate sul piano di sostenibilità ufficializzato nel mese di dicembre 2021 e, soprattutto, sugli obiettivi di decarbonizzazione indicati nella certificazione ACA4+ e sul target Net Zero entro il 2030.

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. Nel mese di febbraio 2022 è stato svolto un incontro con ENAC e Regione Lombardia per l'avvio delle attività per la predisposizione congiunta dell'Accordo territoriale richiesto come prima prescrizione dal DecVIA 348/2019.

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. A febbraio 2022 Regione Lombardia ha avviato l'iniziativa di predisposizione di un Protocollo d'Intesa per la finalizzazione positiva della procedura VIA a livello regionale, propedeutico alla formulazione finale del parere regionale attualmente non ancora emesso. In tale protocollo, sottoscritto da SEA, ENAC e comuni del CUV a giugno 2022, è definito un accordo in cui ENAC/SEA e le parti si impegnano su compensazioni/mitigazioni, dirette e indirette, tali da portare all'espressione di un parere favorevole da parte dei comuni partecipanti al CUV, circostanza avvenuta il 14 novembre 2022. Attualmente, si è in attesa dell'espressione della CTVA, la cui emanazione è prevista entro il primo trimestre 2023, per portare a termine la procedura VIA.

Mitigazioni ambientali

Nel corso del 2022 è stato affidato l'incarico per la predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. L'attività è stata avviata nel mese di settembre e si è conclusa il 19 dicembre 2022 con la consegna della documentazione prodotta. Al momento è in corso il processo di analisi dei risultati conseguiti e di approvazione interno per verificare e definire le modalità di eventuale avvio di una formale procedura approvativa e la relativa comunicazione agli enti interessati. 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 (la Commissione Aeroportuale non ha ancora



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

approvato in via definitiva la proposta di zonizzazione, rimandata al secondo semestre 2023) 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 ad aprile 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 a marzo 2020 e si sono concluse a dicembre 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. Le attività sono state avviate a settembre 2020 e sono terminate ad agosto 2022.
- **FENIX:** il progetto, iniziato ad aprile 2019 e con termine previsto ad aprile 2023, 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.
- **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 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, di durata triennale, è iniziato nel mese di maggio 2021 e si concluderà ad aprile 2024. 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.

- **RE-MXP:** il progetto prevede il miglioramento del sistema di drenaggio per la riduzione del rischio di alluvioni e interventi per per la mitigazione del rischio sismico. La fine del progetto è prevista per il 2026. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo Climate Change della presente relazione di bilancio.
- **U-ELCONE:** U-space European COMMon dEPloyment. Il progetto coordinato da EUROCONTROL è finalizzato allo sviluppo dell'integrazione dei servizi/sistemi di gestione del traffico aereo (ATC) e quelli per la gestione di servizi basati su eVTOL (U-Space) per il trasporto beni e persone. Il progetto è iniziato a novembre 2022, mentre la fine lavori è prevista dopo 36 mesi.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Le risorse umane

Qualifica	Numero risorse al 31 dicembre			FTE* gennaio-dicembre		
	2022	2021	Variazione	2022	2021	Variazione
Dirigenti	46	44	2	45	47	(2)
Quadri	260	272	(12)	272	279	(7)
Impiegati	1.507	1.686	(179)	1.591	1.662	(71)
Operai	549	630	(81)	593	630	(37)
Somministrati	208	50	158	126	39	87
Totale	2.570	2.682	(112)	2.627	2.657	(30)

* Full time equivalent.

Al 31 dicembre 2022 il totale delle persone del Gruppo SEA è pari a 2.570, in riduzione di 112 unità rispetto al 31 dicembre 2021 (-4,2%). Il numero di *Full Time Equivalent* del 2022, rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente, è in decremento di 30 unità da 2.657 a 2.627 (-1,1%).

La presenza femminile nel Gruppo SEA è pari al 32% al 31 dicembre 2022, equamente distribuita nei diversi ruoli.

Organizzazione e gestione del personale

Nel corso dell'esercizio sono state emesse la procedura "Presentazione e gestione dei progetti finanziati", relativa alle modalità di accesso e partecipazione ai bandi di finanziamento promossi da enti pubblici e le connesse modalità di rendicontazione, e la procedura "Gestione dei tempi di conservazione dei dati personali" afferente le modalità di gestione della *data retention* dei dati personali presenti nel registro dei trattamenti di SEA.

Sono stati implementati interventi organizzativi volti a sviluppare maggiore sinergia tra competenze o ad assicurare il coordinamento delle specializzazioni in ambiti aeroportuali.

Formazione

Le metodologie di training sviluppate e applicate per far fronte alla piena ripresa del sistema aeroportuale hanno dato forte impulso ad una rinnovata focalizzazione del "modello blended" includendo il ritorno in aula, le fruizioni in e-learning e le lezioni svolte a distanza.

Si è proseguito con l'incentivazione dell'utilizzo della piattaforma GoodHabitx introdotta nel 2021 dedicata soprattutto alle competenze trasversali, con la collaborazione di The European House of Ambrosetti, divulgando video e *inspiration path* della Library Ambrosetti dedicati alla popolazione manageriale, e si è dato inizio a un progetto per mettere in luce i comportamenti di valore all'interno della realtà SEA, un progetto per la condivisione del proprio sapere e delle proprie esperienze e un progetto di mentoring finalizzato a favorire la connessione tra la popolazione più giovane e il management aziendale.

Nel corso del secondo semestre 2022, ha preso sempre più forma SEAAcademy, consolidando le sue fondamenta su una cultura della condivisione del sapere (*we are teachers*) da un lato, e dell'apprendimento continuo dall'altro (*we are learners*) tramite differenti attività e progetti.

Gli ambiti maggiormente interessati da formazione e addestramento obbligatori hanno riguardato:

Sicurezza del Lavoro: è stato significativo l'impegno relativo ai corsi di aggiornamento Sicurezza sul Lavoro D.Lgs. 81/08, Accordo Stato Regioni del 21/12/2011. Permane importante l'impegno dedicato alla Formazione Antincendio per garantire il mantenimento della certificazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze, sono proseguiti i corsi di aggiornamento relativi alla Radioprotezione dedicati al personale Security, e sono stati organizzati un corso iniziale ed uno di aggiornamento per Coordinatori della Sicurezza - D. Lgs. 81/08 ex Titolo IV. In materia di Sicurezza sul Lavoro, a fine 2021 il Parlamento italiano ha convertito il decreto-legge n.146 nella legge n.215, apportando modifiche significative al Decreto legislativo 81/08 con la ridefinizione di nomina, ruolo e obblighi del Preposto; sono stati pertanto organizzati i corsi di aggiornamento per il personale già individuato come preposto e i corsi iniziali per personale di nuova nomina.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

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. Il contenuto dei corsi è stato rinnovato e implementato con specifici argomenti di Cyber Security.

Inoltre, al fine di garantire il mantenimento della Certificazione ENAC e quindi la continuità di erogazione dei corsi di Security PNS (A13, A14, A15, A8), gli istruttori certificati HR SEA hanno partecipato alla prevista formazione specifica biennale di aggiornamento secondo quanto previsto dal Regolamento di esecuzione UE 2019/1583.

Welfare

Anche nel 2022 lo sviluppo dei mezzi tecnologici ed il processo di digitalizzazione delle iniziative di welfare hanno agevolato notevolmente l'erogazione dei servizi offerti. Infatti, nell'ambito del progetto Future Lab, dedicato all'istruzione e all'*employability* dei figli dei dipendenti, le borse di studio al merito sono state gestite con una nuova modalità che ha permesso di effettuare la richiesta direttamente online; nell'area Mobilità Casa Lavoro la digitalizzazione è stata estesa al processo di richiesta degli abbonamenti ATM e TRENORD; nell'area Assistenza e Cura, accanto agli sportelli "Ascolto e Aiuto" di Linate e Malpensa, il servizio "Assistente Sociale in Azienda", a disposizione di quanti necessitano di un supporto o di un counselling per problematiche personali o familiari, dopo un periodo di gestione da remoto, ha potuto riprendere la modalità in presenza.

Nell'area Salute e Prevenzione è stata offerta la consueta campagna di profilassi antinfluenzale.

È stato confermato un contributo economico ad integrazione dei costi sostenuti per la partecipazione dei figli dei dipendenti a centri estivi.

Relazioni Industriali

Nel corso del 2022 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia sulle tematiche operative sia su quelle strettamente legate alla gestione della crisi derivante dal Covid -19 (es. applicazione CIGS, disposizioni operative, ridefinizione dei protocolli Covid).

Il 20 gennaio 2022 è stato formalizzato il mancato accordo tra SEA e le Organizzazioni Sindacali in merito alla procedura di trasferimento del ramo d'azienda dell'area "*non business specific*" della direzione ICT di SEA ad Airport ICT Services Srl.

Con l'avvio della *summer season* le Organizzazioni Sindacali sono state informate relativamente alle azioni in essere per far fronte al traffico incrementale. Nello specifico sono stati presentati alcuni progetti di efficientamento delle risorse (es. Security Linate) e i piani di inserimento risorse in somministrazione nelle principali aree operative (PRM, Autisti, BHS, Maintenance).

Il 29 giugno 2022 sono stati sottoscritti differenti accordi volti a:

- riconoscere, in una fase di particolare incremento dei costi energetici, un contributo economico per ciascun dipendente in forza a luglio 2022;
- definire le modalità di adesione al piano di pensionamento e al piano di incentivazione volontaria previsti dal Verbale di Accordo Quadro e dal Verbale di Accordo Quadro Integrativo;
- ottimizzare il modello della struttura di *Maintenance* tramite l'ampliamento delle competenze del personale addetto alle attività di manutenzione delle pavimentazioni di pista degli scali di Malpensa e Linate;
- definire la figura di "*Instructor on the Job*" nonché i criteri di selezione ed il relativo trattamento economico per garantire il pieno rispetto di specifici obblighi formativi in capo a SEA;
- razionalizzare alcuni istituti retributivi (c.d. "indennità di cantiere") derivanti dalla contrattazione integrativa aziendale.

In data 28 settembre 2022 è stato sottoscritto uno specifico accordo volto a definire i criteri, le modalità e gli importi riconosciuti a titolo di incentivazione all'esodo per il personale coinvolto nel piano di mobilità 2022-2025. Nello specifico è stata concordata la risoluzione del rapporto di lavoro per 446 lavoratori che matureranno il diritto al trattamento di pensione anticipata o di vecchiaia entro il 31 agosto 2028, oltre a prevedere la possibilità, per un limitato numero di lavoratori, di aderire al piano su base volontaria, compatibilmente con le esigenze aziendali.

In data 8 novembre 2022 è stato sottoscritto un accordo volto a definire un piano di assunzioni all'interno dell'area Security. Nello specifico è stato previsto l'inserimento di 85 risorse di genere femminile con qualifica di guardia particolare giurata. Nel medesimo accordo è stato inoltre previsto il criterio per la progressiva stabilizzazione del personale assunto in somministrazione.

Sempre in data 8 novembre 2022, per far fronte ai persistenti problemi legati all'incremento dei costi energetici e dei beni di consumo, è stato sottoscritto un accordo volto ad introdurre un contributo economico pari a 100



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

euro per ciascun dipendente in forza a novembre 2022 e un ulteriore contributo pari a 200 euro per ciascun dipendente in forza a febbraio 2023.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel 2022 il Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) di SEA, certificato secondo la norma UNI ISO 45001:2018, ha superato con successo l'*audit* di sorveglianza effettuato dall'organismo esterno, ed è stato monitorato costantemente attraverso *audit* interni, *audit* presso concessionari *retail/no retail* e *Follow up* di *Hygiene Risk Assessment* per valutare l'adeguatezza delle misure anticovid implementate.

La gestione dell'attività straordinaria a contrasto del Rischio Covid, coerentemente con quanto fatto nel 2020- 2021, è proseguita anche nel 2022 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, 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.

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi e Gestione delle emergenze sono state effettuate 46 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. In occasione dell'apertura della linea metropolitana M4 è stato rivisto il Piano di Emergenza ed Evacuazione dell'aerostazione di Linate, allineandolo al Protocollo di coordinamento stipulato fra SEA e ATM.

Sono stati inoltre aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi effettuando l'aggiornamento della Valutazione del Rischio da Stress Lavoro Correlato, l'aggiornamento della potenziale esposizione ad Agenti Biologici «SARS-CoV-2» con l'implementazione di una serie di misure specifiche e la revisione dell'elenco delle figure di Preposto e Dirigente per la sicurezza, in coerenza con le novità introdotte al D.lgs. 81/08 dalla Legge 215/2021. Sono proseguite, da parte degli Esperti Qualificati in radioprotezione, le attività di monitoraggio delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA. È stata inoltre predisposta la consueta valutazione del rischio per il personale. I monitoraggi outdoor sui microinquinanti aerodispersi hanno permesso di escludere l'esistenza di situazioni di rischio.

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.

Con la ripresa delle attività e conseguente aumento dei volumi di traffico, l'indice infortunistico SEA si è riposizionato su valori precedenti alla pandemia. In un'ottica di miglioramento continuo, accanto all'indice di frequenza IF, definito dalla norma UNI 7249, è stato introdotto un nuovo indicatore di performance che valuta gli infortuni per i quali è possibile identificare e implementare specifiche misure preventive.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

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

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

SEA ha aderito, già a far data dal 27 giugno 2001, al Codice di Autodisciplina per le società quotate emanato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana S.p.A., 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, in base al principio *comply or explain*, 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 (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 3 maggio 2022 ha nominato il Consiglio di Amministrazione, composto da 7 membri che rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 3 maggio 2022 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

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 2022

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Premessa

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

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

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

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

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

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria di SEA assicura lo scambio di dati e informazioni con le proprie società controllate, attuandone il coordinamento. In particolare, tale attività si esplica attraverso la

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

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

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

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

- 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.
- 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.
- 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 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.

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 31 dicembre 2022 è composto dai



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Consiglieri Pierfrancesco Barletta, con funzioni di Presidente del Comitato, Luciana Rovelli e Daniela Mainini.

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 esamina il Piano Annuale di Audit che viene approvato dal Consiglio di Amministrazione.

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

Responsabile della funzione di Internal Audit

La verifica sull'idoneità e funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è affidata alla Direzione Auditing. Il Responsabile della Direzione Auditing riferisce al Consiglio di Amministrazione e per esso al Presidente; 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 Consiglio di Amministrazione e per esso dal Presidente. 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 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 31 dicembre 2022 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, Giovanni Maria Garegnani e Antonella Apicella, un Consigliere non esecutivo ed indipendente, Daniela Mainini, e il Direttore Auditing, Rossella De Bartolomeo.

In data 20 giugno 2022 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 ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 31 maggio 2022 ed include tutti i reati previsti dal Decreto 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.

Whistleblowing - Gestione delle segnalazioni

SEA, in linea con le *best practice* internazionali e nel pieno rispetto delle normative applicabili, ha implementato un processo di raccolta e gestione delle segnalazioni (c.d. *whistleblowing*).



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022

Per consentire l'invio di segnalazioni, SEA ha messo a disposizione sul sito Internet una piattaforma informatica di Whistleblowing che consente a chiunque (dipendenti e collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto) di inviare segnalazioni anche in forma anonima. Un ulteriore canale di segnalazione è rappresentato dalla posta ordinaria.

Il processo di gestione delle segnalazioni è definito da una apposita Procedura applicabile a SEA S.p.A e recepita dalle società controllate, tenuto conto delle necessità di adattamento rispetto al proprio assetto organizzativo.

La procedura indica, in particolare, i canali di segnalazione, gli Organi deputati a riceverle, il processo di verifica, definisce le tutele messe in atto per i segnalanti nonché gli obblighi di riservatezza delle informazioni, in conformità alle normative vigenti.

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 assegnate al 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"*. La certificazione, a seguito di audit esterno, è stata confermata sino a marzo 2024.

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 ed 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 31 maggio 2022, è composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, con funzioni di Presidente del Comitato, dal Consigliere non esecutivo di SEA Franco D'Alfonso, e dai responsabili delle direzioni aziendali *"Human Resources, Health & Safety at Work"* Massimiliano Crespi e *"Auditing"* Rossella De Bartolomeo. Il Comitato Etico ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice Etico e la vigilanza sull'osservanza dello stesso.

Le Società controllate di SEA hanno adottato, quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo che pertanto svolge le sue funzioni anche a loro favore.

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 comunica che 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 2022

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2022 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 194.918.804,50.

Il Consiglio di Amministrazione, anche alla luce delle prospettive di recupero di risorse sia in termini economici sia patrimoniali, propone di destinare l'utile dell'esercizio 2022 pari a Euro 194.918.804,50 nel seguente modo:

1. Euro 120.366.865,50 a totale copertura della perdita dell'esercizio 2020.
2. Euro 74.551.939,00 a Riserva Straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 28 aprile 2023 ha deliberato:

1. di approvare il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, ed i relativi allegati, bilancio che chiude con un utile di Euro 194.918.804,50;
2. di destinare l'utile dell'esercizio 2022 pari a Euro 194.918.804,50 nel seguente modo:
 - Euro 120.366.865,50 a totale copertura della perdita dell'esercizio 2020;
 - Euro 74.551.939,00 a Riserva Straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 25 maggio 2023 dal sito internet <https://seamilano.eu/it/annual-report-2022> 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 2022, 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 2022, 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 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

Fondo di ripristino per le opere in concessione

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio separato al 31 dicembre 2022 include il "Fondo per ripristino e sostituzione", pari ad Euro 200,4 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 2022.

Il paragrafo "Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione" della nota 2.4 "Criteri di valutazione" e la nota 6.16 "Fondo rischi e oneri" delle note esplicative al bilancio separato 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 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 ad 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 industriale 2023 - 2027;



Deloitte.

3

- 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.

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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte.

4

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.

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 azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Deloitte.

5

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 al 31 dicembre 2022, 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 2022 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 2022 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 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.

Matteo Bresciani
Socio

Milano, 12 aprile 2023

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 25 maggio 2023 dal sito internet <https://seamilano.eu/it/annual-report-2022> 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 SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI SEA

ai sensi dell'art 2429, secondo comma, del Codice Civile

Signori Azionisti,

viene sottoposto al Vostro esame il progetto di bilancio di SEA relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 24 marzo 2023, che ha, altresì, provveduto a convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per il giorno 28 aprile 2023, in prima convocazione e, all'occorrenza per il giorno 3 maggio 2023 in seconda convocazione. Tale Assemblea sarà chiamata a deliberare anche in ordine alla nomina di un sindaco supplente e all'affidamento dell'incarico di revisione legale dei conti per gli esercizi 2023 - 2031. A quest'ultimo riguardo è stata espletata l'attività istruttoria sulla documentazione di gara per l'affidamento del servizio che riguarderà, oltre SEA, anche le società controllate direttamente SEA Prime S.p.A. e Airport ICT Services Srl.

L'Assemblea degli Azionisti in data 3 maggio 2022 ha nominato il Collegio Sindacale nella sua attuale composizione per il triennio 2022-2025, fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Il progetto di bilancio 2022 è stato redatto in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS - adottati dall'Unione Europea. Lo stesso è, altresì, corredato dalla relazione sulla gestione degli Amministratori.

La presente relazione è finalizzata a riferire all'Assemblea degli Azionisti sui risultati dell'esercizio 2022 e sull'attività svolta dal Collegio Sindacale durante tale esercizio, nonché a formulare proposte ed osservazioni in merito al bilancio ed alla sua approvazione.

ATTIVITÀ DI VIGILANZA

Le attività di vigilanza, ai sensi dell'art. 2403 c.c., sono state svolte secondo i Principi di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, sulla base delle norme di riferimento per la Società.

Il Collegio, in particolare, ha vigilato sull'osservanza della legge, dello statuto e delle delibere dell'Assemblea, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza e sulla corretta attuazione del modello relativo all'assetto dell'organizzazione e del sistema amministrativo-contabile, ed ha rilasciato, ove previsto, i pareri di competenza.

Ai fini dell'attività di vigilanza sono state tenute 8 riunioni, ai sensi dell'art. 2404 c.c., nel corso delle quali il Collegio ha altresì incontrato i Responsabili delle varie strutture e funzioni aziendali, la Società di Revisione Legale dei Conti e gli altri Organi di Controllo Interno, acquisendo informazioni e documentazione di cui risulta evidenza nei relativi verbali trascritti sul libro di cui all'art. 2421 comma 1 n. 5, c.c.

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.

Il Collegio ha, altresì, partecipato a tutte le nove riunioni del Consiglio di Amministrazione. Nel corso di tali riunioni il Collegio ha, inoltre, acquisito le informazioni fornite, anche ai sensi dell'articolo 2381 c.c., dall'organo delegato sull'attività svolta, sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale della Società e delle proprie controllate.

Inoltre, il Collegio ha assicurato la presenza di almeno un proprio componente alle riunioni dei comitati endo-consiliari istituiti dal Consiglio ed ha altresì incontrato l'Organismo di Vigilanza ex d.lgs 231/2001.

Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sui rapporti con parti correlate

Al fine di vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre ad aver assistito, come sopra esposto, a tutte le riunioni del Consiglio, il Collegio:

- ha ottenuto dagli Amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate; tali informazioni sono esaurientemente rappresentate nella Relazione sulla gestione, a cui si rinvia;

- sulla base delle informazioni rese disponibili, il Collegio può ragionevolmente ritenere che le operazioni effettuate dalla Società siano conformi alla legge e allo Statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- nel corso delle verifiche periodiche, il Collegio Sindacale ha incontrato il Chief Financial & Risk Officer e il Direttore Administration della Società, responsabile 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.
- non ha rilevato, l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, parti correlate o terzi. La società non possiede azioni proprie;
- ha valutato la conformità delle operazioni con parti correlate alla procedura adottata dalla Società. Il Consiglio, nella Relazione sulla Gestione rende informazioni sull'andamento economico delle società controllate e collegate. Nella Nota integrativa viene, inoltre, data evidenza delle operazioni con "parti correlate", indicando i valori economici e patrimoniali delle transazioni intervenute, dichiarate tutte avvenute a normali condizioni di mercato.

Tra le operazioni di particolare rilevanza nel 2022, di cui il Collegio Sindacale ha ricevuto informativa nell'ambito delle riunioni consiliari, si segnala che:

- la conclusione della cessione del 100% di SEA Energia S.p.A. è avvenuta il 29 settembre 2022;
- Aggiornamento sulla procedura di cessione della società Airport ICT Services S.r.l.;
- Sottoscrizione in data 14 luglio 2022 di un accordo transattivo tra la SEA e la società Alitalia in A.S. con incasso da parte del Gruppo di un importo pari a € 14,8 milioni e con iscrizione nel bilancio separato e consolidato del rilascio del Fondo svalutazione crediti stanziato in esercizi precedenti di € 9,4 milioni.

Attività di vigilanza sul processo di revisione legale dei conti e sull'indipendenza della società di revisione

Il Collegio Sindacale ha tenuto periodiche riunioni con i responsabili della Società di revisione legale, anche ai sensi dell'art. 19, comma 1 del D. Lgs. 39/2010, nel corso delle quali ha preso visione del piano di lavoro adottato, ha ricevuto informazioni sui principi contabili utilizzati, sulla rappresentazione contabile delle operazioni più salienti effettuate nell'esercizio in esame, nonché sull'esito dell'attività di revisione e non sono emersi fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione.

La Società di revisione legale, Deloitte & Touche S.p.A, ha rilasciato in data 12 aprile 2023 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 2022, 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 2022, 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 dichiarato di non avere nulla da riportare. Ha dato evidenza, quale aspetto chiave della revisione contabile, del Fondo di Ripristino per le opere in concessione.

Sempre in data 12 aprile 2022, 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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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.

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 questo 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 mediante l'esame diretto di documenti aziendali.

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 qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19, lettera f) del D. Lgs. 27.01.2010, n. 39, ha supervisionato la procedura svolta

per la selezione della società di revisione legale dei conti per il prossimo novennio. All'esito della procedura è stata redatta la proposta motivata.

Il Collegio 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 debbano essere evidenziati nella presente Relazione;
- ha monitorato le attività progettuali svolte in materia di rischi, in particolare l'avanzamento e il continuo affinamento del progetto di Enterprise Risk Management (ERM) finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'*assurance* per gli *stakeholder* di riferimento,

Attività di vigilanza sull'adeguatezza della struttura organizzativa

Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, prendendo visione ed ottenendo informazioni di carattere organizzativo e procedurale, tramite:

- l'acquisizione di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali;
- lo scambio di dati ed incontri con i responsabili delle varie funzioni ed in particolare con la struttura amministrativa, di controllo interno e con la Società di revisione legale circa gli esiti di specifiche attività di verifica effettuate dalla stessa.

La struttura organizzativa della Società e del Gruppo è gestita dall'Amministratore Delegato attraverso un sistema di deleghe interne che hanno individuato i responsabili delle diverse direzioni.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Sulla base delle informazioni disponibili e delle verifiche effettuate, la struttura organizzativa appare adeguata in relazione alle caratteristiche dell'impresa e alle sue dimensioni, anche tenuto conto di quanto previsto dalle disposizioni recate dal decreto legislativo n. 14 del 2019, ed in particolare all'art. 375 del medesimo d. Lgs. che introduce un secondo comma all'art. 2086, c.c. e comporta l'obbligo per tutti gli imprenditori collettivi (compresa SEA s.p.a.) di assumere un assetto organizzativo che sia idoneo ad accertare tempestivamente anche le situazioni di crisi d'impresa e di permanenza della continuità aziendale da accertarsi in conformità a quanto stabilito dagli artt. 3 e 13, comma 2 del menzionato decreto legislativo n.14/2019.

BILANCIO CONSOLIDATO

Abbiamo altresì esaminato il progetto di bilancio consolidato chiuso al 31.12.2022 e messo a nostra disposizione nei termini di cui all'art. 2429 c.c., congiuntamente al progetto di bilancio della società capogruppo e alle relative relazioni sulla gestione. La data di chiusura dei progetti di bilancio delle società incluse nel consolidato, peraltro già approvati dai rispettivi consigli di amministrazione, coincide con quella del bilancio della società che procede al consolidato.

Il bilancio consolidato 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 e si chiude con un utile di 182.460 migliaia di euro.

Nella nota integrativa sono analiticamente indicati i criteri e le aree di consolidamento e non si rilevano difformità rispetto all'esercizio precedente in ordine ai criteri utilizzati per la redazione del bilancio consolidato.

È stato altresì predisposto il bilancio consolidato di Gruppo con riferimento alla seguente area di consolidamento:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 31/12/2022 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2021 (euro)
SEA Energia S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)		5.200.000
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Airport ICT Services S.r.l.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	600.000	25.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
Areas Food Services S.r.l. (già SEA Services S.r.l.)	Via Caldera, 21 - Milano	746.700	105.000
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

In particolare, l'area di consolidamento include il bilancio 2022 di SEA, delle sue controllate e di tutte quelle società sulle quali esercita un'influenza notevole. Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2022 è cambiato rispetto al 31 dicembre 2021, a seguito della cessione, definita nel terzo trimestre del 2022 della SEA Energia S.p.A. controllata al 100% dal SEA. Inoltre, a dicembre 2021 è stata costituita la società Airport ICT Services s.r.l. e nel mese di febbraio 2022 SEA ha conferito in tale società immobilizzazioni materiali per 6.039 migliaia di euro e passività, riconducibili principalmente al personale per 1.482 migliaia di euro.

La procedura di consolidamento adottata segue il metodo integrale per quanto riguarda la valutazione delle partecipazioni di controllo; le altre partecipazioni sono state incluse nell'area di consolidamento con il metodo del patrimonio netto.

Nell'area di consolidamento, oltre a SEA, sono quindi incluse, ciascuna con il proprio metodo di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2022	% Possesso del Gruppo al 31/12/2022	% Possesso del Gruppo al 31/12/2021
SEA Energia S.p.A.	IFRS 5	0%	100%
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Airport ICT Services S.r.l.	Integrale	100%	100%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
Areas Food Services S.r.l. (già SEA Services S.r.l.)	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Patr. Netto	25%	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria consolidata in migliaia di euro:

(in migliaia di euro)	Note	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	939.793		945.659	
Immobilizzazioni materiali	8.2	142.994		146.556	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	14.008		12.996	
Investimenti immobiliari	8.4	3.399		3.401	
Partecipazioni in società collegate	8.5	82.178		65.745	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	111.768		118.132	
Altri crediti non correnti	8.8	60.496		52.408	
Totale Attività non correnti (A)		1.354.637	0	1.344.898	0
Rimanenze	8.9	1.558		1.738	
Crediti commerciali	8.10	122.628	13.026	95.928	12.188
Crediti per imposte	8.11	4.769		794	
Altri crediti correnti	8.11	6.853	442	4.961	
Crediti finanziari correnti	8.12			20.542	20.542
Cassa e disponibilità liquide	8.13	160.341		134.173	
Totale Attivo corrente (B)		296.149	13.468	258.136	32.730
Attività destinate alla vendita (C)	6.1			47.512	
TOTALE ATTIVO (A+B+C)		1.650.786	13.468	1.650.546	32.730
Capitale sociale	8.14	27.500		27.500	
Altre riserve	8.14	132.876		203.525	
Risultato del Gruppo	8.14	182.460		(75.119)	
Patrimonio netto di Gruppo		342.836		155.906	
Patrimonio netto di terzi		31		31	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)	8.14	342.867		155.937	
Fondo rischi e oneri	8.15	229.124		213.112	
Fondi relativi al personale	8.16	30.942		44.036	
Passività finanziarie non correnti	8.17	519.516		584.235	
Altri debiti non correnti	8.18	6.590		84.736	
Totale Passività non correnti (E)		786.172		926.119	
Debiti commerciali	8.19	190.558	8.641	145.040	21.877
Debiti per imposte dell'esercizio	8.20	11.467		8.609	
Altri debiti	8.21	290.727		177.234	
Passività finanziarie correnti	8.17	28.995		225.315	
Totale Passivo corrente (F)		521.747	8.641	556.198	21.877
Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)	6.1			12.292	
TOTALE PASSIVO (E+F+G)		1.307.919	8.641	1.494.609	21.877
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)		1.650.786	8.641	1.650.546	21.877



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Il conto economico consolidato presenta, in sintesi, le seguenti risultanze:

(in migliaia di euro)	Note	2022		2021	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	734.840	53.075	325.232	26.579
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	32.676		23.749	
Totale ricavi		767.516	53.075	348.981	26.579
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(192.527)		(138.642)	
Materiali di consumo	9.4	(10.505)		(7.372)	
Altri costi operativi	9.5	(243.403)		(149.705)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(30.832)		(21.521)	
Totale costi operativi		(477.267)	(98.181)	(317.240)	(49.711)
Margine Operativo Lordo / EBITDA *		290.249	(45.106)	31.741	(23.132)
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	4.745		(24.480)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(30.671)		(20.499)	
Ammortamenti	9.9	(64.823)		(67.556)	
Risultato operativo		199.500	(45.106)	(80.794)	(23.132)
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	17.463	17.463	(382)	(382)
Oneri finanziari	9.11	(18.188)		(21.428)	
Proventi finanziari	9.11	797	607	1.633	673
Risultato prima delle imposte		199.572	(27.036)	(100.971)	(22.841)
Imposte	9.12	(13.149)		23.755	
Risultato netto da attività in funzionamento (A)		186.423	(27.036)	(77.216)	(22.841)
Risultato netto da Attività cessate (B)	6.1 / 9.13	(3.960)		2.100	
Risultato di pertinenza dei terzi (C)		3		3	
Risultato del Gruppo (A+B-C)		182.460	(27.036)	(75.119)	(22.841)
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,73		(0,30)	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,73		(0,30)	

* 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

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 2022 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 richiederne menzione nella presente Relazione.

CONCLUSIONI

Il Collegio, in esito a quanto sopra evidenziato e preso atto delle risultanze della complessiva attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e del giudizio contenuto nella relazione di revisione del bilancio, esprime, per quanto di sua competenza e sulla base delle informazioni tempo per tempo acquisite dall'Amministrazione e dalla Società di Revisione, parere favorevole in ordine all'approvazione del Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, così come redatto dagli Amministratori, ed in merito alla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione di destinare l'utile dell'esercizio pari ad €194.918.804,50 nel seguente modo:

- €120.366.865,50 a totale copertura della perdita dell'esercizio 2020;
- €74.551.939,00 a riserva straordinaria

Milano, 12 aprile 2023

Il Collegio Sindacale

Paola Noce	(Presidente)
Stefania Chiaruttini	(Sindaco effettivo)
Daniele Angelo Contessi	(Sindaco effettivo)
Luigi Di Marco	(Sindaco effettivo)
Stefano Giuseppe Giussani	(Sindaco effettivo)

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 25 maggio 2023 dal sito internet <https://seamilano.eu/it/annual-report-2022> 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 2022

SEA MilanAirports

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA
DI CARATTERE NON FINANZIARIO
AI SENSI DEL D. LGS. 254/16

Indice

2	Lettera agli <i>stakeholder</i>
4	Nota metodologica
6	Company overview
7	Il Gruppo SEA
15	Corporate Governance
22	Scenario e strategia di sostenibilità
23	<i>Sustainability Scenario</i>
32	<i>Sustainability Strategy</i>
45	Risorse
46	Capitale Infrastrutturale
63	Capitale Naturale
82	Capitale Umano
95	Capitale Sociale e Relazionale
108	Capitale Intellettuale
117	Output
118	<i>Output</i>
136	<i>Outcome</i>
152	Valore generato e distribuito
157	Impegno
158	Obiettivi ESG integrati nella strategia
163	Appendice
164	Altre <i>performance</i> di sostenibilità
171	Analisi del perimetro delle tematiche materiali e riconciliazione con gli <i>Standard GRI</i>
172	<i>GRI Content Index</i>
179	Relazione della Società di Revisione



MilanAirports

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Il nostro viaggio verso la transizione sostenibile non ha conosciuto pause nel 2022. Semmai accelerazioni, che ci hanno anche consentito, in qualche caso, di collocarci tra gli attori più dinamici del nostro comparto.

La sensibile ripresa del traffico che si è registrata nel periodo ci ha consentito di guardare con maggiore serenità all'agenda degli impegni e dei programmi di investimento ESG che abbiamo delineato, con caparbia e impegno, nei mesi in cui la pandemia generava incognite e scoraggiava velleità di pianificazione.

Quando siamo attanagliati dalle difficoltà ricordiamo che gli aerei decollano meglio contro vento, non con il vento a favore

Henry Ford

Oltretutto il punto di svolta che si è manifestato nella seconda metà dell'anno, con un impetuoso incremento di passeggeri in tutta Europa, ha messo a dura prova la tenuta operativa e la qualità dei servizi ai passeggeri in molti scali continentali, soprattutto a causa della vischiosità dei processi di ripristino degli organici che erano stati fortemente ridimensionati in conseguenza dei ripetuti lockdown.

Non è stato il caso degli aeroporti di Milano, dove nei momenti di picco operativo i disagi sono stati

contenuti e, nel corso dell'anno, l'assistenza ai passeggeri in molti aspetti è migliorata, come attestato dagli indicatori ASQ (*Airport Service Quality*) che nel 2022 hanno collocato Linate e Malpensa ben al di sopra della loro media storica.

A contribuire a questo risultato è stata anche l'introduzione di innovazioni come la *Smart Security*, basata su una tecnologia di ultima generazione che consente ai passeggeri di effettuare i controlli di sicurezza senza rimuovere dal bagaglio a mano liquidi e strumenti elettronici.

Linate è stato il primo aeroporto al mondo, nel 2021, a introdurre sperimentalmente questa nuova attrezzatura, che dimezza i tempi di attraversamento dei varchi di sicurezza da parte dei passeggeri pur migliorando drasticamente l'efficacia dei controlli. Malpensa è andata a ruota nel 2022.

Ci siamo mossi con grande proattività anche sul fronte della mobilità sostenibile. Già nel 2021 avevamo introdotto a Malpensa le prime navette passeggeri ad alimentazione elettrica, raddoppiate nel 2022.

Nel frattempo abbiamo avviato il rinnovo del parco mezzi operativi di entrambi i nostri scali, abbandonando quelli ad alimentazione endotermica per adottare veicoli a basse emissioni.

Tra il 2023 e il 2025 completeremo la sostituzione dell'intera flotta aziendale con mezzi elettrici e ibridi, per i quali renderemo disponibili complessivamente nei nostri scali oltre 100 postazioni di ricarica.

Restando sempre in tema di mobilità - declinata sul fronte degli spostamenti da e per i nostri aeroporti - abbiamo attivato a Linate la prima *superfast charging station* della città di Milano, tra le più grandi stazioni di ricarica per veicoli elettrici presenti in un aeroporto internazionale (consente di caricare 10 veicoli in contemporanea in 15/20 minuti), alimentata al 100% da energia rinnovabile. È prevista a breve la realizzazione di un'infrastruttura dello stesso tipo anche a Malpensa.

Queste sono solo alcune delle iniziative facenti parte di un articolato e ambizioso Piano di Decarbonizzazione, avviato nel 2022, che ci porterà a mantenere l'impegno - assunto con il conseguimento del massimo livello di certificazione dell'*Airport Carbon Accreditation* (ACA), il programma di riduzione volontaria delle emissioni di CO₂ promosso dall'associazione degli aeroporti europei - di raggiungere il *net zero carbon* per entrambi i nostri aeroporti entro il 2030.

In linea con l'orizzonte tracciato da questo Piano abbiamo portato a termine la vendita della società SEA Energia - che fornisce energia elettrica e termica ai nostri scali attraverso la conduzione di due centrali di cogenerazione alimentate a metano - per poter riformulare, con quote progressivamente crescenti di fonti rinnovabili, le nostre future soluzioni di approvvigionamento energetico.

Stiamo agendo in parallelo anche sul taglio dei fabbisogni, avendo approvato un importante piano di efficientamento dei consumi energetici che nel prossimo triennio ci vedrà investire circa 15 milioni di euro e grazie al quale ridurremo strutturalmente di 10 mila tonnellate annue le nostre emissioni dirette di CO₂.

Non abbiamo neanche tralasciato di occuparci delle emissioni climalteranti prodotte all'interno dei nostri aeroporti da altri operatori, come le compagnie aeree.

L'UE ha previsto l'utilizzo obbligatorio, da parte dei vettori, di una quota di *Sustainable Aviation Fuel* (SAF) che, dal 2% del 2025, dovrà salire progressivamente nei decenni successivi, sino al 2050.

Il SAF, che è in grado di abbattere le emissioni del 70-80% rispetto al carburante fossile, a fine 2022 è stato già utilizzato in 28 voli operati da *DHL Express Italy* su Malpensa, miscelato al 20% con il tradizionale kerosene, grazie ad un accordo tra il carrier logistico, SEA e il fornitore ENI.



MilanAirports

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Altre 4 mila tonnellate di carburante avionico, miscelato al 20% con il biojet, saranno disponibili in entrambi gli scali milanesi nel 2023 e SEA sarà il primo gestore aeroportuale italiano ad adottare uno specifico piano di incentivazione per invogliare le compagnie aeree ad utilizzarlo anche prima del mandato UE, prevedendo la copertura di una quota della differenza di prezzo che i vettori dovranno sostenere.

Un segnale tangibile della nostra volontà di accompagnare attivamente la transizione ecologica della nostra *industry* con una visione a 360 gradi.

Abbiamo inoltre posto le basi per sviluppare un avanzato piano di adattamento ai cambiamenti climatici dei nostri scali, in particolare Malpensa, includendo tutti i fattori potenzialmente in grado di generare criticità per le infrastrutture e le operazioni aeroportuali (temperature, vento, precipitazioni atmosferiche).

La nostra progettualità - riconosciuta meritevole di un finanziamento EU - consentirà un significativo incremento del grado di resilienza dello scalo di Malpensa nei prossimi anni rispetto agli eventi meteo estremi.

Sul fronte dei temi sociali, il 2022 ha visto l'attuazione di due significativi progetti di *Diversity & Inclusion*, riferiti rispettivamente al contrasto delle distorsioni culturali che impediscono o rallentano la piena integrazione delle persone *LGBTQ+* all'interno della comunità aziendale e all'*empowerment* della popolazione lavorativa femminile.

In particolare, per quanto riguarda il secondo tema, stiamo lavorando per introdurre un sistema di gestione attraverso cui governare tutti i processi che impattano sull'eguaglianza di genere, ma nel frattempo un pò di strada abbiamo già cominciato a percorrerla.

Basti pensare che nel 2019 le persone in posizione di responsabilità in SEA appartenevano al genere femminile per il 32%, mentre lo scorso anno sono salite al 38%.

Un importante catalizzatore su questo fronte è rappresentato dal rinnovamento generazionale.

Sentiamo forte l'esigenza di rendere SEA un *habitat* lavorativo più giovane e più equilibrato sotto il profilo del genere, oltre che più inclusivo nei confronti di tutti i portatori di diversità. I numeri testimoniano che questo sforzo sta già producendo i primi risultati: tra il 2019 e oggi gli *under 30* presenti in SEA si sono quintuplicati e la quota di donne in questa fascia d'età è salita dal 25% al 60%. Nello stesso periodo anche gli *under 40* hanno visto incrementare la componente femminile dal 37% al 50%.

I dati che sono stati sin qui esposti rendono evidente che la sfida per una SEA più attrezzata per generare valore sostenibile è stata raccolta e in diversi casi sta generando risultati tangibili.

Darne conto, come abbiamo cercato di fare in questo *report*, oltre che a un obbligo di trasparenza risponde anche all'esigenza per noi di trarre alcuni insegnamenti per il futuro.

Due, in particolare, meritano di essere menzionati.

Il primo è che la volatilità è la nuova normalità. Molte delle iniziative di sostenibilità che oggi abbiamo in corso sono state immaginate e progettate durante il periodo pandemico, con un volume di traffico ridotto al lumicino e scarsissima visibilità all'orizzonte. Una congiuntura dai connotati estremi, oggi fortunatamente superata.

Ma sappiamo che il contesto in cui siamo immersi non sarà mai esente da turbolenze e forti oscillazioni, quindi bisogna imparare a progettare percorsi di sostenibilità convivendo con la volatilità delle condizioni al contorno e non facendosene condizionare oltremisura.

Il secondo è che risulta necessario e urgente apprendere l'arte dell'*ambidexterity*.

Non tireremo fuori mai nulla di buono utilizzando le avversità come alibi per non agire o posticipare.

Dobbiamo provare a raccogliere, nelle trasformazioni - anche quelle che sembra possano farci davvero male - il coraggio e la lucidità necessari per aprire strade verso nuove opportunità, tenendo a bada i rischi e le incognite.

Se sapremo fare questo ci sentiremo più fiduciosi nell'affrontare le emergenze di oggi e nel contribuire a prevenire quelle che potrebbero manifestarsi domani.



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 2022 (di seguito "DNF"), giunta alla sua sesta edizione, riferisce sulle *performance* di Gruppo per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2022, 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" (versione 2014) definiti dal Global Reporting Initiative (GRI). Per quanto riguarda gli Standard Universali GRI 1 (Foundation), GRI 2 (General Disclosures) e GRI 3 (Material Topics) è stata adottata la più recente versione del 2021. 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 con l'obiettivo di 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 "Materiality matrix". Nel 2022 è stato effettuato il processo di *light review* dell'analisi di materialità che è stato presentato al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità in data 7 marzo 2023.

Nel presente documento sono descritte le principali politiche praticate dall'impresa, i modelli di gestione e i risultati conseguiti dal Gruppo durante il 2022 (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 2022 del Gruppo. 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 2022 di Gruppo.¹

Si segnala inoltre che i dati e le informazioni relative al 2022 non contengono la società SEA Energia S.p.A., la cui cessione è stata perfezionata il 29 settembre 2022, ad eccezione dei dati relativi ai consumi energetici e alle emissioni di CO₂ per cui tale società è stata inclusa per i nove mesi di competenza dell'anno (eccetto per la rendicontazione delle emissioni indirette di Scopo 3), al fine di assicurare la comprensione dell'attività d'impresa del Gruppo e dell'impatto dallo stesso prodotto.

Nel 2022 non ci sono state 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 2021 e 2020; tuttavia si segnala, che alcuni dati sono stati esposti per il biennio.

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

Per una corretta rappresentazione delle *performance* e per garantire l'attendibilità dei dati, è stato limitato il più possibile il ricorso a stime che, se presenti, sono opportunamente segnalate. Sono opportunamente indicate nel presente documento anche le riesposizioni dei dati pubblicati all'interno della precedente DNF.

Il presente documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 24 marzo 2023.

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;
- Airport ICT Services per Airport ICT Services S.r.l.

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".





IL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA (Società Esercizi Aeroportuali) gestisce il sistema aeroportuale milanese in base alla Convenzione sottoscritta con ENAC nel 2001 e valida fino al 2043; 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 2022: 2.570

HIGHLIGHTS 2022

- Ricavi totali: 767,5 milioni di euro
- EBITDA: 290,2 milioni di euro
- Utile netto: 182,5 milioni di euro
- Passeggeri: 28,9 milioni
- Movimenti Aerei: 256,0 mila
- Merci: 717,1 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.

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.

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

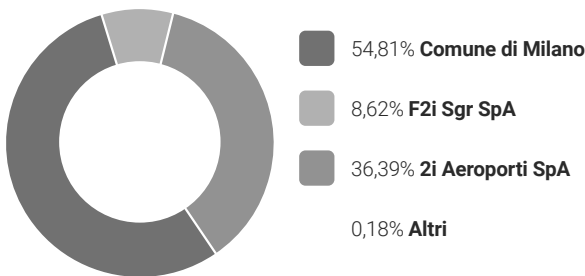
8 enti/società	
Comune di Milano ^(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

Azionisti privati

2i Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA ^(**)	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale	45,05%

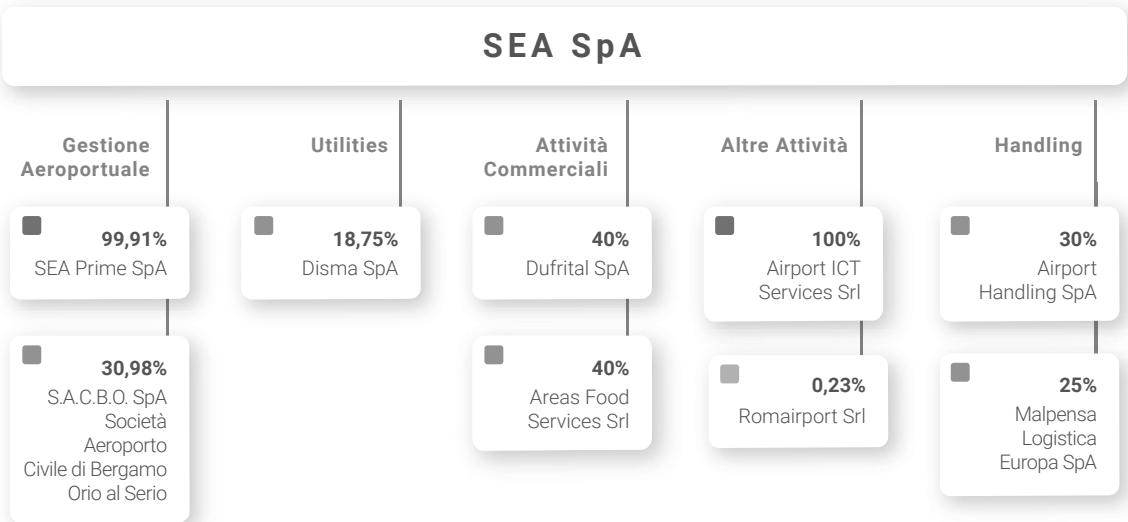
^(*) Titolare di azioni di categoria A
^(**) In nome e per conto di F2i - secondo Fondo italiano per le infrastrutture

Struttura del Capitale Sociale



STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette di SEA SpA al 31 dicembre 2022



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

Nota: la partecipazione nella società Sea Energia è stata ceduta nel secondo semestre 2022

Modello di creazione del valore

SEA intende consolidare la capacità di generare valore economico nel lungo periodo attraverso una costante interazione con il contesto in cui opera (il settore *aviation* è una delle *industry* maggiormente condizionate da dinamiche esogene). Il valore economico generato da SEA scaturisce da una consapevole ed equilibrata gestione di tutte le forme di capitale (non solo finanziario ma anche infrastrutturale, sociale, umano, intellettuale e naturale) che presiedono alla generazione di tale valore.

A sua volta, l'efficace gestione delle diverse tipologie di capitale consente di generare le condizioni per un'offerta di connettività aerea - e di servizi complementari - capace di rispondere alle aspettative dei passeggeri e dei clienti, tutelando al contempo le istanze - provenienti dagli *stakeholder* territoriali - di crescita equilibrata e sostenibile. L'impatto generato dall'attività degli aeroporti sul contesto di riferimento viene inoltre misurato dall'abilitazione/accelerazione che essi producono sulle dinamiche di sviluppo degli attori socio-economici in termini di: accessibilità turistica internazionale del territorio, integrazione del sistema manifatturiero nelle filiere del commercio globale, attrattività degli investimenti produttivi nell'area limitrofa alla presenza degli scali aeroportuali.

Modello di creazione del valore sostenibile di SEA

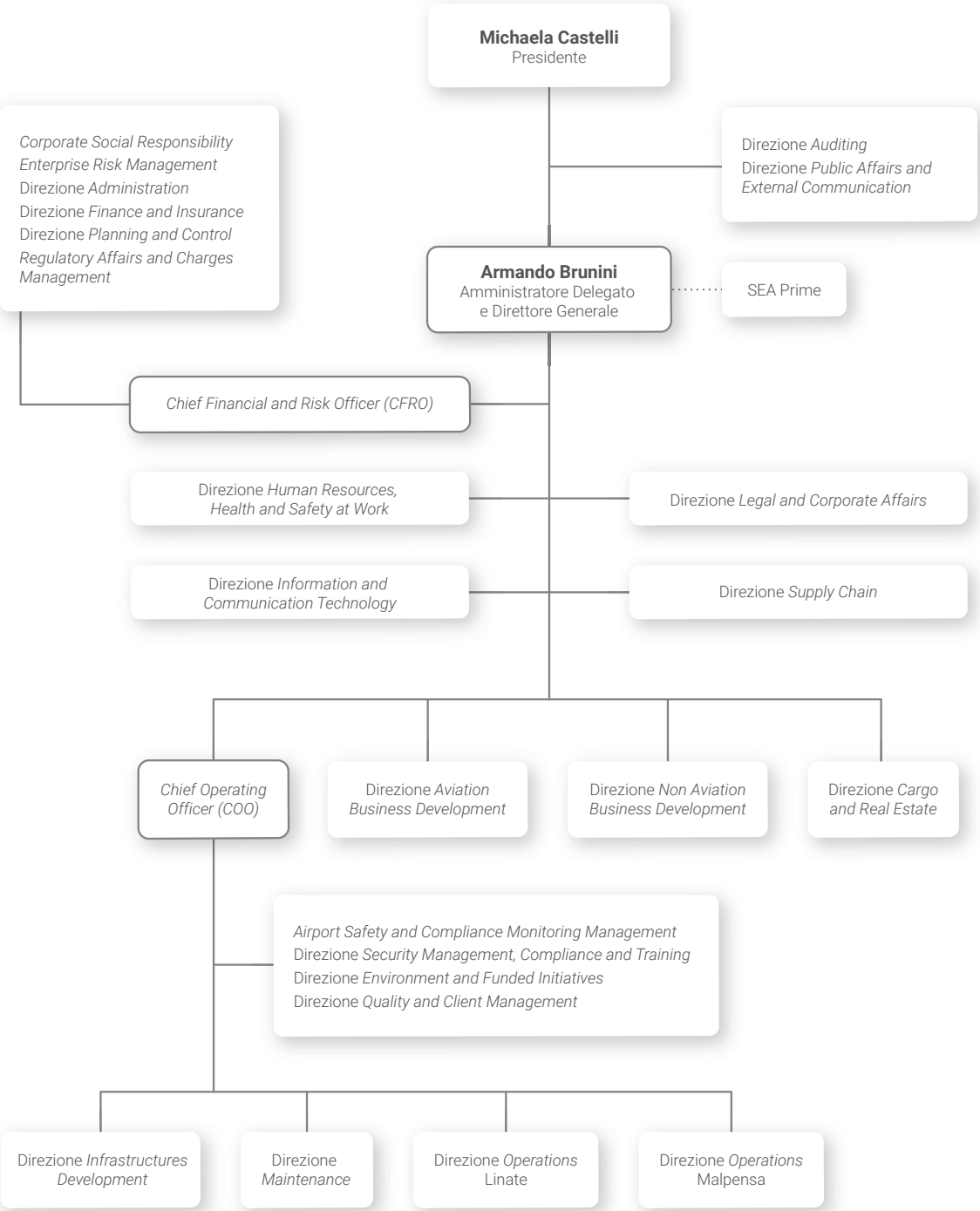




Struttura organizzativa

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 a 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 2022 Linate ha operato il 4,7% dei passeggeri, il 6,9% 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 2022 Malpensa ha gestito il 12,7% dei movimenti complessivi, il 13,0% del traffico passeggeri e il 65,1% del trasporto merci registrati in Italia.³

² Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

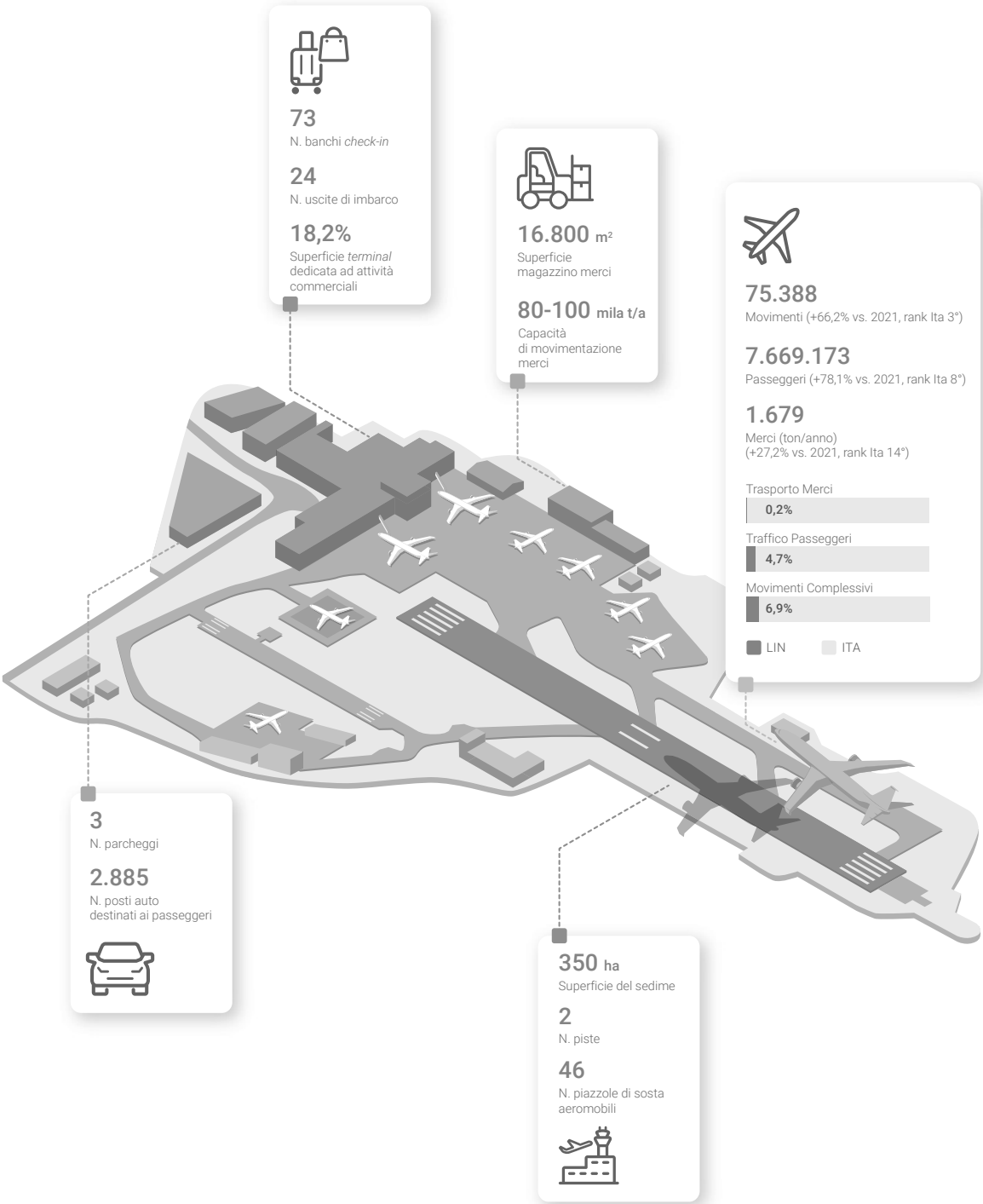
³ Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

AEROPORTO DI LINATE

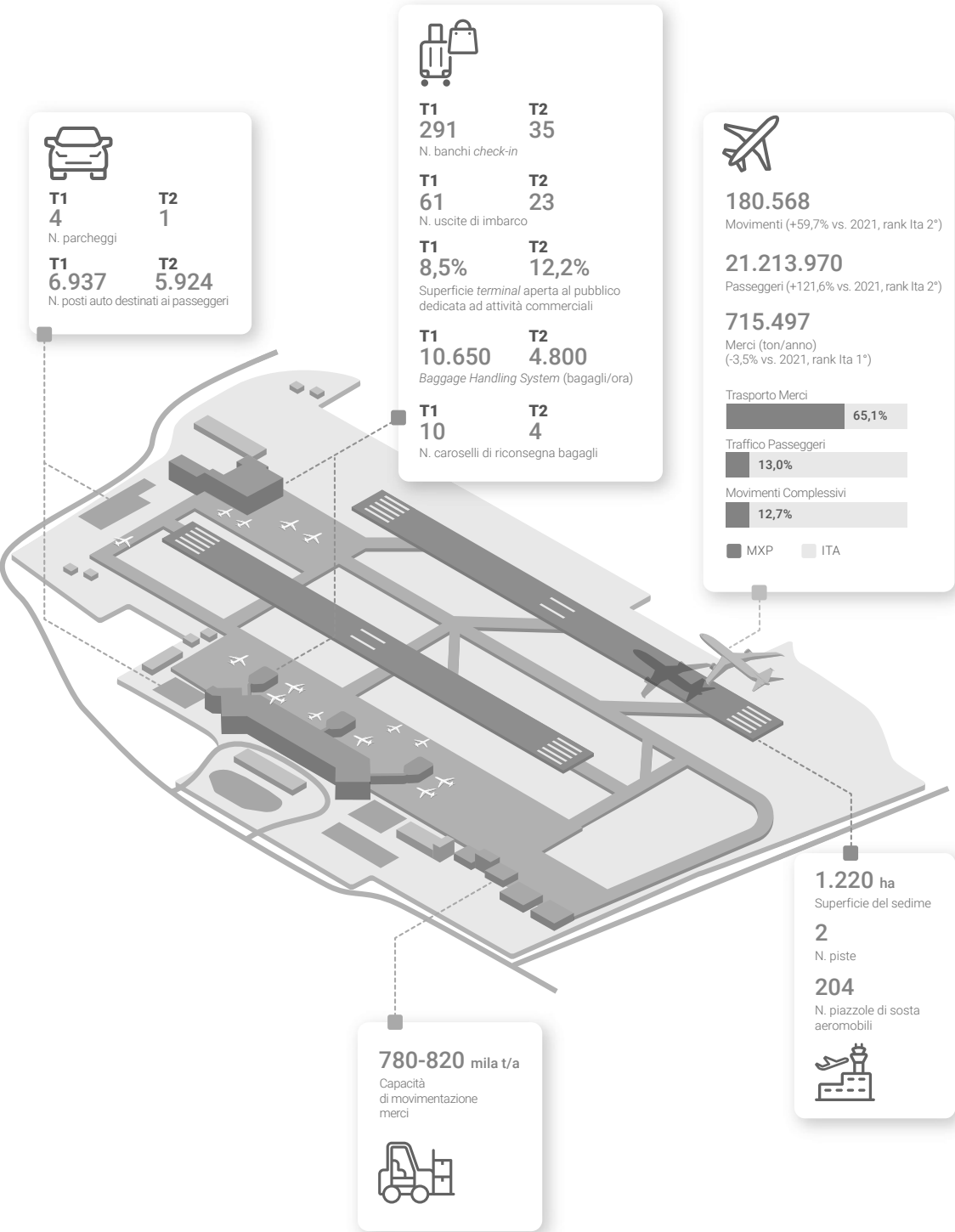




MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

AEROPORTO DI MALPENSA



CORPORATE GOVERNANCE

SEA aderisce al Codice di *Corporate Governance* di Borsa Italiana (Codice), confermando la volontà di implementare un efficiente sistema di governo societario che ripartisca adeguatamente prerogative, e correlative responsabilità, tra organo di gestione e organo di controllo e che orienti alla creazione di valore nel lungo periodo a beneficio degli azionisti, tenendo conto degli interessi di tutti gli *stakeholder* rilevanti per il raggiungimento del successo sostenibile.

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 e il sistema di controllo interno.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di SEA è composto da 7 membri (esecutivi e non esecutivi) la cui nomina, come previsto dallo statuto sociale di SEA, salva diversa unanime deliberazione dell'assemblea, avviene 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 20% del capitale sociale; le liste dovranno contenere un numero di candidati pari a quello dei consiglieri da eleggere. Il CdA in carica al 31 dicembre 2022 è stato nominato dall'Assemblea Ordinaria del 3 maggio 2021. 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. 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 2022 il compenso per il Consiglio di Amministrazione è stato pari a 694 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 2022

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	Barletta Pierfrancesco		X	X			X	X	
AD/DG	Brunini Armando	X							X
Amministratore	D'Alfonso Franco		X		X	X	X		X
Amministratore	Mainini Daniela		X	X			X		X
Amministratore	Mazza Rosario		X		X		X	X	
Amministratore	Rovelli Luciana		X	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 anche quale strumento per valutare, tra l'altro, il livello di eterogeneità e di adeguatezza delle competenze professionali dell'organo amministrativo.

COMITATI INTERNI AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione di SEA, in conformità al Codice, 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 2022

Consiglio di Amministrazione	Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità	Comitato Remunerazione e Nomine	Comitato Etico
12	9	4	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.

Struttura del Collegio Sindacale SEA al 31 dicembre 2022

Carica	Componenti	In carica dal	In carica fino al
Presidente	Noce Paola	03/05/2022	Approvazione Bilancio 2024
Sindaco effettivo	Chiaruttini Stefania	03/05/2022	Approvazione Bilancio 2024
Sindaco effettivo	Giussani Stefano	03/05/2022	Approvazione Bilancio 2024
Sindaco effettivo	Contessi Daniele	09/11/2022	Approvazione Bilancio 2024
Sindaco effettivo	Di Marco Luigi	03/05/2022	Approvazione Bilancio 2024
Sindaco supplente	Mantini Federica	03/05/2022	Approvazione Bilancio 2024

Nota: Il dott. Daniele Angelo Contessi, già nominato Sindaco Supplente nell'assemblea di SEA del 3 maggio 2022 ha rassegnato le proprie dimissioni dalla sua carica per assumere l'incarico di Sindaco Effettivo dal 9 novembre 2022 in sostituzione del dott. Felice Morisco.

Nell'esercizio 2022 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale è pari a 261 mila euro.



Sistema di poteri e deleghe

Nel 2019, in data 8 gennaio, il Consiglio di Amministrazione ha nominato un amministratore delegato, che ricopre anche il ruolo di direttore generale, 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

Il sistema di retribuzione del Gruppo è delineato con l'obiettivo 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 risorse in relazione alle aree di risultato e di responsabilità. I risultati economico-finanziari del Gruppo rappresentano il principale obiettivo del *Management* e costituiscono condizione di accesso al sistema di *performance management*.

La *performance* è misurata, oltre che sugli aspetti economico-finanziari, anche sul raggiungimento di obiettivi individuali, alcuni dei quali direttamente correlati a tematiche ESG.

Di seguito si evidenziano gli obiettivi ESG che sono stati incorporati nel sistema di *performance management* per l'esercizio 2022.

Ambiti ESG di valutazione delle prestazioni manageriali

Cluster	Ambiti ESG	N. manager	Peso % (min-max)
Ambiente	Roadmap Certificazione ACA 4+ emissioni CO ₂	14	5-20%
Ambiente	Adozione Sustainable Aviation Fuel	12	5-20%
Ambiente	Definizione modello di business Urban Air Mobility	8	5-45%
D&I	Roadmap Certificazione D&I	2	10-20%
Health&Safety	Riduzione infortuni sul lavoro	33	5-10%
Qualità dei servizi ai passeggeri	Indice sintetico di qualità percepita e erogata	130	5-45%

Fonte: SEA

Ad integrazione di quanto sopra evidenziato, si segnala che nell'esercizio 2022 il rapporto fra la retribuzione totale annuale della persona che riceve la massima retribuzione e la mediana delle remunerazioni totali annue di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona) è stato pari a 11,31 ⁴.

GOVERNANCE DELLA SOSTENIBILITÀ

Il Consiglio di Amministrazione - oltre a garantire che la rendicontazione di sostenibilità annuale sia redatta e pubblicata, così come previsto dalla normativa vigente - approva il documento, sulla base dell'esposizione dei suoi contenuti e delle principali *performance*. Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, approva i risultati dell'analisi di materialità condotta, dopo aver acquisito un quadro informativo completo sulla metodologia adottata (definizione dei temi potenzialmente materiali, categorie di *stakeholder* coinvolti e loro valutazioni) ed eventualmente esercitando la prerogativa di trasferire proprie valutazioni e considerazioni.

⁴ Si evidenzia che tale dato è stato calcolato considerando il reddito di tutti i dipendenti in forza al 31/12; in particolare, i dipendenti part-time (che costituiscono il 7,7% del totale) e i nuovi assunti nel 2022 sono stati considerati, ai fini del calcolo, come dipendenti full-time per dodici mesi di competenza.



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

Sempre il Consiglio di Amministrazione approva altri strumenti di *governance* della sostenibilità - come il Codice Etico e i Valori e il Piano di Sostenibilità - con i medesimi criteri utilizzati per la rendicontazione di sostenibilità e l'analisi di materialità - e i loro successivi aggiornamenti e integrazioni.

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 31 maggio 2022 e include tutti i reati previsti dal D. Lgs. 231/2001 a tale data. 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 31 maggio 2022 e composto da 4 membri (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;
- il *whistleblowing*.

L'Organismo di Vigilanza SEA, nel corso del 2022, si è riunito 10 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 Prime e Airport ICT Services 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 Prime e Airport ICT Services, 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



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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 *Corporate Governance* delle Società Quotate, CoSO ERM - *Integrating with Strategy and Performance*) finalizzato all'individuazione, alla valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale e che possano assumere rilievo nell'ambito della sostenibilità del *business* nel medio-lungo periodo, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del *management* e dell'*assurance* per gli *stakeholder* di riferimento. Il modello di ERM, formalizzato nella *ERM Policy* approvata dal Consiglio di Amministrazione nel corso del 2017, si basa su un approccio esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per il Gruppo ed è focalizzato sui rischi/opportunità a maggior impatto sugli obiettivi strategici e sui *driver* di valore aziendale.

Il *Risk Model* del Gruppo SEA, catalogo di tutti i potenziali rischi di riferimento dell'Azienda, è strutturato in quattro categorie:

- rischi di contesto esterno
- rischi operativi e di *business*
- rischi finanziari
- rischi legali e di *compliance*.

Il *Risk Model* include inoltre al proprio interno specifiche categorie di rischio in ambito *Environmental*, *Social* e *Governance* nell'ottica di favorire l'individuazione e l'analisi di rischi ESG. Gli eventi individuati sono valutati e successivamente prioritizzati, sulla base di metriche quali-quantitative in termini di impatto, probabilità di accadimento e maturità del sistema di gestione del rischio stesso.

La valutazione tiene quindi in considerazione le azioni di mitigazione in essere a presidio dei singoli eventi di rischio. L'impatto è valutato su una o più delle seguenti quattro dimensioni: economico-finanziaria, HSE (*Health, Safety, Environment*), reputazionale, operativa.

Il Gruppo SEA dispone inoltre di consolidati presidi ad hoc che si occupano di specifici sistemi di gestione in ottemperanza alle normative di settore. I rischi monitorati da tali presidi sono legati all'ambiente, alla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e alla corruzione. Nell'ambito di ciascun processo di certificazione (ISO

14001, ISO 50001, ISO 45001, ISO 27001 e ISO 37001), infatti, il Gruppo svolge specifiche attività di identificazione, valutazione e gestione dei rischi che, congiuntamente alle attività di miglioramento continuo e alle politiche implementate, permettono all'azienda di gestirli efficacemente.

CODICE ETICO E COMITATO ETICO

Origine e funzione del Codice 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.

Comitato Etico

SEA ha istituito un Comitato Etico, deputato a garantire la diffusione, l'osservanza, la corretta interpretazione e l'aggiornamento del Codice Etico, nominato da ultimo il 31 maggio 2022 e composto 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 2022 il Comitato Etico si è riunito 3 volte, trattando in particolare lo stato di diffusione e l'attuazione del Codice.

Le società controllate SEA Prime e Airport ICT Services hanno adottato un proprio Codice Etico ispirato ai principi espressi nel Codice SEA, approvato dai rispettivi organi amministrativi e hanno nominato quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo.



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

Attività di formazione e divulgazione del Codice Etico

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 2022 con le seguenti iniziative:

- aggiornamento dell'informativa relativa alle varie componenti del Modello nella *intranet* aziendale e nella sezione personale HR;
- messa a disposizione ai dipendenti neo-assunti del Codice Etico e del Modello di Organizzazione e Gestione nelle sezioni *intranet* dedicate;
- pubblicazione nella *intranet* aziendale dell'aggiornamento della Mappatura dei rischi 231/01;
- pubblicazione di un video di informazione e sensibilizzazione sull'importanza del Modello.

L'informazione e la formazione sul D. Lgs. 231/2001 e sul Modello SEA si è articolata, nel corso del 2022, come segue:

- comunicazione nella *intranet* aziendale a tutti i dipendenti, inclusi i Dirigenti, dell'approvazione, da parte del CdA, dell'ultima edizione del Modello e dei principali aggiornamenti apportati;
- effettuazione di sessioni ad personam per 7 neo Dirigenti/Responsabili di aree sensibili ai fini dell'attuazione del Modello;
- sessione di *refresh* formativo per i responsabili *Maintenance* (15) con un focus sui rischi 231/01 e anticorruzione specifici dell'area;
- prosecuzione del corso *on line* con test finale sul Modello 231/01, dell'anticorruzione per il personale amministrativo e attivazione dello stesso corso per il personale turnista; al 31 dicembre i corsi sono stati effettuati dal 75% degli aventi diritto.

POLITICA ANTICORRUZIONE

Per questo tema si rimanda a quanto pubblicato sul sito *corporate* del Gruppo SEA al seguente indirizzo: <https://sea-milano.eu/it/governance/politica-prevenzione-corruzione>

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* l'8 marzo 2018 da TUV Italia. L'*audit*, di sorveglianza annuale effettuato dal certificatore a novembre 2022, ha confermato 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 Airport ICT Services, è stata effettuata una analisi dei processi aziendali al fine di poter individuare i rischi legati alla corruzione. Sono stati inoltre svolti 39 *audit* (di cui 24 presso SEA, 13 presso la controllata SEA Prime e 2 presso la controllata Airport ICT Services) - 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 2022, come già descritto per il D. Lgs. 231/2001 e per il Modello SEA.

Referente per l'Anticorruzione

SEA ha individuato un Referente per l'Anticorruzione nella persona del Responsabile della Funzione *Legal Affairs - Staff Services and Legal Compliance* della Società.

Il Referente Anticorruzione non è in alcun modo assimilabile né assolve ai compiti cui è chiamato il Responsabile Anticorruzione nominato ai sensi della Legge 190/2012, poiché la relativa previsione normativa non è applicabile a SEA. La società con l'individuazione di un Referente per l'Anticorruzione ha infatti inteso principalmente agevolare anche i terzi nelle interlocuzioni con la stessa in materia di prevenzione della corruzione.



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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 nella società controllata SEA Prime. Airport ICT Services ha invece individuato, quale canale di segnalazione, la posta ordinaria.

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 Direzione *Legal and Corporate Affairs*.

Nel 2022 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.

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



MilanAirports

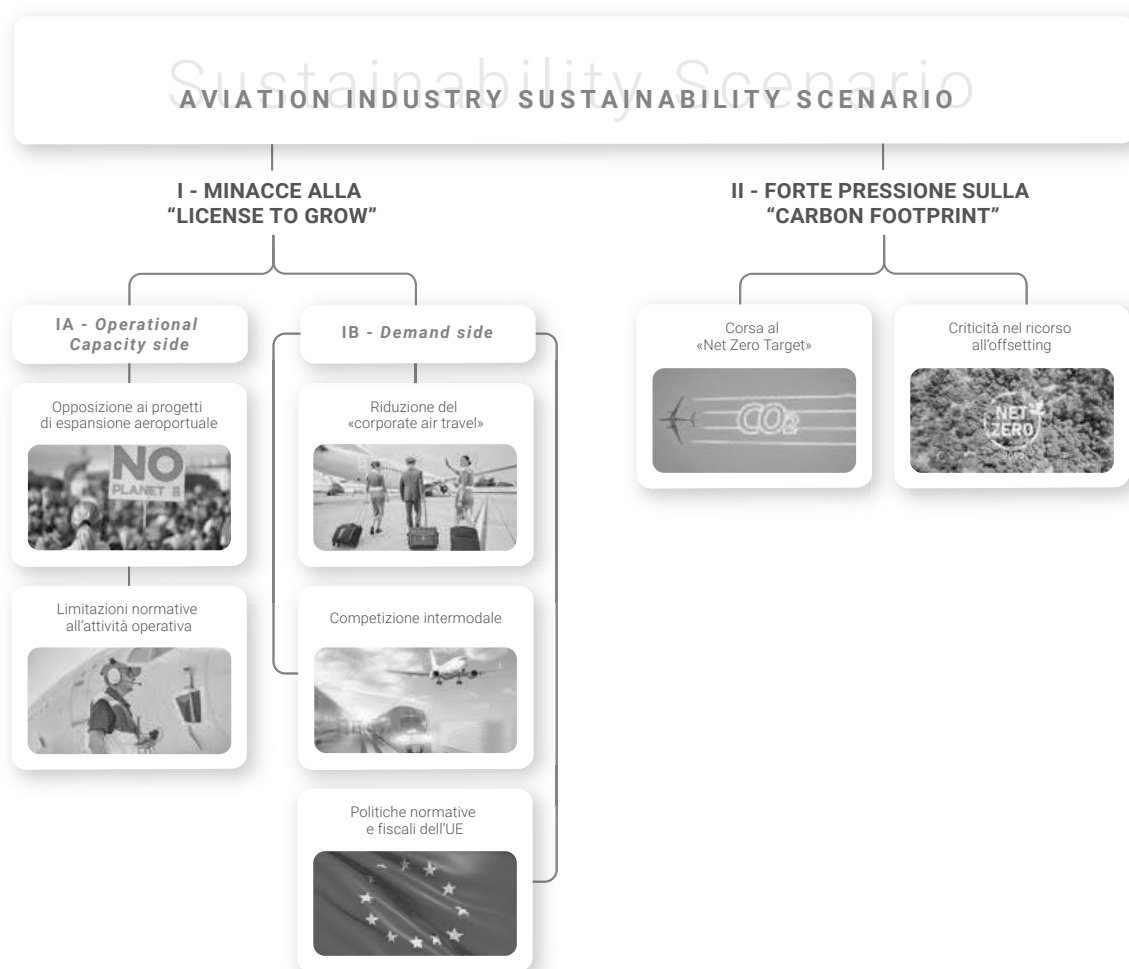
SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

SUSTAINABILITY SCENARIO

La strategia di sostenibilità adottata da SEA 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 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 2022 l'*escalation* di queste dinamiche è ulteriormente proseguita, continuando a porre al centro della scena la questione della decarbonizzazione del trasporto aereo.

Di seguito vengono sinteticamente classificati e descritti gli elementi principali di questo scenario.



Fonte: SEA

Sono due i macro-temi di riferimento: le minacce alla crescita del traffico aereo - provenienti sia da misure normative e di politica economica sia da dinamiche di mercato - e la pressione che le istituzioni, il mondo finanziario e l'opinione pubblica esercitano verso gli attori del trasporto aereo affinché questi ultimi accelerino le loro politiche di decarbonizzazione.



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Minacce alla “license to grow” degli aeroporti europei

In conseguenza della sua classificazione quale “settore difficile da decarbonizzare”, il trasporto aereo ha visto negli ultimi anni crescere rapidamente forme di contrasto alla sua volontà di recuperare i volumi di traffico e i tassi di crescita antecedenti alla pandemia di Covid-19. Ridurre il numero di voli è considerata una delle poche misure efficaci per contenere l'impronta carbonica dell'*industry* nel breve-medio periodo, nell'attesa che l'evoluzione tecnologica e la diffusione commerciale delle innovazioni generino le condizioni per una mobilità aerea a basse emissioni di CO₂. Questa convinzione sta trovando declinazione in interventi amministrativi e normativi, nelle *policy* europee sulla mobilità sostenibile, nelle politiche di decarbonizzazione delle grandi imprese e nelle strategie competitive di altri attori della mobilità.

OPPOSIZIONE ALL'ESPANSIONE DEGLI SCALI

Negli ultimi anni si è registrata in Europa una *escalation* delle opposizioni all'espansione di infrastrutture aeroportuali, che ha visto diversi progetti andare incontro a contestazioni, ricorsi, mancate autorizzazioni. In diversi paesi sono stati gli stessi Governi, a prescindere dalle prese di posizione degli ambientalisti, a negare il via libera ai piani di espansione dei loro scali, richiamandosi agli impegni di riduzione delle emissioni di CO₂ assunti con gli Accordi di Parigi del 2015 e alla divergenza che si sarebbe venuta a creare - rispetto a quegli impegni - con l'incremento dei volumi di traffico aereo che sarebbero derivati dall'estensione della capacità operativa di quegli scali. Tale presa di posizione ha ricevuto un importante *endorsement* da parte della Banca Europea degli Investimenti (in procinto di trasformarsi nella *Climate Bank Europea*) che nelle sue nuove linee guida (*Climate Bank Roadmap*, 2019) ha sottolineato l'indisponibilità a finanziare nuovi progetti di costruzione o espansione di aeroporti, garantendo il proprio sostegno unicamente a progettualità finalizzate a migliorare la qualità dei servizi e a decarbonizzare le operazioni.

PACCHETTO LEGISLATIVO “FIT FOR 55”

Le misure denominate “*Fit for 55 Aviation*” emanate dalla Commissione Europea nel 2021 - e attualmente in corso di finalizzazione con l'intervento del Parlamento e del Consiglio - include diversi provvedimenti rilevanti per gli aeroporti e l'industria del trasporto aereo:

- *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR), che impone la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in sosta;
- *ReFuelEU Aviation*, che impone l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF);
- revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia (ETD), che introduce una tassa sul kerosene;
- riforma generale dell'ETS che riduce, fino ad annullare, le quote gratuite concesse al settore dell'aviazione.

L'impatto delle politiche “*Fit for 55*” sugli aeroporti può essere suddiviso in due categorie:

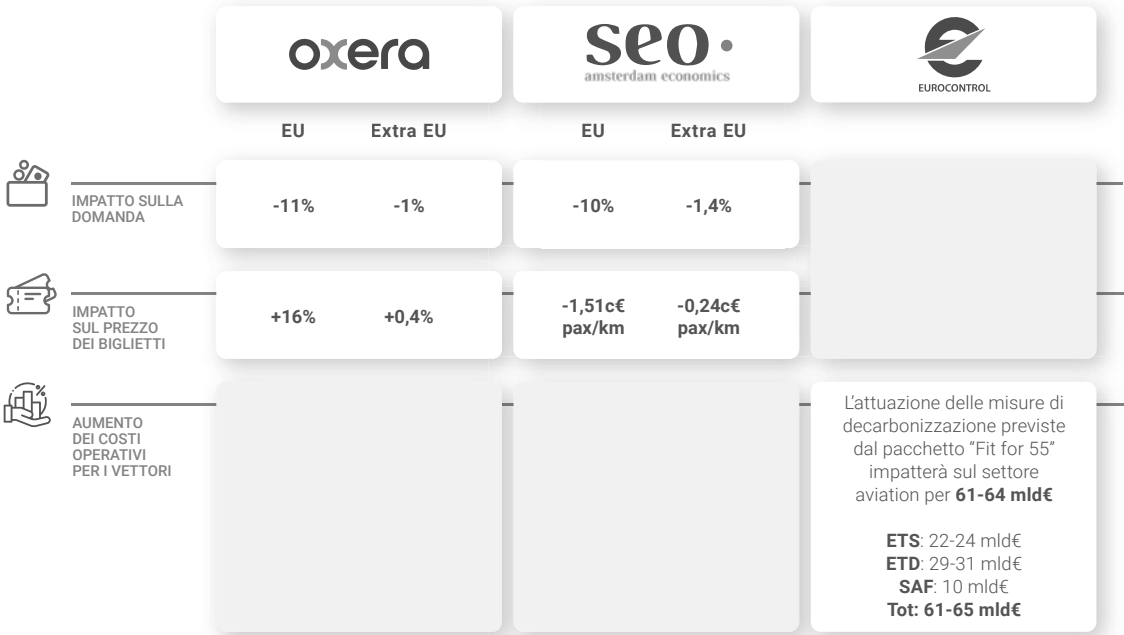
- impatti diretti, che impongono agli aeroporti di effettuare investimenti o sostenere costi operativi aggiuntivi;
- impatti indiretti, che portano ad aumenti dei costi per le compagnie aeree, che possono poi essere trasferiti ai passeggeri sotto forma di tariffe più elevate, causando una minore domanda di passeggeri e di entrate per gli aeroporti.



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Pacchetto EU “Fit for 55” – Impatti economico-competitivi stimati per l’aviation industry



Fonte: SEO Amsterdam Economics, Oxera, Eurocontrol (2022)

Gli aeroporti sono destinatari diretti solo della “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.

In base a quanto evidenziato da tre diversi studi, realizzati rispettivamente da SEO Amsterdam Economics, Oxera e Eurocontrol, l'introduzione delle nuove regole sull'ETS aviation, del ReFuelEU e della tassazione del kerosene (ETD) comporteranno costi aggiuntivi per le compagnie aeree, che saranno in tutto o in parte trasferiti ai passeggeri sotto forma di tariffe più elevate, generando una contrazione della domanda.

Sia SEO Amsterdam Economics che Oxera concordano sull'entità della riduzione della domanda al 2030-2035, che si attesterebbe al 10-11% rispetto a uno scenario “no policy”.

Secondo Oxera è probabile che gli aeroporti che si concentrano sul traffico a basso costo vengano significativamente interessati dalle misure, in parte a causa della loro focalizzazione sui voli intra-UE, ma anche perché queste porterebbero ad un aumento maggiore, in proporzione, delle loro tariffe. Queste riduzioni della domanda potrebbero portare a perdite di connettività in alcuni aeroporti.

Lo studio di Eurocontrol ha invece stimato l'entità del sovraccosto complessivo che l'entrata in vigore delle tre misure andrà a generare per le compagnie aeree, individuando un range potenziale compreso tra 55 e 62 miliardi di euro di costi aggiuntivi nel periodo 2022-2030. Secondo Eurocontrol questi oneri potrebbero ridursi a 33-46 miliardi di euro se l'industria accelerasse il ritmo di rinnovo delle flotte - passando ad aerei più efficienti - e se salisse rapidamente anche l'utilizzo di SAF.

“CLIMATE PLEDGES” E IMPATTO SUL TRAFFICO BUSINESS

Secondo dati T&E nel 2019 i viaggi d'affari hanno rappresentato circa il 15-20% dei viaggi aerei, con emissioni pari a circa 154 milioni di MtCO₂. Il settore ha subito un enorme shock con la pandemia di Covid-19 e la spesa per viaggi d'affari è diminuita del 52% nel 2020 (da 1,4 miliardi di dollari nel 2019 a 694 miliardi nel 2020). Molti analisti ritengono probabile



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

che nei prossimi anni questo *gap* venga recuperato solo in parte, anche a causa della diffusione degli impegni delle aziende per la riduzione della propria impronta carbonica.

Man mano che sempre più aziende adottano obiettivi di riduzione volontaria dei gas serra che incorporano le emissioni di Scopo 3 (quelle generate indirettamente da operazioni come i viaggi di lavoro) cresceranno le pressioni per ridurre i viaggi di lavoro, selezionare voli con meno emissioni o, al limite, acquistare carburanti per aviazione sostenibili attraverso accordi con compagnie aeree e fornitori di carburante.

Molte aziende hanno già annunciato importanti piani di riduzione delle trasferte (soprattutto per via aerea) dei loro dipendenti per riuscire a mantenersi in linea con le riduzioni programmate di emissioni di CO₂.

Inoltre, un sondaggio realizzato da Ipsos nell'ottobre 2022⁵ ha messo in risalto che:

1. tre quarti dei dipendenti aziendali vogliono che la loro società fissi degli obiettivi per ridurre i voli;
2. la maggior parte dei viaggiatori d'affari è pronta ad adottare misure per ridurre l'impatto dei propri viaggi;
3. oltre la metà dei viaggiatori ha segnalato un buon impatto sull'equilibrio tra lavoro e vita privata, sulla produttività e sulla salute a causa della riduzione dei viaggi. Il 67% è disposto a evitare i voli a lungo raggio pianificando più *meeting* locali rispetto a quelli globali, mentre il 72% è disposto a prendere meno voli per *meeting* interni al proprio paese.

COMPETIZIONE INTERMODALE

La "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente" varata nel 2020 dall'UE individua tra i vari obiettivi il raddoppio del volume di traffico ferroviario AV entro il 2030 e la sua triplicazione entro il 2050.

Tale crescita viene considerata auspicabile anche per drenare verso la ferrovia quote di traffico attualmente caratterizzanti i voli di breve-medio raggio a livello continentale.

A spingere in questa direzione alcune iniziative, di seguito descritte:

- Greenpeace EU ha commissionato una ricerca denominata "Get On Track: Train Alternatives to Short Haul in Europe" e realizzata da OBC Transeuropa (OBCT), dalla quale è risultato che un terzo dei voli a corto raggio più trafficati in Europa avrebbe alternative ferroviarie inferiori alle 6 ore. Sulla base di questi risultati Greenpeace ha avviato una campagna per chiedere che l'UE vieti i voli a corto raggio per i quali esiste un'alternativa di viaggio in treno inferiore alle 6 ore;
- nel 2022 ha ottenuto il via libera della Commissione Europea il progetto di fusione tra i due gruppi ferroviari Eurostar (UK) e Thalys (Belgio), che ha dato vita ad una nuova *holding*, denominata Eurostar Group, che ha annunciato di voler promuovere la ferrovia ad alta velocità sostenibile in Europa. Il progetto, denominato "Green Speed", intende trasportare 30 milioni di passeggeri l'anno sulle reti AV del gruppo, partendo dagli attuali 18,5 milioni, sottraendo quote di mercato ai voli di breve-medio raggio continentali.

Pressione per la riduzione della "carbon footprint"

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.

LA CORSA AL "NET ZERO 2030" DEGLI AEROPORTI EUROPEI

Più di 270 aeroporti della rete ACI Europe si sono già impegnati individualmente al raggiungimento del Net Zero al 2050, che rappresenta il 75,5% del traffico aereo passeggeri europeo (secondo i livelli di traffico del 2019). Quasi il 50% degli aeroporti ha obiettivi Net Zero ancora più ambiziosi nel mirino. Secondo dati ACI Europe più di 90 aeroporti in Europa hanno annunciato di voler raggiungere emissioni nette di carbonio pari a zero entro il

⁵ Sondaggio su 2.506 dipendenti di aziende operanti negli Stati Uniti, Regno Unito, Francia, Germania e Spagna. Per essere ammessi al sondaggio, gli intervistati dovevano essere impiegati a tempo pieno in un'organizzazione con almeno 50 dipendenti e avere un'età compresa tra i 18 e i 74 anni. (<https://travelsmartcampaign.org/library/majority-of-employees-expect-top-executives-to-set-corporate-flying-reduction-targets-new-survey/>).



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

2030. Entro l'anno obiettivo gli aeroporti avranno ridotto tutte le emissioni di CO₂ derivanti dalle operazioni dirette e neutralizzato le emissioni residue attraverso tecnologie a emissioni negative (rimozione e stoccaggio del carbonio). Una parte di questi aeroporti ha definito tale obiettivo acquisendo la certificazione *Airport Carbon Accreditation*, promossa da ACI Europe, che dal 2021 ha introdotto due nuovi livelli di accreditamento, il livello 4 e il livello 4+. A marzo 2023 sono 27 gli aeroporti europei accreditati al livello 4+ "Transizione", e 15 aeroporti accreditati al livello 4 "Trasformazione", che rappresentano rispettivamente l'11,4% e l'8,0% del traffico aereo europeo di passeggeri.

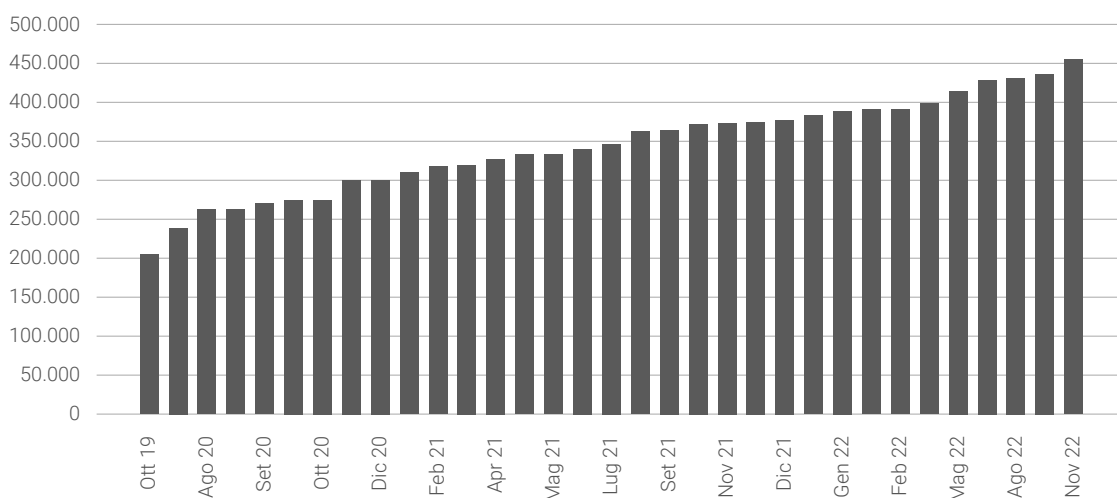
IL RUOLO DEL SAF E I TREND DI UTILIZZO PREVISTI

I combustibili aeronautici sostenibili (SAF) sono una delle poche tecnologie a basse emissioni di carbonio con il potenziale per contribuire alla decarbonizzazione del settore aeronautico e sono l'unica opzione utilizzabile già nel breve termine. Il SAF avrà un ruolo centrale nel processo di decarbonizzazione del comparto *aviation*, in particolare per i voli a medio e lungo raggio.

Rispetto al carburante per jet convenzionale, SAF può offrire una riduzione fino all'80% 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%.

Voli commerciali globali cumulativi con uso di SAF (ott 2019-nov 2022)



Fonte: CAPA

Il 2022 è stato un anno molto positivo per il SAF. I volumi - sia della produzione che degli acquisti - hanno raggiunto nuovi record, sono stati stipulati nuovi accordi globali su SAF e vengono messi in atto programmi di supporto da parte di alcuni aeroporti.

Gli accordi commerciali relativi al SAF nel 2022 hanno superato il totale cumulato dei 10 anni precedenti. Nei primi 11 mesi del 2022 le compagnie aeree commerciali hanno operato più di 72.000 voli di linea alimentati in parte da SAF. In totale, fino a novembre 2022 ci sono stati poco più di 455.000 voli commerciali SAF da quando è stato condotto il primo volo di prova nel 2011.



Gli accordi di fornitura di SAF si sono concentrati sulle compagnie aeree del Nord America e dell’Europa. Molte compagnie aeree stanno collaborando con i fornitori per raggiungere i loro obiettivi SAF.

Le aziende firmatarie dell’iniziativa *Clean Skies for Tomorrow* del *World Economic Forum*, ad esempio, si sono impegnate a sostenere l’obiettivo di raggiungere una miscela SAF del 10% nella fornitura globale di carburante per l’aviazione entro il 2030.

Programmi di sviluppo SAF

Attore	Società/Iniziativa	Obiettivo di produzione/ utilizzo di SAF (%/Mt)	Anno target
Compagnie aeree, aeroporti, società di logistica, produttori di carburante, clienti e piattaforme	Clean Skies for Tomorrow Initiative	10%	2030
	FedEx	30%	2030
	Deutsche Post (DHL Group)	30%	2030
	Amazon Air	5%	2030
Airlines	Alaska Air Group, Delta Air Lines, Finnair, International Airlines Group, JetBlue Airways, Malaysia Airlines, Qantas Airways, Royal Air Maroc, Sri Lankan Airlines	10%	2030
	Norwegian Air Shuttle	16-28%	2030
	Scandinavian Airlines System	17%	2030
	Ryanair	12.5%	2030
	Lufthansa Group	5-10%	2030
Fuel providers	Neste	1.5 Mt	2023
	Shell	2 Mt	2025
	OMV	0.7 Mt	2030
	Eni	0.5 Mt	2030

Fonte: IEA

L’espansione commerciale del SAF deve affrontare tre problemi principali: volume, prezzo e distribuzione.

In primo luogo, le materie prime esistenti per il SAF di nuova generazione sono per lo più disponibili solo su piccola scala e sono costose da trasformare. La produzione di SAF è ancora molto ridotta e rappresenta oggi meno dello 0,1% del consumo globale di carburante per l’aviazione.

Secondo IATA le compagnie aeree nel 2021 hanno acquistato ogni goccia dei 125 milioni di litri di SAF disponibili e si stima che nel 2022 siano stati prodotti circa 150 milioni di litri. Le proiezioni indicano che le compagnie aeree commerciali avranno bisogno di circa 5 miliardi di litri entro il 2025 e fino a 30 miliardi di litri entro il 2030 per raggiungere i propri obiettivi ambientali. Risolvere i problemi relativi alle materie prime, assicurandosi al tempo stesso che le forniture di materie prime soddisfino gli stringenti criteri ambientali, sarà fondamentale per il futuro successo di SAF.

In secondo luogo, i SAF rimangono costosi, secondo IATA il prezzo del SAF era compreso tra 2 e 4 volte quello del carburante per aerei a base fossile nel 2021, tuttavia l’aumento del prezzo del petrolio e l’esplosione dei margini di raffinazione nel 2022 e la continua riduzione dei prezzi SAF hanno fatto sì che il divario di costo si sia ridotto. Infine, l’erogazione di SAF negli aeroporti rimane ancora scarsamente diffusa: alla fine di ottobre 2022 risultavano 58 aeroporti che fornivano SAF per regolari operazioni commerciali di linea su base continuativa. Di questi, 32 si trovavano in Europa, 21 in Nord America, 4 in Asia e 1 in Oceania.

Sono pertanto necessarie politiche per sostenere il consumo di SAF e stimolare la crescita della domanda, necessarie per realizzare economie di scala. L’azione dei principali aeroporti può generare l’attrazione del mercato necessaria per catalizzare l’adozione di SAF, ma saranno necessari finanziamenti per la riduzione del rischio finanziario per promuovere l’innovazione continua intorno a processi di produzione sostenibili.



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

IL MERCATO DELL'OFFSETTING DI CO₂

I mercati volontari del carbonio sono nati per consentire agli emettitori di CO₂ di compensare le loro emissioni inevitabili (per motivi tecnici e/o economici) acquisendo crediti di carbonio generati da iniziative volte a rimuovere o evitare le emissioni di GHG dall'ambiente. 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 2022 per il mercato dell'*offsetting* è stato l'anno della crisi. Negli anni precedenti numerose analisi critiche provenienti da ambientalisti, media, istituti scientifici e società di *rating* avevano sollevato forti perplessità sulla reale efficacia delle compensazioni, mettendo in dubbio l'effettiva applicazione dei criteri di qualità (addizionalità, permanenza, effettività della linea di base, evitamento del doppio conteggio e degli impatti sociali) dei progetti su cui poggiano le transazioni di *carbon credit*.

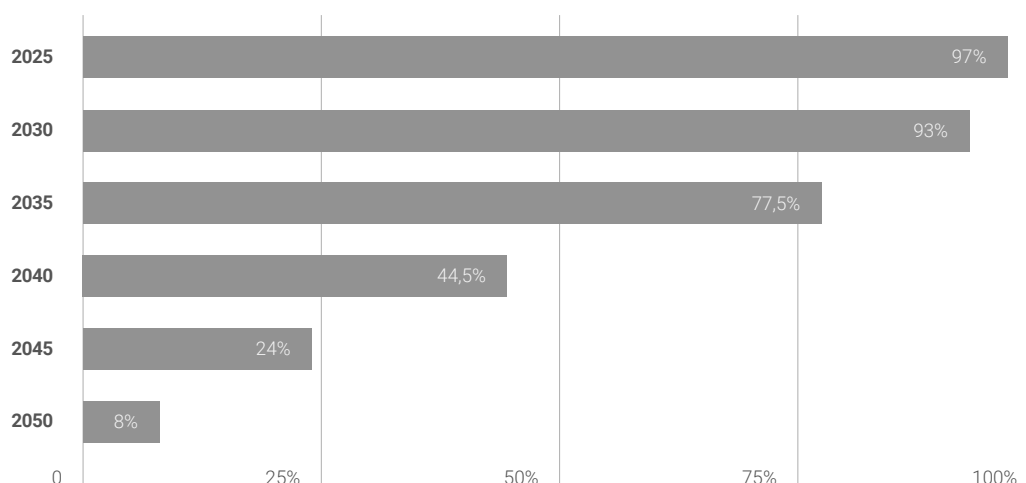
Il ruolo dell'offsetting nel settore aviation

L'agenzia aeronautica delle Nazioni Unite ICAO utilizza la compensazione come meccanismo chiave per decarbonizzare l'aviazione. Il *carbon offsetting* continuerà a essere una leva importante per l'industria aeronautica nei prossimi anni, dato che le tecnologie di propulsione a basse emissioni - come i motori elettrici o a idrogeno - cominceranno ad avere una diffusione significativa non prima del 2035 e la tecnologia per la cattura del carbonio non è stata ancora adeguatamente sviluppata.

Almeno fino al 2030, per stessa ammissione dell'ICAO, l'*offsetting* costituirà oltre il 90% della strategia di decarbonizzazione dell'*industry*, attraverso lo schema di compensazione denominato CORSIA, che si basa sull'acquisto - da parte delle compagnie aeree - di *carbon credits* nella misura necessaria a compensare la produzione di emissioni al di sopra di una determinata linea di base. CORSIA è un programma fortemente contestato da associazioni e *think tank* di matrice ambientalista, a causa del suo impatto molto blando sui conti delle compagnie aeree.

La *Ong Transport & Environment* sostiene - ad esempio - che il costo totale per tutte le compagnie aeree che operano voli dallo Spazio economico europeo (SEE) verso gli USA per compensare le loro emissioni nell'ambito dello schema CORSIA dovrebbe ammontare a non più di 118 milioni di euro nel 2030, rappresentando solo 0,4% dei loro costi operativi totali.

Stima dell'uso dell'offsetting per ridurre la CO₂ nel settore aviation dal 2025 al 2050



Fonte: IATA



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

L'*offsetting* rappresenta anche uno strumento di *green marketing* di crescente importanza per le compagnie aeree, che negli ultimi anni hanno lanciato programmi di compensazione del carbonio che consentono ai passeggeri di neutralizzare - attraverso l'acquisto di quote di *carbon credits* - le emissioni prodotte dai loro voli. In questi anni sono proliferati parallelamente le piattaforme digitali di calcolo delle emissioni generate dalle tratte aeree, consentendo ai passeggeri di conoscere in anticipo a quanto ammonta l'impronta carbonica del loro viaggio e l'equivalente monetario della compensazione.

Infine, gli aeroporti, attraverso il meccanismo di certificazione *Airport Carbon Accreditation (ACA)*, si affidano alle compensazioni per raggiungere il loro obiettivo volontario di "*carbon neutrality*" nell'ambito del loro programma di conseguimento del "*Net Zero Target*".

In conseguenza delle forti critiche sollevate attorno allo strumento dei *carbon credits*, il programma ACA nel 2022 ha prodotto un aggiornamento dell'*Offsetting Manual*, cui gli aeroporti devono fare riferimento nel definire le loro scelte di investimento in compensazione. La nuova versione del manuale punta a far convergere le scelte degli aeroporti su programmi di compensazione di maggior affidabilità. Sulla base di questa valutazione è stato stabilito un elenco di programmi di compensazione ammissibili e ai diversi progetti di compensazione sono stati attribuiti vari gradi di fiducia nella loro conformità ai criteri di qualità. Gli aeroporti devono scegliere progetti di *offsetting* solo da specifici programmi con adeguati requisiti di affidabilità. Inoltre, non devono prendere in considerazione progetti per i quali esistono preoccupazioni riguardo all'addizionalità, al calcolo e alla permanenza delle riduzioni delle emissioni, al rischio di dispersione e alle esternalità negative.

Gli aeroporti devono infine fornire una serie minima di informazioni sulle compensazioni acquistate.

Il mercato volontario dei carbon credits nel 2022 e le prospettive

Il mercato volontario del carbonio (VCM) nel 2022 ha messo in luce le sue debolezze e contraddizioni, evidenziando come nello stato attuale non abbia le potenzialità per affermarsi.

Afflitto dalle critiche dei media e degli investitori, il mercato della compensazione non è riuscito a crescere nel 2022 - così come ha rilevato Bloomberg NEF nel *Long-Term Carbon Offsets Outlook*. Gli investimenti in progetti

VCM sono cresciuti fino a 10 miliardi di dollari nel 2022 (rispetto ai 7 miliardi di dollari del 2021) secondo il rapporto. Eppure, il mercato non è riuscito a crescere come nel 2021: le aziende hanno acquistato solo 155 milioni di compensazioni (in calo del 4% rispetto al 2021) a causa dei timori di rischio reputazionale derivante dall'acquisto di crediti di bassa qualità. L'offerta di tali crediti è cresciuta solo del 2%, con 255 milioni di compensazioni create da progetti in tutto il mondo. L'offerta di crediti per la "deforestazione evitata" si è ridotta di un terzo dal 2021 al 2022. Alcune aziende sono infatti state accusate di *greenwashing* dopo aver acquistato tali compensazioni da progetti con un impatto ambientale discutibile.

Secondo Bloomberg NEF l'attuale mercato degli *offset*, costruito principalmente su transazioni bilaterali per crediti a basso costo, sta perdendo rapidamente credibilità. Gli acquirenti hanno bisogno di trasparenza, definizioni chiare sulla qualità e un facile accesso all'offerta di crediti premium, altrimenti negli anni futuri si replicheranno le dinamiche che hanno caratterizzato il 2022. L'andamento dei prezzi nel 2022 evidenzia come gran parte del valore che i crediti di carbonio avevano rapidamente guadagnato nel 2021 sia stato lentamente ma inesorabilmente perso nel 2022. Le cause vanno ricercate principalmente:

- nell'inizio del conflitto Russia-Ucraina e nella conseguente crisi energetica, che ha visto diversi attori del mercato lasciare le loro posizioni nel VCM perché attratti dai mercati petrolio e gas, più volatili e redditizi;
- nella manovra della Federal Reserve americana sull'aumento dei tassi di interesse. Nei mercati volontari del carbonio le tariffe più elevate hanno reso troppo costoso mantenere le posizioni VCM assunte da attori del mercato secondario nella speranza di un ulteriore innalzamento dei prezzi;
- nella consapevolezza di molte aziende, che hanno visto disattesa le loro aspettative sul varo di regole chiare dei meccanismi di accreditamento del carbonio in occasione della COP 27. Nel mezzo di questa incertezza normativa, la maggior parte degli acquirenti ha scelto di ritardare i propri acquisti di *offsets*.

Gran parte di ciò che accadrà nel 2023 dipenderà molto da una maggiore chiarezza su ciò che rende un credito di carbonio un credito di buona qualità, nonché da quando le aziende saranno autorizzate a impegnarsi in mercati volontari del carbonio senza rischiare accuse di *greenwashing*.

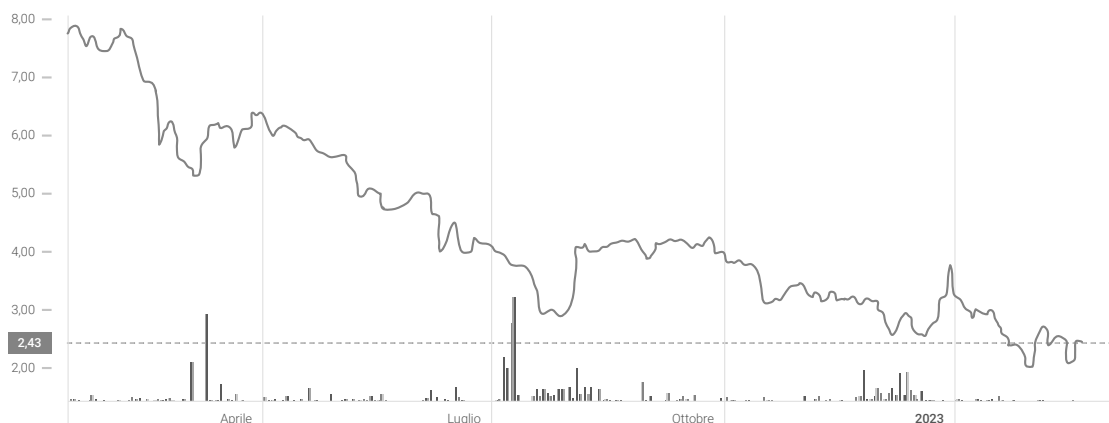


MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Guardando al 2050, Bloomberg NEF ha modellato offerta, domanda e prezzi per le compensazioni di carbonio in scenari potenziali. In ciascuno di essi la domanda crescerebbe, ma a tassi e prezzi sostanzialmente diversi. In un primo scenario di mercato volontario, le aziende potrebbero acquistare qualsiasi tipo di compensazione per raggiungere i propri obiettivi *Net-Zero* e avrebbero bisogno di 5,4 miliardi di compensazioni all'anno nel 2050. Il mercato rimarrebbe costantemente in eccesso di offerta e 8 miliardi di compensazioni verrebbero create ogni anno nel 2050, principalmente riferiti a progetti di deforestazione evitata. I prezzi aumenterebbero a soli 12 dollari a tonnellata nel 2030 e 35 dollari nel 2050. In questo scenario, il mercato sarebbe valutato a soli 15 miliardi dollari all'anno nel 2030, rispetto alle stime di circa 2 miliardi di oggi.

Andamento 2022-2023 delle quotazioni nei mercati volontari del carbonio



Fonte: carboncredit.com

Nello scenario di rimozione, l'equilibrio tra domanda e offerta sarebbe molto più stretto poiché solo le compensazioni da progetti che hanno effettivamente rimosso il carbonio dall'atmosfera potrebbero contare.

I crediti derivanti dalla deforestazione evitata o dai progetti di energia pulita verrebbero eliminati.

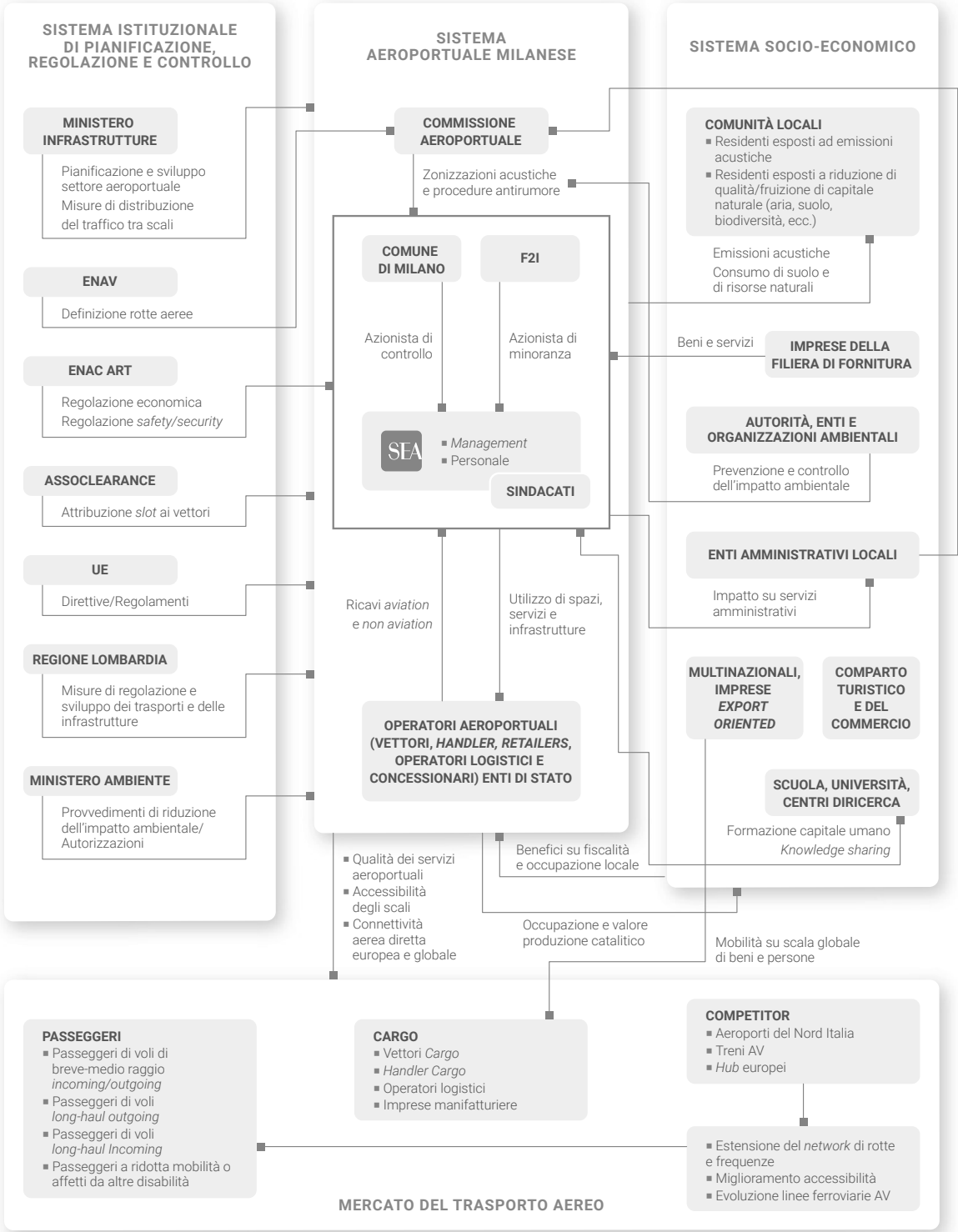
In questo scenario il mercato evidenzerebbe scarsità di offerta a partire dal 2037 perché la tecnologia per rimuovere il carbonio, la cattura diretta dell'aria (DAC), rimarrebbe costosa su larga scala.

I prezzi della compensazione delle emissioni di carbonio aumenterebbero sopra i 250 dollari a tonnellata, con un mercato annuale che raggiungerebbe un valore di circa mille miliardi di dollari.

Un mercato *offset* di sola rimozione indirizzerebbe gli investimenti in tecnologie come DAC (*Direct Air Capture*), contribuendo a ridurre i costi. Prezzi così elevati potrebbero anche costringere alcune aziende a investire in altre strategie di decarbonizzazione più incisive rispetto alle compensazioni.

SUSTAINABILITY STRATEGY

Mapa 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

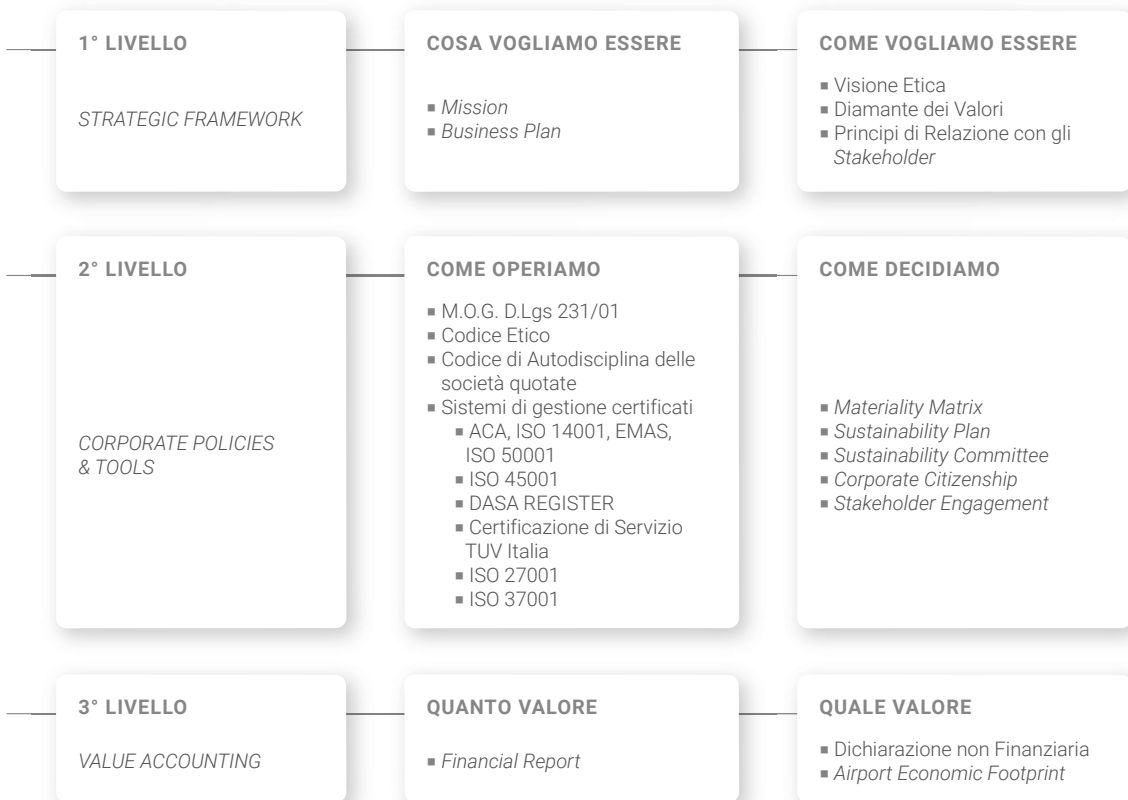
La strategia ESG di SEA ha l'obiettivo di governare le variabili di *business* di natura sociale e ambientale, valorizzando le dinamiche relazionali con gli *stakeholder* in maniera tale da rendere questi ultimi - più che semplici destinatari di una quota del valore generato dall'azienda - dei veri e 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 tematiche 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 Linate, Operations Malpensa, Public Affairs and External Communication, Quality and Client Management, Security Management, Compliance and Training, Supply Chain, ICT and Innovation, Corporate Affairs and Compliance Legal Counseling, Corporate Social Responsibility, Health and Safety at Work* e da rappresentanti della controllata SEA Prime.

Nel 2022 le tematiche ESG sono state trattate all'interno del *Management Committee* e hanno riguardato l'aggiornamento del Piano di Sostenibilità 2023-2027 approvato dal CdA il 10 febbraio 2023.



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 undici 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.

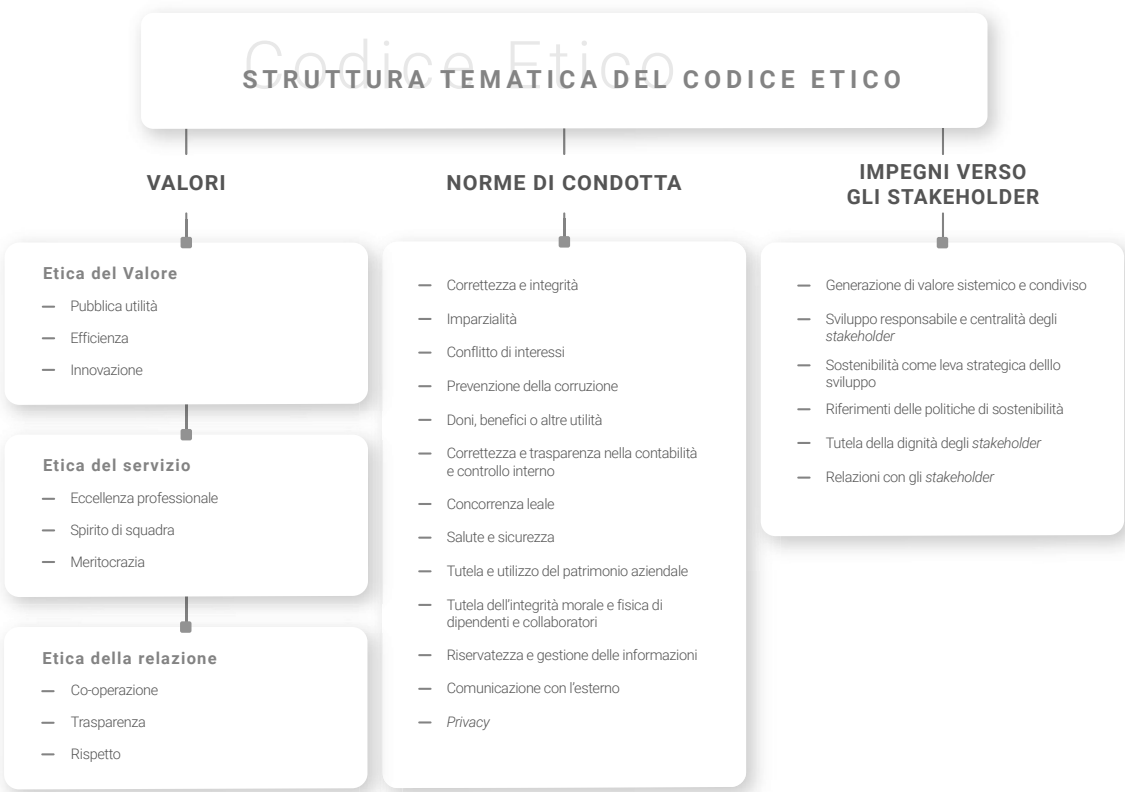
Codice Etico

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 di 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.



Il Diamante dei Valori

I valori di SEA corrispondono principalmente alla sedimentazione di buone prassi realizzate nel tempo, che hanno supportato l'organizzazione nelle diverse fasi della sua evoluzione.

Sono anche però paradigmi generativi di prassi auspiccate, in quanto non ancora o non del tutto attuate, che si rendono necessarie per l'organizzazione per gestire le sfide del cambiamento.

La trama complessiva dei valori sottende una concezione dell'azienda come "parte di un sistema complesso e interdipendente" con il contesto in cui essa opera.

Diamante dei valori



Materiality matrix

La matrice di materialità di SEA è stata realizzata nel 2020 attraverso un processo strutturato di analisi, valutazione e prioritizzazione dei temi potenzialmente materiali compiuta congiuntamente dal *management* SEA e dagli *stakeholder*. La *materiality matrix*, approvata dal CdA di SEA il 21 dicembre 2020, contempla 18 *issues* e verrà sottoposta a *deep review* nel corso del 2023.

MATERIALITY REASSESSMENT

Nel corso del 2022, anche a seguito del rilascio da parte del GRI della nuova versione degli *Standards* GRI, è stato realizzato un processo di rivisitazione della matrice di materialità esistente che si è articolato nei seguenti punti:

- analisi del contesto, con particolare riferimento all'evoluzione dei temi di sostenibilità all'interno dell'*aviation industry*;
- analisi comparativa tra le priorità d'intervento inserite nel Piano di Sostenibilità 2023-2027 e le *issues* presenti all'interno della *materiality matrix*;
- valutazione delle *issues* della matrice in termini di connessione con la matrice dei rischi aziendali;
- acquisizione del punto di vista degli *stakeholder* aziendali sulle priorità di sostenibilità di SEA attraverso una *survey* dedicata;
- ridefinizione del livello di rilevanza gerarchica delle *issues* materiali all'interno della matrice, sulla base delle risultanze delle analisi;
- integrazione della *materiality matrix* con una matrice d'impatto dei temi materiali, che classifica le *issues* materiali in base alla loro collocazione all'interno delle categorie effettivo-potenziale e positivo-negativo.

Il risultato di questo processo è stato condiviso con il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità di SEA in data 7 marzo 2023.

Per l'analisi del contesto si può fare riferimento al capitolo "*Sustainability Scenario*" del presente documento.

Si riportano di seguito le principali evidenze delle altre analisi condotte.

Allineamento tra Risk Analysis, Piano di Sostenibilità e Stakeholder view e conseguenze sulla rilevanza delle issues materiali

L'assessment condotto ha raccolto evidenze significative per la metà (9) delle material issues presenti nella matrice.

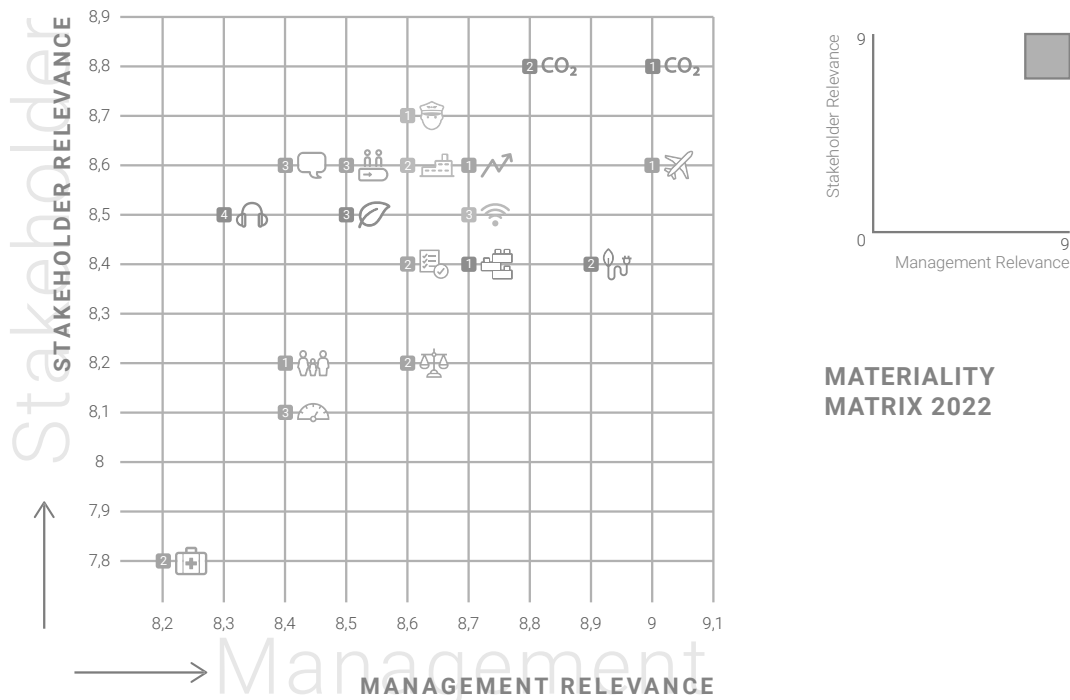
Allineamento del materiality reassessment

Material topics	Risk mapping connections	Stakeholder view (% campione per cui il tema è prioritario)	Sustainability plan	Δ
Riduzione emissioni dirette/indirette di CO ₂ e inquinanti	Top Risk 2022 Mancato raggiungimento obiettivi di riduzione	Green charges: 69% Incentivazione SAF: 72%	Decarbonization Plan in fase di implementazione	
Azioni di contenimento dell'impatto acustico	Top Risk 2022 Limitazione movimenti notturni a MXP	Green charges: 69%	Green charges in fase di implementazione (2024)	
Iniziative per la riduzione del gender gap	Top Risk 2022 People Shortage	Gender equality: 60%	In programma certificazione PdR 125	
Talent retention & acquisition	Top Risk 2022 People Shortage	Welfare aziendale: 78%	Diversity & Inclusion Plan Turnover generazionale	
Promozione della mobilità sostenibile	-	Low emissions accessibility: 83%	Modal shift plan in implementazione	
Infrastrutture compatibili con biodiversità e consumo di suolo	Top Risk 2022 Mancata autorizzazione del Master Plan MXP	Protezione ecosistemi: 62%	Biodiversity Policy in fase di elaborazione	
Massima sicurezza sanitaria nella gestione della customer experience	Minor Risk 2022 Maggiori costi per prolungamento misure contrasto pandemia	-	-	
Minimizzazione impatto sociale downsizing	Rischio eliminato 2022 Business interruption e peggioramento qualità per uscite anticipate 2022	-	-	

Fonte: SEA, Doxa (Stakeholder View)

Dall'analisi incrociata delle informazioni derivanti rispettivamente dalla matrice dei rischi aziendali, dal piano di sostenibilità e dalla survey condotta sugli stakeholder è emerso che:

- le material issues "Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e inquinanti", "Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂", "Azioni per il contenimento dell'impatto acustico", "Iniziative per la riduzione del gender gap", "Talent retention & acquisition" e "Promozione della mobilità sostenibile" salgono di rilevanza all'interno della matrice, in quanto presenti (tutte tranne l'ultima) all'interno della matrice dei top risks aziendali 2022, affrontate con priorità all'interno del Piano di Sostenibilità aziendale e oggetto di iniziative in fase di implementazione e, infine, citate da una elevata quota di stakeholder tra le tematiche che SEA dovrebbe affrontare con maggiore urgenza;
- la material issue "Infrastrutture compatibili con biodiversità e consumo di suolo" mantiene la propria collocazione in termini di rilevanza nella matrice in quanto - sebbene presente nella matrice dei top risk in connessione con l'iter di approvazione del Master Plan 2035 di Malpensa - sia gli stakeholder che il management hanno assegnato al tema un'urgenza inferiore a tutte le altre issues ambientali;
- le material issues "Massima sicurezza sanitaria nella gestione della customer experience" e "Minimizzazione impatto sociale del downsizing" vengono retrogradati in termini di rilevanza, in quanto il carico di aspettative, potenziali rischi e impatti connessi è stato superato nei fatti dall'evoluzione del contesto (recessione della pandemia di Covid-19) o dalla conclusione delle attività sottostanti (processo di downsizing del personale già portato a termine senza rilevanti conseguenze).



Pillars	Materiality Issues	SDGs
Governance Integrata	1 Visione strategica orientata al valore di lungo termine 2 Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di sostenibilità 3 Inserimento di <i>performance</i> ESG nel sistema MBO	5 GENDER EQUALITY 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH 9 INDUSTRY INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS 17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS
Capitale Infrastrutturale	1 Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate a <i>circular economy</i> 2 Promozione della mobilità sostenibile	7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY 9 INDUSTRY INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION 13 CLIMATE ACTION
Capitale Naturale	1 Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e di inquinanti 2 Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂ 3 Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo 4 Azioni di contenimento dell'impatto acustico	7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES 13 CLIMATE ACTION 15 LIFE ON LAND
Capitale Umano	1 Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del <i>downsizing</i> 2 Iniziative per la riduzione del Gender Gap 3 <i>Talent retention & acquisition</i>	5 GENDER EQUALITY 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH
Capitale Sociale	1 Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio 2 Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della <i>customer experience</i> 3 Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	9 INDUSTRY INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES
Capitale Intellettuale	1 Innovazione tecnologica nella gestione di <i>safety</i> e <i>security</i> 2 Ecosistema collaborativo aeroportuale per miglioramento qualità, efficienza, sicurezza 3 Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	9 INDUSTRY INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

In linea con quanto richiesto dalle linee guida GRI 3, le *material issues* di seguito esposte sono state classificate in base agli impatti a esse associabili. Le *issues* sono suddivise in 4 categorie: impatto positivo effettivo, impatto positivo potenziale, impatto negativo effettivo e impatto negativo potenziale. Poiché la denominazione assegnata alle *issues* materiali ha una connotazione intrinsecamente positiva, le *issues* appartenenti alle categorie di impatto negativo (effettivo e potenziale) sono state valutate considerando gli effetti derivanti da una gestione passiva o priva di efficacia, da parte di SEA, delle tematiche corrispondenti.

Impatto positivo effettivo

Tema materiale	Descrizione	Impatto
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.	Ripristino e ampliamento di un <i>network</i> di collegamenti <i>medium/long range</i> che impatta positivamente sul commercio internazionale e sul turismo con ricadute su occupazione e benessere del territorio.
Innovazione tecnologica nella gestione di safety e security	Adozione tempestiva di soluzioni tecnologiche per rendere sicuro e sereno il viaggio del passeggero all'interno dell'aeroporto, garantendogli un'esperienza piacevole, <i>touchless</i> e <i>seamless</i> .	Significativi incrementi di efficacia della <i>security</i> e riduzione tempi di attesa nelle varie fasi di avvicinamento all'imbarco.
Ecosistema collaborativo aeroportuale per migliorare qualità, efficienza, sicurezza	Sviluppo di sinergie e <i>partnership</i> con gli altri attori aeroportuali per ottimizzare le operazioni, conseguire efficienze, gestire efficacemente contingenze impreviste.	Incremento della <i>customer experience</i> (maggiore puntualità degli aeromobili e delle operazioni), di migliore gestione delle situazioni di crisi e di minor impatto sull'ambiente (rumore/ emissioni CO ₂).
Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	Sviluppo e implementazione di servizi ad alto valore aggiunto (<i>ChatBot</i> , app, servizi di pagamento digitale, <i>indoor navigation</i> , <i>MaaS</i> , ecc.).	Impatti positivi a 360 gradi sul <i>comfort</i> dell'esperienza aeroportuale.
Visione strategica orientata al valore di lungo termine	Adozione di <i>mindset</i> 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 <i>business</i> .	Contribuzione su società e ambiente attraverso la pianificazione, l'implementazione e il controllo di processi di sviluppo sostenibile basati sul coinvolgimento e la collaborazione sistematica con gli <i>stakeholder</i> .

Impatto positivo potenziale

Tema materiale	Descrizione	Impatto
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 indirizzi la gestione delle forme di capitale non-finanziario.	L'individuazione di obiettivi, azioni e risorse specifiche da destinare alla sostenibilità - in un'ottica di generazione di valore sistemico e di lungo periodo - e la loro integrazione strutturata nel <i>business plan</i> , delineano un'ambizione di impatto maggiormente positivo sulla società e sull'ambiente nel medio-lungo termine.
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 <i>business strategy</i> e della <i>sustainability strategy</i> con il set di <i>performance</i> che rilevano nell'erogazione delle premialità.	L'incremento della focalizzazione delle decisioni manageriali sui temi ESG e la miglior coniugazione delle scelte di sviluppo del <i>business</i> favoriscono la creazione di valore condiviso.
Talent retention & acquisition	Alimentare il profilo di azienda attraente per i nuovi talenti, mettendo in campo percorsi di valorizzazione ed <i>empowerment</i> professionale che stabilizzino l'indice di <i>retention</i> e consentano all'azienda di pianificare efficacemente le successioni ai vari livelli di responsabilità manageriale.	Una miglior valorizzazione dei giovani è in grado di generare ricadute positive su tutta la comunità aziendale, grazie al rafforzamento delle misure di <i>welfare</i> e di <i>work-life balance</i> .
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 <i>best practices</i> con l'obiettivo di salvaguardare la salute di passeggeri e operatori rispetto ai rischi di trasmissione del contagio da Covid-19.	Accelerazione dei processi di <i>seamless travel</i> e all'incremento dei livelli di sicurezza aeroportuali complessivi.

Impatto negativo potenziale

Tema materiale	Descrizione	Impatto
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.	Riduzione della stabilità occupazionale dei dipendenti coinvolti in operazioni di esternalizzazione e in una riduzione dell'efficienza operativa e della qualità dei servizi ai passeggeri per l'uscita anticipata delle risorse di maggior esperienza e per un contestuale fenomeno di "people shortage".
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.	Persistenza di barriere culturali all'accesso di lavoratrici, operando la società in un settore a tradizionale prevalenza maschile. Habitat lavorativo a bassa inclusività e incapace di armonizzare e valorizzare le varie forme di diversità.
Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate a circular economy	Impegno a una progressiva introduzione di protocolli di costruzione sostenibili delle infrastrutture, basati sulla rinnovabilità dei materiali, l'assenza di sostanze nocive o tossiche, l'attitudine a ridurre i costi di manutenzione e di esercizio degli edifici e la possibilità di riutilizzo dei materiali alla fine del loro ciclo di vita.	Realizzazione di manufatti a basse prestazioni energetiche e ad elevato consumo di risorse naturali ed emissioni climateranti, con conseguenze rilevanti anche sulle esigenze di smaltimento, a fine vita, dei materiali utilizzati.
Modalità strutturate di interlocuzione e di 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.	Deterioramento del rapporto di fiducia con gli stakeholder, disallineamento tra gli obiettivi della società e le esigenze del contesto, fino alla compromissione o perdita di opportunità di sviluppo.

Impatto negativo effettivo

Tema materiale	Descrizione	Impatto
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.	La mancata attivazione dell'azienda sul fronte della promozione di collaborazioni con aziende di trasporto e istituzioni pubbliche - finalizzate a incrementare l'accessibilità degli scali con mezzi di trasporto collettivo - e su quello dell'introduzione e diffusione di infrastrutture che incentivino e facilitino l'utilizzo di mezzi privati e pubblici a basso impatto (es. stazioni di ricarica di auto elettriche) determina una mancata riduzione delle emissioni di CO ₂ e dell'inquinamento atmosferico. Allo stesso tempo un'accelerazione dell'infrastrutturazione di collegamento ferroviario con gli scali determina, in alcuni casi, una riduzione dell'integrità naturalistica dei corridoi utilizzati.
Riduzione delle emissioni dirette di CO ₂ 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 CO ₂ generate all'interno del sedime aeroportuale e derivanti dalle attività proprie del gestore.	Contributo crescente della società al fenomeno del climate change e al mantenimento del settore aeroportuale nella retroguardia delle industry impegnate nella transizione energetica e climatica.
Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO ₂	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	Minore velocità delle iniziative di transizione climatica degli operatori dell'ecosistema aeroportuale.



Tema materiale	Descrizione	Impatto
Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	Impegno a valutare tutte le innovazioni tecnologiche e di processo (sia lato <i>air-side</i> sia <i>land-side</i>) che consentano di incrementare la capacità operativa delle infrastrutture a parità di suolo utilizzato e a studiare - attivando <i>partnership</i> 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.	Riduzione dell'integrità ecologica e un incremento dell'impermeabilizzazione del suolo nelle aree naturalistiche interessate all'espansione del sedime aeroportuale.
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.	Creazione di disagi ai residenti limitrofi agli scali, soprattutto nelle fasce orarie notturne.

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 business 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 funzioni operative 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>Net Zero</i> 2030 con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO₂ pari a zero entro il 2030. Normative e <i>trend</i> dell'industria sul <i>Net Zero</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 ottemperarne 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. Nel corso del 2022 sono stati approvati importanti investimenti in materia di efficientamento energetico. Ulteriori investimenti necessari alla transizione verso la sostenibilità, potrebbero in futuro ottenere finanziamenti pubblici (es. <i>Recovery Fund</i>/<i>Horizon 2020</i>/<i>Green Deal</i>).
Rischi connessi all'inquinamento atmosferico, idrico e del suolo	Si tratta dei 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".
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 status 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 per migliorare la resilienza degli asset aeroportuali, parte dei quali è oggetto di un programma europeo di cofinanziamento.

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Evoluzione della normativa ESG: normativa di settore e non di settore focalizzata su temi sociali, ambientali e di governance	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.	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.
	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 rincarico 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).	SEA ha costituito un gruppo di lavoro interno permanente (<i>Net Zero Team</i>) a presidio delle tematiche. 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>Net Zero</i> 2030.
Rischi connessi alla gestione e sviluppo delle necessarie competenze/risorse per lo svolgimento del business (es. selezione, formazione, retention, comunicazione interna, engagement) e alla gestione delle relazioni con i sindacati	L' <i>Ageing</i> della popolazione aziendale, potrebbe riflettersi sull'operatività in termini di minore efficienza/produttività, maggiori fenomeni di assenteismo e/o problemi di salute.	È stato implementato un Piano di <i>retention</i> finalizzato alla mitigazione del rischio.
	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.	È previsto un Piano di <i>retention</i> finalizzato alla mitigazione del rischio.
	Le iniziative di sviluppo del personale pianificate potrebbero non ottenere i risultati attesi in termini di <i>engagement</i> .	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 terminal, dai dipendenti, ecc.	Il settore del trasporto aereo ha attraversato e continua ad attraversare un contesto di <i>Skill Shortage</i> in cui risulta particolarmente arduo il reperimento di manodopera specializzata. Il <i>trend</i> è aggravato da specificità tipiche del processo di selezione e formazione dei lavoratori aeroportuali.	L'azienda ha preventivamente stimato i fabbisogni di forza lavoro per il 2023 e si è mossa con largo anticipo stipulando <i>partnership</i> con aziende terze e intensificando i processi di selezione e inserimento in particolare per talune aree operative.
	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 a 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/offsetting 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.	È stato costituito un gruppo di lavoro ad hoc (<i>Net Zero Team</i>) a presidio delle tematiche. 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, non si segnala la sussistenza di rischi rilevanti in termini di violazione dei diritti umani, per dipendenti e collaboratori compresi quelli dei fornitori che operano sul sedime aeroportuale. In riferimento a questo, si evidenzia che SEA effettua i controlli propedeutici all'ottenimento del tesserino aeroportuale obbligatorio per chiunque lavori in aeroporto, a garanzia di un continuo impegno anche in ambito salute e sicurezza aeroportuale. Per gli altri fornitori si rimanda al paragrafo "Classificazione dei fornitori in base a criteri di CSR". I rischi legali e di *compliance* sono connessi al rispetto di *policy* e normative interne (es. comportamenti del personale interno non conformi ai valori etici dell'azienda, mancato rispetto dei poteri di delega, ecc.), di leggi e regolamenti (es. mancato rispetto della normativa *privacy* in merito al trattamento dei dati personali). Possibili rischi di commissione di reati di corruzione vengono gestiti dal Gruppo tramite l'adozione di un proprio Modello 231 e della ISO 37001. Per informazioni aggiuntive si veda paragrafo "Sistema di controllo interno".

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 dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica 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. Nel corso del 2022 si è provveduto a formalizzare un Piano Investimenti per gli anni 2022-2023, in linea con quanto condiviso con ENAC e con l'Autorità Regolatoria dei Trasporti. Per accompagnare lo sviluppo degli aeroporti

di Malpensa e Linate nell'orizzonte di medio termine, è stato predisposto il Programma Quinquennale degli Interventi 2023-2027 che individua i progetti che SEA intende realizzare nell'aeroporto, in conformità alle indicazioni contenute nel *Master Plan*, ma considerando un arco temporale di riferimento più breve rispetto a quest'ultimo. Il Piano degli Investimenti e il Programma Quinquennale degli Interventi 2023-2027 includono anche interventi puntuali non espressamente illustrati nel *Master Plan*, ma comunque coerenti con le previsioni generali di sviluppo in esso contenute.

Tutti i documenti 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 per lo Sviluppo Funzionale del *Terminal*, che sostituisce il precedente Piano di utilizzo dell'Aerostazione e descrive in particolare modo gli interventi che possono incidere sulle caratteristiche funzionali dei *terminal* passeggeri con un orizzonte di medio termine (a quattro o cinque anni), e dal Piano delle Manutenzioni Straordinarie (PMS), che riguarda tutti gli interventi di adeguamento, rinnovo e sviluppo eseguiti su edifici, impianti e infrastrutture esistenti.

La redazione del PMS viene effettuata con cadenza annuale e, anche nel corso del 2022, SEA ha presentato a ENAC i Piani delle Manutenzioni Straordinarie di Malpensa e di Linate in accordo con le nuove "Linee guida per l'uniforme predisposizione e presentazione del Piano delle Manutenzioni Straordinarie" del 23/11/2021. Anche per quanto riguarda i Piani per lo Sviluppo Funzionale del *Terminal* (PSFT) sono stati



MilanAirports

RISORSE

trasmessi a ENAC quelli relativi ai *Terminal* 1 e 2 di Malpensa e quello riguardante il *Terminal* passeggeri di Linate; tutti e tre sono stati approvati da ENAC.

Nel corso del mese di Dicembre 2022, è pervenuta da ENAC una bozza di modifica alla struttura del PSFT, il quale si chiamerà Pi.Ter e sarà parte del Piano Investimenti allegato al Contratto di Programma, e con la previsione di istituire nuovamente il Piano di Utilizzo dell'Aerostazione con cadenza annuale o biennale. Si attenderà la formalizzazione di tale proposta da parte dell'ENAC ai fini di produrre la nuova documentazione nel 2023.

EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Nel triennio 2020-2022 sono stati realizzati investimenti per un valore complessivo di 191,6 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)

	2022	2021	2020	Totale 2020-2022
Malpensa <i>Terminal</i> 1	27,6	11,2	10,5	49,3
Malpensa <i>Terminal</i> 2	2,3	0,1	6,5	8,9
Malpensa <i>Cargo</i>	4,2	1,5	0,6	6,3
Linate	6,6	9,5	20,5	36,6
Infrastrutture di volo	12,3	16,2	3,5	32,0
Interventi vari	15,5	7,6	16,2	39,3
Beni mobili	7,8	4,2	7,2	19,2
Totale	76,4	50,3	64,9	191,6

Nota: Il totale non comprende la voce Immobilizzazioni IFRS 16 pari a 2,9 milioni di euro per il 2020, pari a 4,7 milioni di euro per il 2021 e pari a 3,9 milioni di euro per 2022; inoltre il valore del 2020 comprende 6,7 milioni di euro relativi a SEA Energia che non fa più parte del Gruppo SEA.

Fonte: SEA

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI MALPENSA

Dopo un biennio 2020-2021 fortemente condizionato dalla situazione emergenziale sanitaria, in cui SEA ha dovuto posticipare una serie di investimenti già programmati, la parziale ripresa del traffico aereo durante l'anno 2022 ha permesso di riattivare alcune opere, e di ridefinire un quadro di investimenti di breve-medio periodo, questo nonostante il sopraggiungere di ulteriori criticità e instabilità globali quali la guerra in Ucraina, e i rincari energetici e delle altre materie prime.

Le opere eseguite sulle infrastrutture *air-side* dell'aeroporto hanno riguardato prevalentemente interventi di:

- riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento/incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo;
- conclusione della riqualifica della pavimentazione e delle opere civili per gli impianti AVL in corrispondenza delle intersezioni tra la pista 17R/35L e le *taxiway* "EM" ed "EW", mentre in altre zone è stato effettuato il consolidamento delle basi dei fuochi di asse pista e il rifacimento di alcuni tratti dei canali di drenaggio;
- proseguimento dell'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*);
- attivazione dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, che verrà sviluppato nel corso del 2023, e consentirà di incrementare i livelli di *safety* del piazzale rendendo disponibile un sistema di controllo continuo della movimentazione di velivoli e mezzi, in grado di effettuare anche delle registrazioni da utilizzare per eventuali analisi/indagini sulle operazioni condotte nelle aree operative.



MilanAirports

RISORSE

Nel *terminal 1* sono continuati gli 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*;
- completamento 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*);
- attivazione dei lavori riguardanti il *Progetto Smart Security* con l'installazione di nuove linee automatizzate e di nuovi apparati EDS che garantiscono una più elevata capacità operativa del sistema;
- apparati di *self-enrollment* per la gestione delle nuove procedure di controllo di frontiera che verranno applicate dal 2023 (*Entry Exit System*);
- interventi per la modifica del *lay-out* con incremento degli spazi destinati alla sosta dei passeggeri in attesa di recarsi agli imbarchi e miglioramento dei percorsi di circolazione in area partenze;
- realizzazione di nuove aree di pre-imbarco ai *gates* del satellite centrale;
- proseguimento degli interventi di unificazione e aggiornamento tecnologico del sistema di rilevazione incendi, nonché opere per migliorare i livelli di *safety* in area BHS durante le attività di manutenzione.

Per quanto riguarda l'area merci, nel corso del 2022 sono state realizzate piccole opere di riqualifica e manutenzione straordinaria degli edifici e dei magazzini esistenti.

Nell'arco del 2022, la ripresa del traffico aereo ha comportato la riattivazione di una serie di interventi per la riapertura del *terminal 2* nella stagione *Summer 2023*, quali gli apparati *self bag drop* in area *check-in* e l'adeguamento del sistema HBS allo *standard 3* di ECAC.

Contestualmente sono stati programmati anche alcuni interventi di sviluppo e rinnovo come il potenziamento dell'area destinata ai controlli di sicurezza dei passeggeri in partenza, l'installazione degli apparati destinati ai controlli *Entry Exit System* sia agli arrivi che alle partenze, la riqualifica del percorso in passerella utilizzato dai passeggeri in arrivo per raggiungere la sala ritiro bagagli, la sostituzione di alcuni impianti di trasporto persone e la riqualifica dell'area del *Duty Free Shop* e delle zone a essa limitrofe.

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI LINATE

Dopo il completamento, avvenuto nel 2021, del progetto di demo-ricostruzione del "corpo F" e l'esecuzione di numerosi interventi di riqualifica funzionale, nel 2022 i principali interventi di riqualifica funzionale del *terminal* hanno riguardato:

- avanzamento delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico;
- completamento dei lavori sul *Progetto Smart Security* (nuove linee automatizzate e nuovi apparati EDS);
- attivazione delle opere correlate alla prossima entrata in esercizio delle procedure *Entry Exit System* per i quali sono stati sviluppati i progetti riguardanti l'installazione dei nuovi apparati di *self enrollment* sia in area arrivi che in area partenze.

Gli interventi più significativi che hanno interessato le infrastrutture *air-side* sono stati:

- rinnovo dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, che consente di incrementare i livelli di *safety* del piazzale rendendo disponibile un sistema di controllo continuo della movimentazione di velivoli e mezzi, e in grado di effettuare anche delle registrazioni da utilizzare per eventuali analisi/indagini sulle operazioni condotte nelle aree operative;
- progettazione dell'ampliamento del piazzale destinato alla sosta degli aeromobili di aviazione generale (area ovest del sedime) la cui realizzazione è programmata nel corso del 2023 e che consente l'incremento della capacità di sosta dei velivoli, tenendo anche conto della realizzazione del nuovo *hangar 10* che impone una modifica di *lay-out* delle aree di sosta esistenti per garantire le corrette manovre di ingresso e uscita dei velivoli dal fabbricato.

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



MilanAirports

RISORSE

volumi di traffico e di un contesto di riferimento caratterizzato da un elevato livello di urbanizzazione.

Nel gennaio 2017 dopo l'approvazione di ENAC è stata attivata la procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale che si è conclusa positivamente nel 2019, con l'emissione di apposito Decreto ministeriale.

Nel 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 è stata avviata la procedura VIA. Nel 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 a una nuova fase di presentazione di eventuali osservazioni. Le integrazioni presentate non sono risultate sufficienti a contenere i pareri negativi del consorzio dei Comuni del CUV e del Parco del Ticino, in particolare l'elemento ostativo più rilevante era relativo all'eccessivo consumo di suolo per l'espansione a sud dei magazzini *cargo* (in totale 60 ha). Al fine di superare l'impasse, nel primo trimestre del 2022 Regione Lombardia ha dato l'avvio all'iniziativa di predisporre un Protocollo di Intesa per la finalizzazione positiva della procedura VIA a livello regionale, propedeutico alla formulazione finale del parere regionale (dicembre 2022). In seguito a un'attività intensa svolta anche attraverso una serie di confronti e continue interlocuzioni con gli Enti portatori di interesse del progetto *Master Plan* 2035, in giugno 2022 SEA ha sottoscritto il suddetto Protocollo d'Intesa insieme a Regione Lombardia, ENAC (responsabile del procedimento di VIA presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), i Comuni del CUV e, infine, la Provincia di Varese.

Sulla base di quanto condiviso con i sottoscrittori del Protocollo, nel luglio del 2022 sono state formulate ulteriori integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale, presentando un nuovo sviluppo a sud ridimensionato su un consumo di suolo pari a 44 ha. A valle di queste ultime integrazioni, oltre al pervenuto parere positivo di Regione Lombardia e comuni del CUV, altri soggetti interessati hanno presentato osservazioni e/o pareri al vaglio della Commissione Tecnica VIA, che si dovrà pertanto esprimere nel corso del 2023. Si è pertanto in attesa del completamento delle valutazioni da parte della struttura del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica 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.



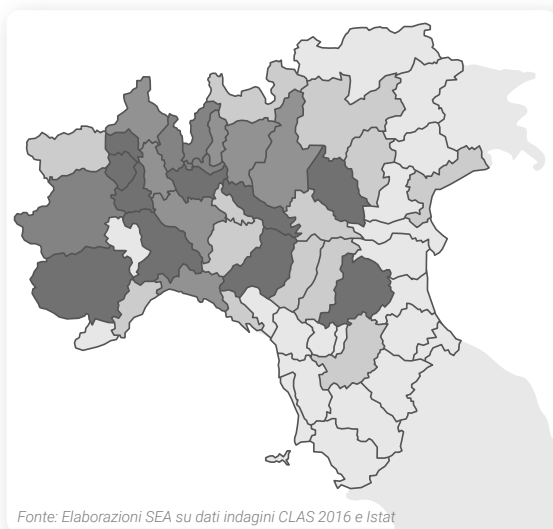
MilanAirports

RISORSE

Catchment area del sistema aeroportuale

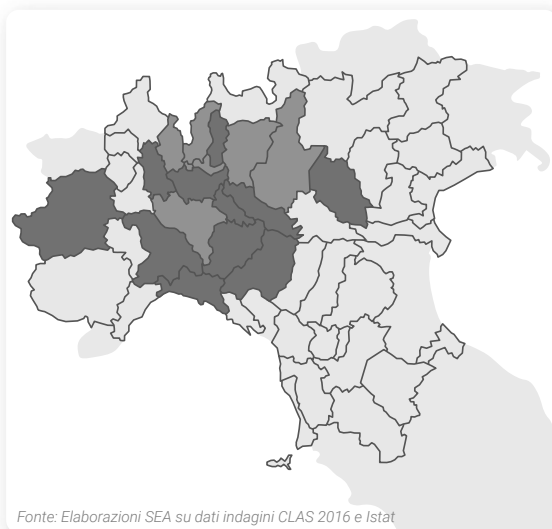
La *catchment area* del sistema aeroportuale milanese comprende principalmente, in termini di intensità attrattiva, nell'ordine: la città metropolitana di Milano, il territorio della Regione Lombardia e il Nord Ovest italiano. Si estende inoltre - seppur con una minore capacità di intercettazione della 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



Fonte: Elaborazioni SEA su dati indagini CLAS 2016 e Istat

Catchment area dell'aeroporto di Linate



Fonte: Elaborazioni SEA su dati indagini CLAS 2016 e Istat

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.

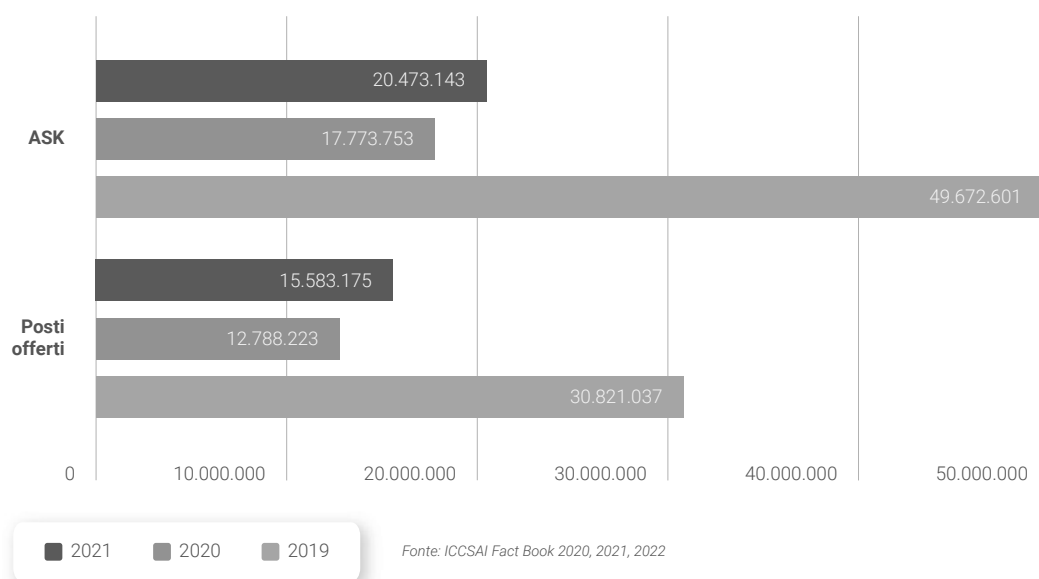
CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI LINATE

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'area urbana di Milano nel 2021 ha registrato un recupero dell'offerta di connettività aerea, dopo il crollo accusato nel 2020 in seguito alla pandemia (-64% gli ASK - *Available Seat Kilometer* - offerti rispetto all'anno precedente). 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. L'incremento di ASK generato nel 2021 dal sistema aeroportuale comprendente Malpensa, Linate e Orio al Serio è stato del 15,2% rispetto al 2020, mentre quello relativo al numero di posti offerti è cresciuto del 21,8%. Entrambi gli indicatori evidenziano comunque un distacco ancora consistente rispetto al 2019 (-58,8% e -49,4% rispettivamente). L'area urbana di Milano ha mantenuto il 7° posto del *ranking* europeo, conquistato nel 2020, davanti ad aree metropolitane come Zurigo, Roma e Barcellona.

Offerta di trasporto aereo dell'area urbana di Milano (ASK .000)





MilanAirports

RISORSE

Malpensa - che nel 2020 aveva 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 di 10 punti rispetto all'anno precedente - nel 2021 ha registrato un'inversione di tendenza per quanto riguarda gli ASK complessivamente disponibili, cresciuti del 9,2%.

Questa crescita ha consentito allo scalo di guadagnare 2 posizioni e collocarsi al 15° posto tra gli aeroporti europei per volume di offerta. Anche il numero di posti offerti ha registrato un incremento (+12,3%) rispetto al 2020, che ha consentito a Malpensa di collocarsi al 16° posto (+ 3 posizioni) nel *ranking* continentale.

Evoluzione dell'offerta di trasporto aereo dello scalo di Malpensa (.000)

	2021	2020	2019
ASK	12.651.925	11.579.831	37.344.826
ASK intra-EU	5.525.581	4.599.419	11.528.158
ASK extra-EU	7.126.345	6.980.412	26.816.668
ASK extra-EU/ASK totali	56,3%	60,3%	71,8%

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

La resilienza della connettività aerea del sistema aeroportuale milanese durante la pandemia è correlata alla forte crescita dell'attività *cargo*. Lo scalo di Malpensa - che nel 2020 era 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) - classificandosi al 9° posto con 12,3 milioni di WLU - nel 2021 ha ulteriormente consolidato questo risultato salendo al 7° posto, con oltre 17 milioni di WLU, appena dietro i grandi *hub* continentali.

Ranking degli scali europei con maggior volume di traffico complessivo nel 2021

Aeroporto	WLU
Francoforte	47.100.809
Parigi CDG	46.010.638
Schiphol	42.165.673
Heathrow	33.424.263
Madrid	29.368.919
Barcellona	20.236.531
Milano Malpensa	17.040.203
Parigi Orly	16.531.446
Lipsia	16.234.007
Brussels	15.928.478

Fonte: ICCSAI Fact Book 2022

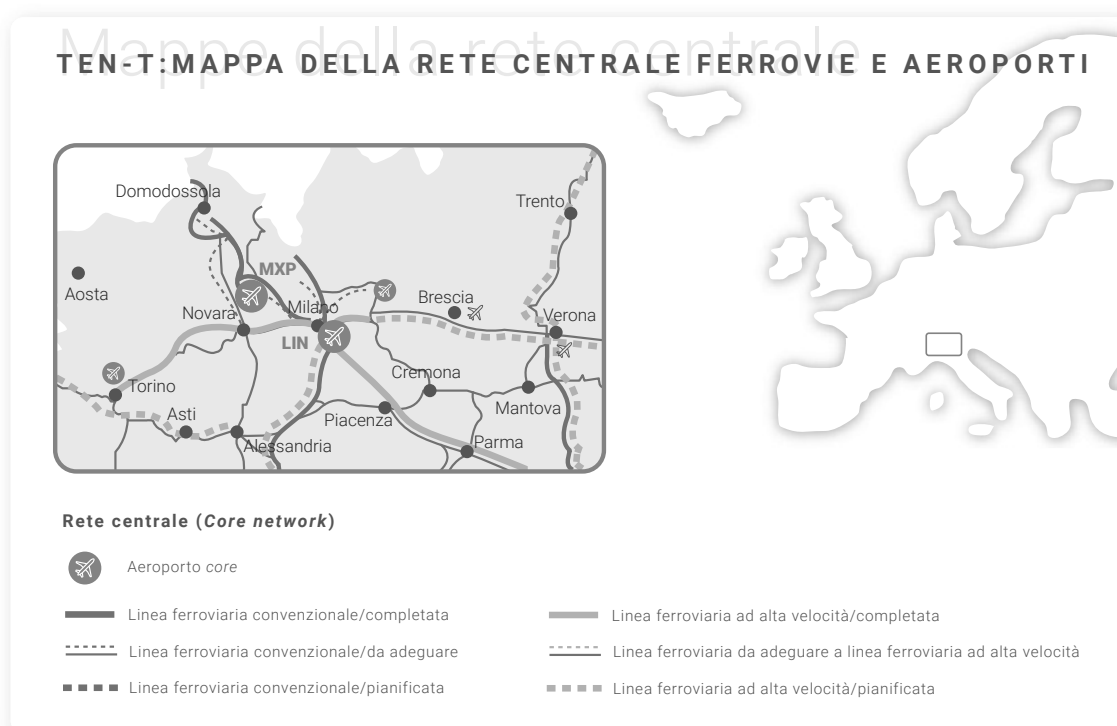


MilanAirports

RISORSE

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.



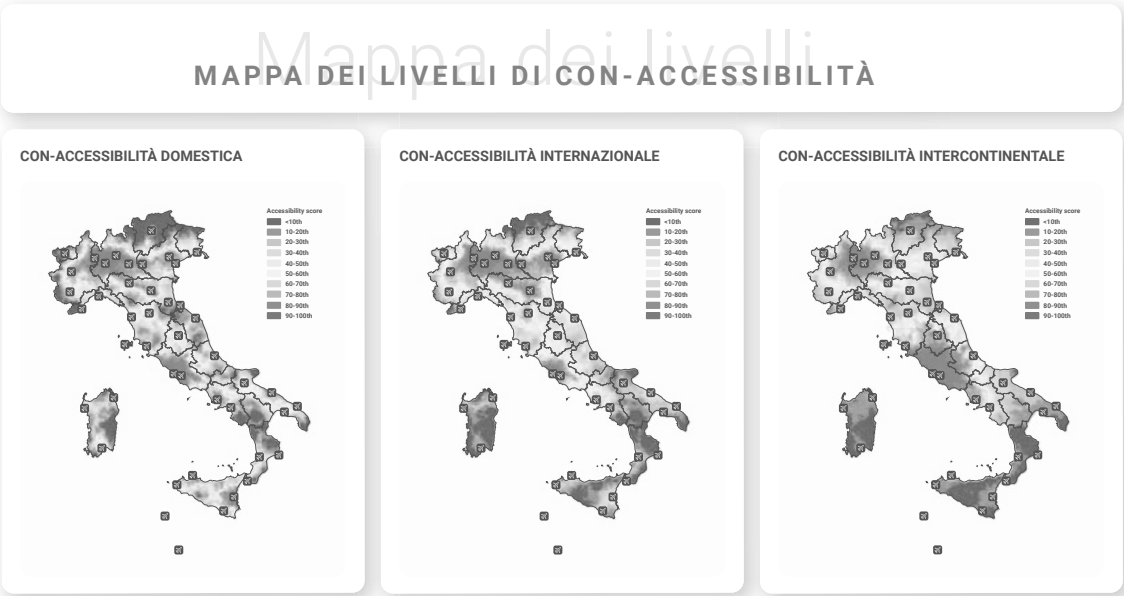
Fonte: Elaborazione SEA su mappe del Regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio

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 europea,⁶ al fine di favorire la competitività e lo sviluppo sostenibile dei territori dell'Unione.

⁶ 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.

L'accessibilità nel Piano Nazionale degli Aeroporti

A livello nazionale, le linee di indirizzo per lo sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale delineate da ENAC nel nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) riguardano anche l'accessibilità degli aeroporti e l'integrazione con le reti di trasporto. Affinchè sia raggiunta la piena integrazione intermodale degli aeroporti nel territorio, il Piano stabilisce degli obiettivi minimi di accessibilità sostenibile, da raggiungere valorizzando e potenziando non soltanto il trasporto su ferro ma anche l'utilizzo di veicoli elettrici e a idrogeno come modalità di accesso agli scali. Il Piano introduce, inoltre, il parametro della "con-accessibilità" dei sistemi aeroportuali, che mette in relazione la capacità di offerta del servizio aereo dei singoli aeroporti (es. la connettività) con il grado di accessibilità terrestre degli stessi, al fine di individuare i fabbisogni del territorio.



Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti - Proposta di Piano; ottobre 2022

Gli interventi per il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti individuati dal MIMS

L'allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del 2022 descrive le scelte del governo in materia di infrastrutture, mobilità e logistica alla luce del nuovo quadro concettuale e degli obiettivi perseguiti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), anche alla luce del PNRR e del PNC.

Il documento conferma la collocazione degli aeroporti di Linate e Malpensa nella rete aeroportuale SNIT di 1° livello (v. Tabella I.3.2.3 Definizione della rete aeroportuale SNIT di 1° e 2° livello dell'Allegato), 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 rete RFI (Venezia AV, Bergamo AV, Catania, Brindisi) o metropolitana (Napoli, Milano Linate, Firenze), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione (Genova, Lamezia Terme)	Milano Linate	Programmi prioritari - Modalità Aeroporti (Tabella III.5.1) Programmi da sottoporre a Progetto di Fattibilità - Modalità Aeroporti (Tabella III.5.3)
Potenziamento dei servizi ferroviari di collegamento a Malpensa (Rho-Gallarate, collegamento Sud, collegamento Nord)	Milano Malpensa	Programmi da sottoporre Project Review - Modalità Aeroporti (Tabella III.5.2)

Fonte: Documento di Economia e Finanza 2022, Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti"



MilanAirports

RISORSE

Il Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Lombardia

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

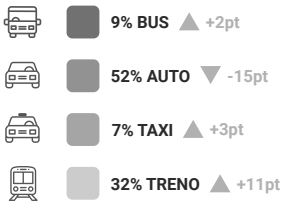
LE MODALITÀ DI ACCESSO DEI PASSEGGERI AGLI SCALI MILANESI

Nel 2022 la modalità di fruizione di mezzi e servizi di trasporto per raggiungere gli aeroporti da parte dei passeggeri è più orientata verso l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblici, infatti in entrambi gli scali si rileva una diminuzione significativa della quota modale di accesso con auto privata: -12 punti percentuali a Linate e -15 punti percentuali a Malpensa rispetto al 2021 a vantaggio dell'utilizzo del bus (+13 a Linate e +2 a Malpensa) e del taxi a Malpensa (+3) mentre a Linate diminuisce di un punto percentuale.

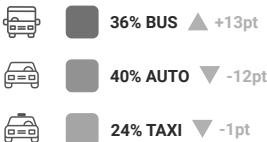
L'utilizzo del treno per gli spostamenti da/per Malpensa registra una crescita di +11 punti percentuali passando dal 21% al 32%.

Modalità di accesso dei passeggeri agli aeroporti milanesi

MALPENSA



LINATE



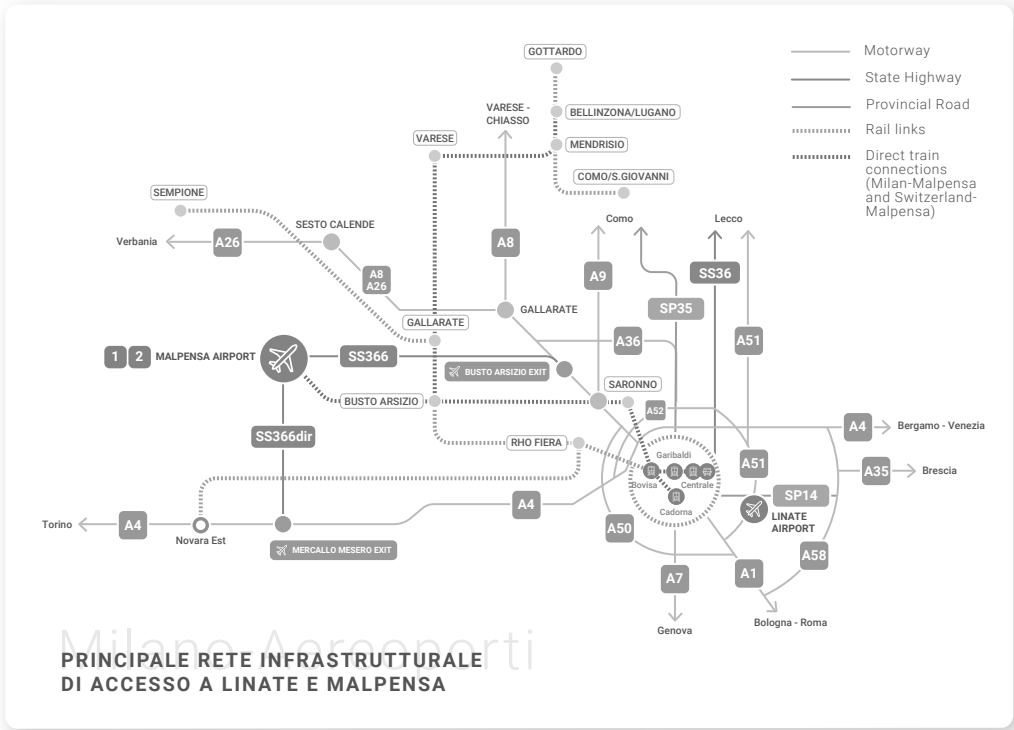
Fonte: Profilazione passeggeri sistema milanese 2022 vs 2021, elaborazione SEA su dati CFI Group

ACCESSIBILITÀ ATTUALE E FUTURA AGLI AEROPORTI

Aeroporto di Linate

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. 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 dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia.

Principale rete infrastrutturale di accesso a Linate e Malpensa



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 Pioltello 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 - Pioltello Limite - Pioltello Malaspina
Linea 183 Aeroporto di Linate - Idroscalo	Operativa (invariata)
Linea 923 Ospedale S. Raffaele - Aeroporto di Linate	Urbana del Comune di Segrate (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

La principale infrastruttura stradale di collegamento tra l'aeroporto e il centro città è costituita da Viale Forlanini. Linate è raggiungibile anche 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.

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.

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

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 Paullese	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.servizirl.it/>)

Da tale nuovo schema di rete potrà trarre beneficio anche l'aeroporto di Linate, poiché una significativa quota parte del traffico di attraversamento oggi concentrato su Milano andrà ad utilizzare le nuove direttrici. Riducendo la congestione di cui oggi soffre il sistema stradale milanese, verrà liberata capacità sulla rete viaria attuale e miglioreranno i livelli di servizio sugli assi di accesso al centro cittadino e alle aree a esso immediatamente limitrofe (in particolare Linate).



MilanAirports

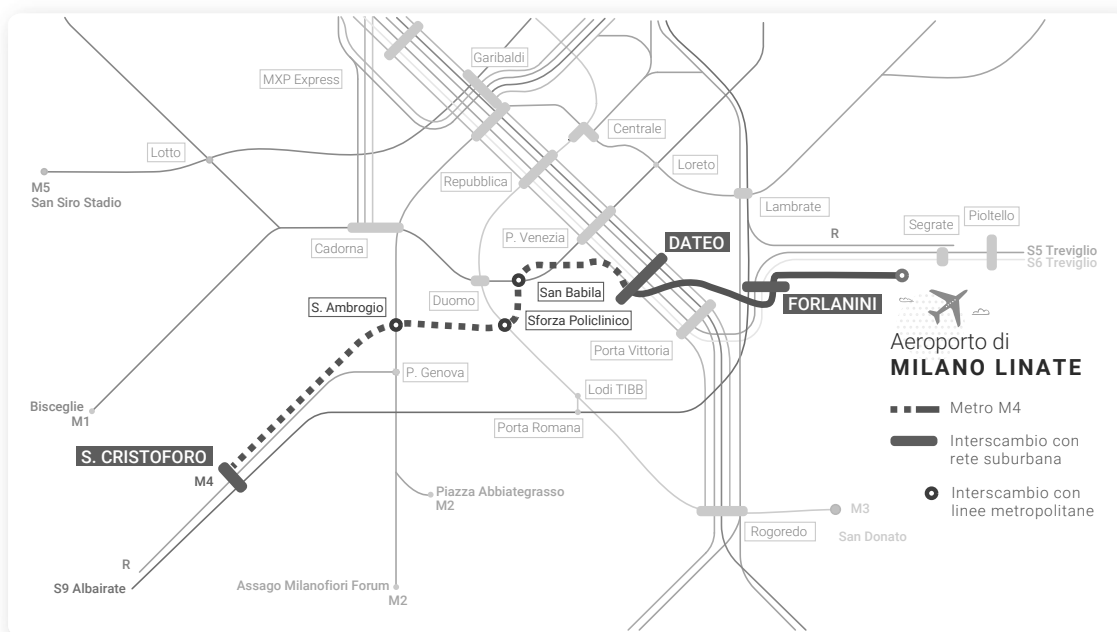
RISORSE

Accessibilità su ferro

La metropolitana M4

Il 26 novembre 2022 è entrata in esercizio la prima tratta funzionale della metropolitana M4, che collega l'aeroporto di Linate alla città di Milano fino a Dateo, con fermate intermedie a Repetti, Forlanini FS, Argonne e Susa. L'interscambio con le linee ferroviarie suburbane in corrispondenza delle stazioni di Forlanini e Dateo integra già l'aeroporto all'interno della rete del trasporto ferroviario regionale.

L'arrivo della linea fino a San Babila (previsto per l'estate 2023) e il completamento della metropolitana fino al capolinea di San Cristoforo (2024) consentiranno di collegare in modo diretto e più rapido Linate lungo la direttrice est-ovest di Milano.



Con l'entrata in esercizio a regime della M4 si prevede una significativa riduzione della quota di passeggeri e dipendenti che si recano in 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.

In particolare, attraverso una campagna di indagini *stated preferences*⁷ che ha indagato la propensione dei passeggeri all'utilizzo della metropolitana, è stato stimato che il completamento dell'intera linea M4 potrà determinare un incremento di circa 15 punti percentuali della quota modale del trasporto pubblico e collettivo per gli spostamenti da/per l'aeroporto, a svantaggio dell'utilizzo dell'auto privata.

⁷ Studio Trasportistico finalizzato alla profilazione degli utenti di Linate e all'analisi della loro propensione all'utilizzo della metropolitana; REDAS Engineering, 2018

Il prolungamento della M4 ed il Progetto Milan East Gate Hub

Tra gli interventi di sviluppo infrastrutturale che interesseranno l'aerea limitrofa all'aeroporto, il Progetto *Milan East Gate Hub* prevede il prolungamento della metropolitana M4 dall'attuale capolinea di Linate alla nuova stazione di Porta dell'Alta Velocità ferroviaria che sarà realizzata a Segrate, a servizio dell'asse ferroviario a est di Milano. Il progetto del prolungamento metterà, dunque, in relazione funzionale i servizi aeroportuali di Linate e quelli dell'alta velocità sulle relazioni Milano-Venezia, facilitando l'interscambio tra servizi suburbani, a lunga percorrenza, ad alta velocità e trasporto pubblico locale, ed estendendo la *catchment area* dell'aeroporto verso est.



In seguito alla conclusione del progetto di fattibilità tecnico-economica, avvenuta nel mese di settembre 2022, SEA ha partecipato alla richiesta di co-finanziamento all'Unione Europea anche per la successiva fase di progettazione definitiva delle opere, nell'ambito della call "MEGA2" del programma CEF - *Connecting Europe Facility*.

Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Linate

Intervento	Descrizione intervento
Completamento 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.servizirl.it/>)



MilanAirports

RISORSE

Accessibilità 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, ecc.)

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 sia 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.

Inoltre, terminato l'iter approvativo del *Master Plan* dell'aeroporto di Malpensa, SEA contribuirà alla progettazione di alcune infrastrutture stradali ritenute fondamentali per il territorio, in base a quanto definito dal Protocollo di Intesa sottoscritto con Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV e ENAC nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del *Master Plan*, al fine di perseguire uno sviluppo dell'aeroporto equilibrato e sostenibile.



Evoluzione prevista dell'accessibilità stradale per Milano Malpensa

Tratto stradale	Descrizione 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 Vanzaghello. 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 a 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, i cui lavori sono stati inaugurati nel mese di dicembre 2022, 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.servizi.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 del Gruppo SEA coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo. La politica ambientale ed energetica del gruppo nello specifico si ispira ai seguenti principi:

- ferma convinzione dell'importanza per lo sviluppo sostenibile dei propri scali, di tutte le tematiche ambientali, per le quali si intende andare oltre il mero rispetto del dettato normativo, per tendere ad una riduzione sostenibile degli impatti socio-ambientali e alla contestuale crescita della condivisione di valore con le comunità dai territori circostanti;
- continuità nell'impegno di miglioramento delle *performance* ambientali ed energetiche;
- sviluppo e promozione, congiuntamente con gli enti di regolazione competenti e i propri *partner aviation*, di soluzioni normative, tecniche e commerciali utili a favorire l'impegno di aeromobili di ultima generazione sui propri scali e l'adozione di procedure operative che siano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità di settore ed efficaci per il contenimento degli impatti socio-ambientali sul territorio;
- sensibilizzazione e coinvolgimento attivo 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 operiamo;
- introduzione progressiva di soluzioni di realizzazione e manutenzione utili a migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale delle infrastrutture aeroportuali;
- acquisizione prioritaria di prodotti e servizi che adottino criteri di sostenibilità ambientale in linea con le politiche di SEA, con particolare attenzione al risparmio energetico, alla riduzione delle emissioni

atmosferiche, acustiche, al consumo di acqua e alla riduzione delle quantità di rifiuti prodotti e smaltiti;

- il Gruppo SEA si impegna a ridurre in modo assoluto le proprie emissioni controllate, sia dirette che indirette, per diventare *"net zero carbon"* entro il 2030, coerentemente alle previsioni delle organizzazioni del settore aeronautico, gli accordi e programmi internazionali, e alla pari delle *best practice* degli aeroporti europei. Inoltre, il gruppo si impegna a guidare attivamente le terze parti che operano nei propri aeroporti alla riduzione delle loro emissioni;
- 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, comunicazione e coinvolgimento da/verso un ampio spettro di interlocutori esterni in un'ottica di trasparenza, di condivisione e di collaborazione nell'individuazione delle azioni utili a garantire la sostenibilità ambientale delle attività aeroportuali;
- presenza proattiva degli organismi e dei programmi di sviluppo nazionali e internazionali dove sia utile e opportuno contribuire alla evoluzione delle soluzioni tecnologiche e delle normative finalizzate a creare le condizioni per lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

Il Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia è periodicamente oggetto di verifiche interne ed esterne e manterrà l'impegno assunto nella diffusione verso gli *stakeholder* di una dettagliata reportistica inerente i processi ambientali ed energetici degli aeroporti milanesi in una logica di progressivo miglioramento del governo dei fenomeni ecologico-ambientali ed energetici connessi con le attività del gruppo e coerentemente con un quadro strategico orientato all'ottenimento della massima sostenibilità.



MilanAirports

RISORSE

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);
- 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. Allo scopo è stato costituito, in data 25 luglio 2022, un gruppo di lavoro multidisciplinare "*Net Zero Team*" che, attraverso un presidio costante e sulla base delle linee guida espresse dal *Sustainability Committee* e dal *Management Committee*, metta in atto la progettazione e l'esecuzione di iniziative necessarie per il raggiungimento dell'obiettivo.

Net Zero 2050

SEA ha aderito, nel giugno 2019, alla risoluzione "*Net Zero 2050*", 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 *Net Zero 2050* 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.

Emissioni di CO₂ del Gruppo SEA (ton)

	2022		2021		2020	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Scopo 1	92.160	36.477	124.644	65.401	107.830	56.730
Scopo 2 Location-based	18.210	3.556	391	49	199	33
Scopo 2 Market-based	22.933	4.802	690	87	335	55
Scopo 3	543.829	132.380	461.749	115.240	259.426	50.350

Nota: i dati relativi alle emissioni di scope 1 e scope 2 sono comprensivi di SEA Energia fino al 30/09/2022. Per le emissioni di scope 1 del 2022 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 2019-2021). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dal 1° Gennaio 2022 al 31 Dicembre 2022" 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 2022 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 363/2022] rispetto a quello utilizzato per l'anno 2021 [263,4 gCO₂/kWh. Fonte: "Fattori di emissione atmosferica di gas a effetto serra nel settore elettrico nazionale e nei principali paesi europei" ISPRA 343/2021]. 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 2022 pari a 456,57 gCO₂/kWh, Fonte AIB - European Residual Mixes 2021 (Ver. 1.0, 2022-05-31); nel 2021 pari a 458,57 gCO₂/kWh, Fonte: European Residual Mixes 2020, 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 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. 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 (incluendo 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 2022 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. Le emissioni di scope 3 calcolate con la metodologia ACA 4+ sono pari a 532.089 ton per Linate e pari a 3.433.037 ton per Malpensa. Infine, si precisa che le emissioni di scope 1, 2 e 3 sono espresse in tonnellate di CO₂.

Fonte: SEA

L'andamento delle emissioni di CO₂ secondo la vista Gruppo evidenzia, nel 2022, una riduzione del 21% delle emissioni di Scopo 1 e 2 (*Location Based*) rispetto all'anno precedente. Si registra inoltre una decrescita della componente "Scopo 1" cui corrisponde un incremento dei valori di "Scopo 2". Tali scostamenti sono dovuti all'uscita dal perimetro societario, in data 29/09/2022, della controllata SEA Energia per cui l'approvvigionamento energetico avviene attraverso un fornitore esterno.

GHG *intensity* del Gruppo SEA (ton/milioni di euro fatturato*)

	2022			2021			2020		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1	182,2	159,2	175,1	574,0	605,2	584,3	579,2	800,7	640,3
Scopo 2 Location-based	36,0	15,5	29,6	1,8	0,5	1,4	1,1	0,5	0,9
Scopo 1 + Scopo 2 Location-based	218,2	174,8	204,7	575,8	605,6	585,7	580,3	801,2	641,2
Scopo 3	1.075,3	577,9	920,2	2.126,3	1.066,4	1.774,1	1.393,6	710,6	1.205,3

(*) Fatturato prodotto dal Gruppo al netto IFRIC. I dati di fatturato del 2022 e 2021 non comprendono SEA Energia.

Fonte: SEA



Con la ripresa del traffico e il conseguente aumento dei ricavi rispetto agli anni precedenti i valori dell'intensità di Scopo 1, parametrata sul fatturato, risultano notevolmente inferiori in quanto l'approvvigionamento di energia elettrica avviene tramite fornitore esterno e rientra nello Scopo 2.

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)

	2022			2021			2020		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1 e 2	85.383	15.299	100.682	96.329	18.295	114.624	86.107	15.937	102.044
Scopo 3	543.829	132.380	676.209	461.749	115.240	576.988	259.426	50.350	309.776

Nota: i dati del 2022 sono stati calcolati con la metodologia ACA e non sono ancora certificati da WSP. Le emissioni di scopo 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 scopo 3 del Gruppo.
Fonte: SEA

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*.

GHG *intensity* di SEA SpA (Kg/unità di traffico)

	2022			2021			2020		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1 e 2	3,0	2,0	2,8	5,7	4,2	5,4	7,0	7,1	7,0
Scopo 3	19,2	17,2	18,8	27,2	26,7	27,1	21,1	22,3	21,3

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

Lo Scopo 3 conta per l'86,1% a Malpensa e per l'89,4% 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 13,3% a Malpensa e al 9,9% a Linate (nel 2019 9% a Malpensa e 12% a Linate).

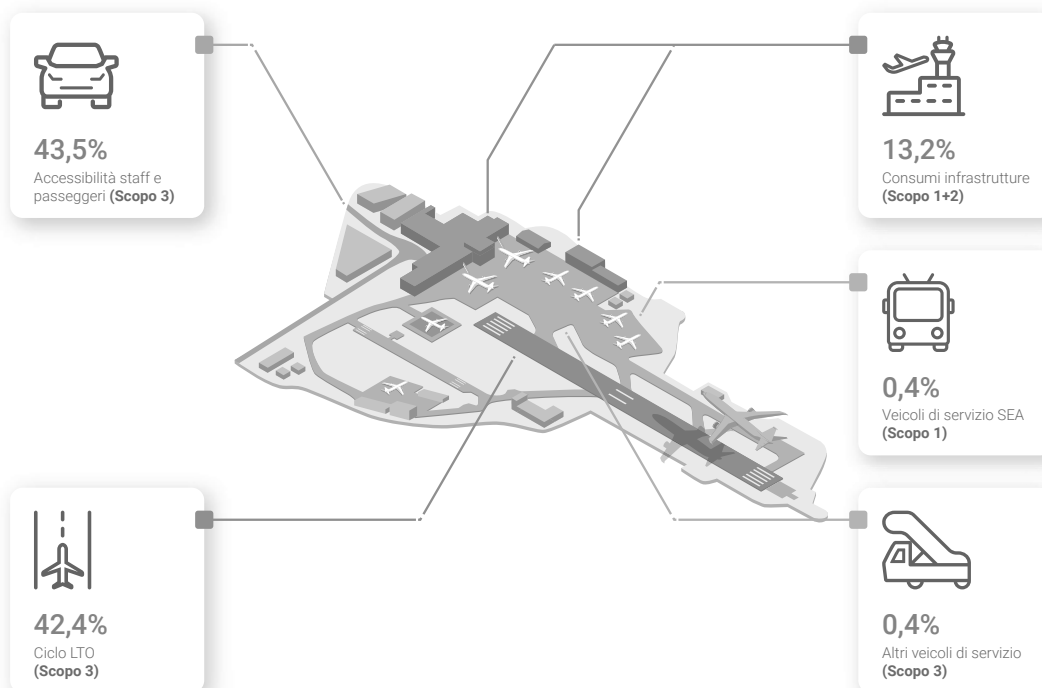


MilanAirports

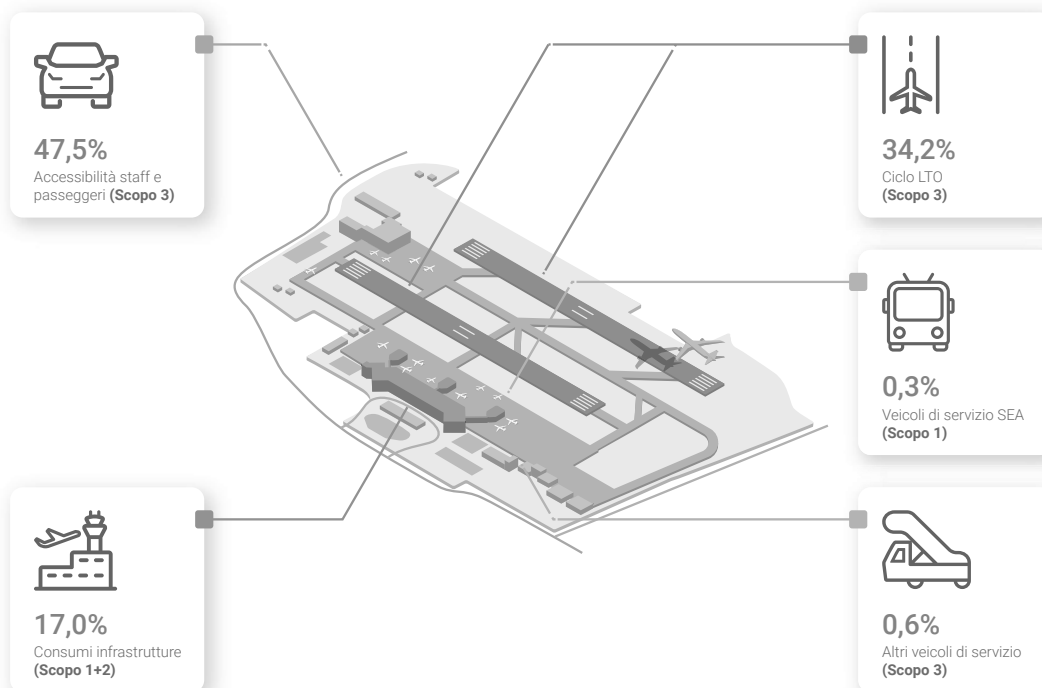
RISORSE

Ripartizione delle emissioni CO₂ tra Scopo 1, 2 e 3 di SEA SpA (% su totale emissioni)

AEROPORTO DI LINATE 2021



AEROPORTO DI MALPENSA 2021

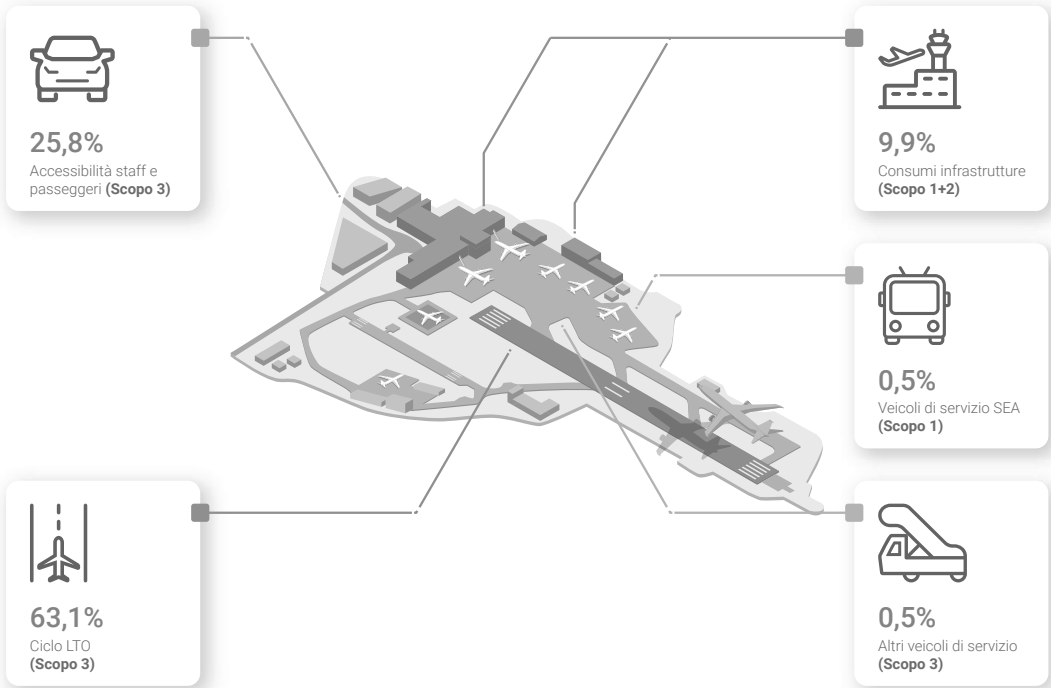




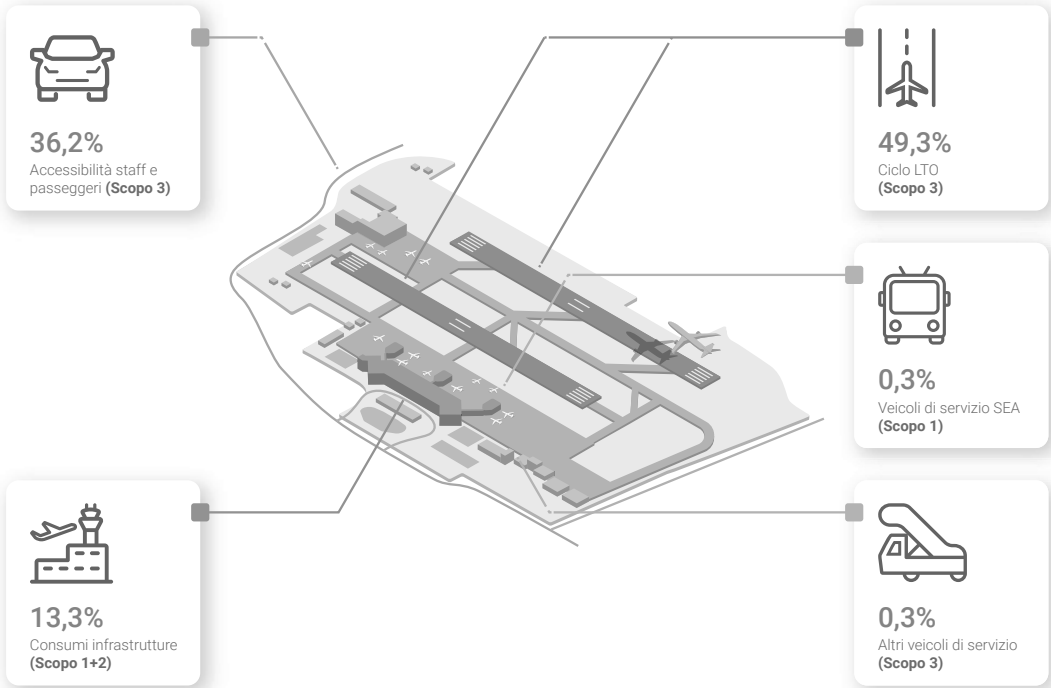
MilanAirports

RISORSE

AEROPORTO DI LINATE 2022



AEROPORTO DI MALPENSA 2022



Fonte: SEA



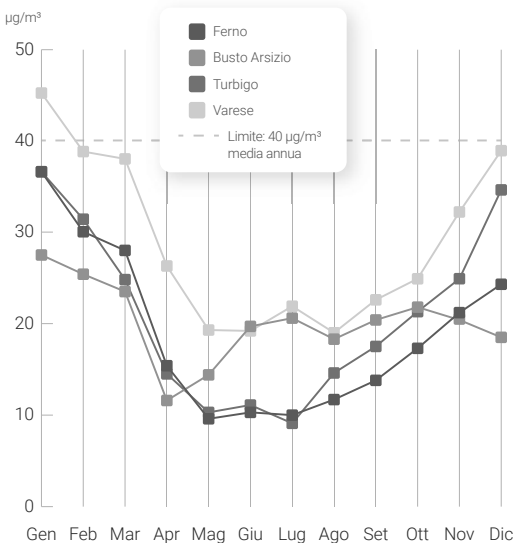
MilanAirports

RISORSE

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI MALPENSA

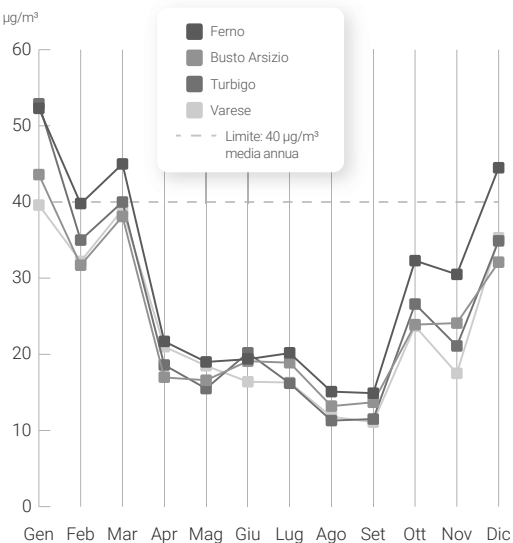
L'impatto atmosferico correlato alle attività connesse ai sistemi aeroportuali riguarda una serie di sorgenti emissive principali, che vanno dal traffico veicolare interno e esterno al sedime aeroportuale alle emissioni derivanti dai mezzi utilizzati per le operazioni di carico/scarico e assistenza a terra (*handling*) e alle emissioni dovute al movimento al suolo degli aeromobili e del loro ciclo LTO.

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Malpensa - Valori medi mensili biossido di azoto (NO₂)



Fonte: Arpa Lombardia, 2022

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Malpensa - Valori medi mensili particolato (PM10)



Fonte: Arpa Lombardia, 2022

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. Tranne qualche variazione mensile la centralina di Ferno posta nei pressi di Malpensa mostra le concentrazioni più basse tra le centraline analizzate.

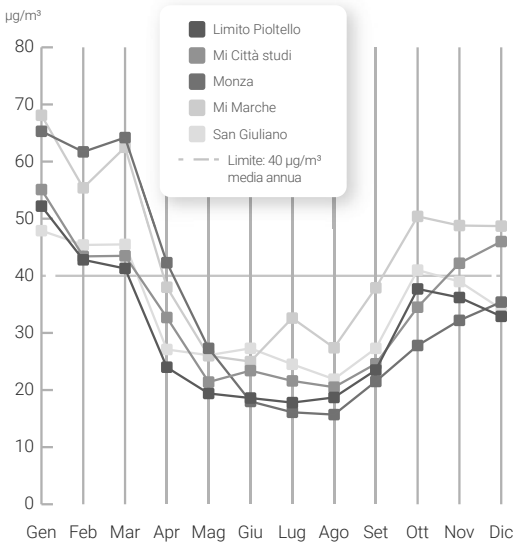


QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI LINATE

Per l'area di Linate sono considerati i dati delle stazioni di monitoraggio collocate nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Limite-Pioltello e San Giuliano) 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 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 a altre zone del territorio provinciale. I 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, con una maggiore criticità nelle centraline poste nelle vicinanze di Linate.

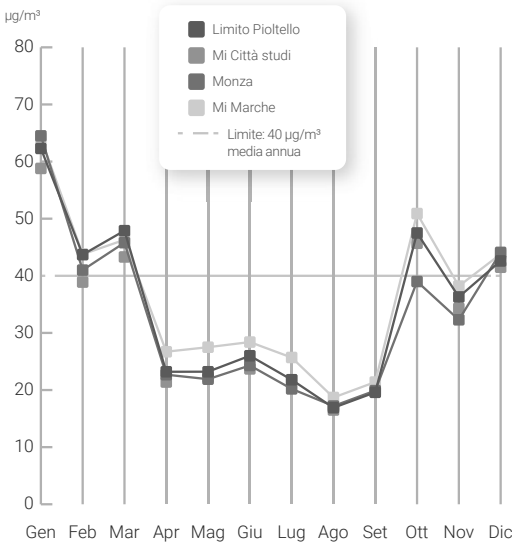
A seguito dell'emanazione del Decreto VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, e in base alle prescrizioni formalizzate dal Parere (positivo) della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, SEA sta attivando campagne di monitoraggio per la qualità dell'aria, di concerto con gli enti di controllo. Nel 2022 è stata effettuata la prima parte della campagna specifica con ARPA Lombardia per l'individuazione di una particolare classe dimensionale di particelle che potrebbero essere specifiche della sorgente aeronautica. Nel febbraio 2023 sarà effettuata la seconda parte che descriverà il periodo invernale.

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Linate - Valori medi mensili biossido di azoto (NO₂)



Fonte: Arpa Lombardia, 2022

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Linate - Valori medi mensili particolato (PM10)



Fonte: Arpa Lombardia, 2022



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 15 stazioni sul campo (11 a Malpensa e 4 a Linate) e di 4 centraline mobili, queste ultime utilizzate per campagne di misura specifiche. Nel 2022 è stata attivata una centralina a Turbigo che consente il monitoraggio dell'area a sud di Malpensa misurando principalmente gli impatti degli aeromobili in fase di atterraggio sulle piste 35. SEA opera in collaborazione e sotto lo stretto controllo dell'ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente) al fine di migliorare l'azione di monitoraggio e la salvaguardia del territorio che circonda gli scali. Il D.M. 31 ottobre 1997 stabilisce che l'indice da utilizzare per la misurazione del rumore di origine aeroportuale è il livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA). Inoltre, classifica il territorio circostante gli aeroporti in tre aree di rispetto caratterizzate da soglie massime crescenti di rumore ammesso, in base alla tipologia di insediamenti presenti:

- **ZONA A:** l'indice LVA è compreso fra 60 e 65 dB(A). In questa fascia non sono previste limitazioni.
- **ZONA B:** l'indice LVA è compreso fra 65 e 75 dB(A). In questa fascia possono essere insediate attività agricole e allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, del terziario e assimilate.
- **ZONA C:** l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A) prodotto esclusivamente dalle attività funzionalmente connesse all'infrastruttura aeroportuale.

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Linate

In considerazione delle rotte di atterraggio e decollo sono interessati al rumore di origine aeronautica i comuni di Milano, Peschiera Borromeo, Segrate, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Pioltello e, parzialmente, Vimodrone. Di seguito sono esposti i dati (al 2021) relativi al quarto ciclo di aggiornamento della mappatura acustica di Linate - riferiti a popolazione e edifici compresi nelle diverse fasce acustiche - sia l'esposizione al livello di rumore giorno-sera-notte (LDEN), che misura il fastidio globale prodotto dal rumore nell'arco complessivo delle 24 ore, sia l'esposizione al solo rumore notturno (LNIGHT).

Linate - Esposizione LDEN e LNIGHT

Fascia dB LDEN	Popolazione	Edifici	Fascia dB LNIGHT	Popolazione	Edifici
55-59	24.667	755	50-54	7.969	186
60-64	4.410	141	55-59	166	13
65-69	50	12	60-64	0	0
70-74	0	0	65-69	0	0
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) risulta che il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni dei comuni di Segrate, San Donato e San Giuliano. Il nuovo scenario di riferimento è comunque caratterizzato da volumi inferiori rispetto al 2017, tranne il dato della popolazione LDEN a Linate in quanto il vecchio modello di calcolo sottostimava i livelli in atterraggio che sono stati ritirati con il nuovo modello usato per l'attuale mappatura.



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 e edifici compresi nelle diverse fasce acustiche - aggiornata al 2021 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	26.655	7.967	50-54	12.089	3.646
60-64	2.325	847	55-59	395	272
65-69	90	90	60-64	12	21
70-74	0	0	65-69	0	0
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. Anche per Malpensa il nuovo scenario di riferimento è comunque caratterizzato da volumi inferiori rispetto al 2017.

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.

Sono ancora in corso i lavori per la Commissione Aeroportuale di Malpensa, nel 2022 i confini della zona A sono stati adattati e valutati sulla base dei PGT e dei PCA dei comuni interessati; a livello tecnico la zonizzazione è stata condivisa e approvata da tutti comuni dell'intorno aeroportuale. A seguito dell'approvazione tecnica inizierà la procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica inviando al Ministero dell'Ambiente l'elaborato definitivo prodotto dalla Commissione.

Contemporaneamente è stata inoltre effettuata una sperimentazione di modifica del cambio pista per lo scenario notturno i cui effetti, quantificati da ARPA, hanno dato esito positivo con una riduzione della popolazione esposta ai 60 dB LVA e avviato un tavolo tecnico per la definizione di nuove SID per la mitigazione dell'esposizione maggiore causata nelle aree a nord a causa dello spostamento dell'orario di inversione piste.

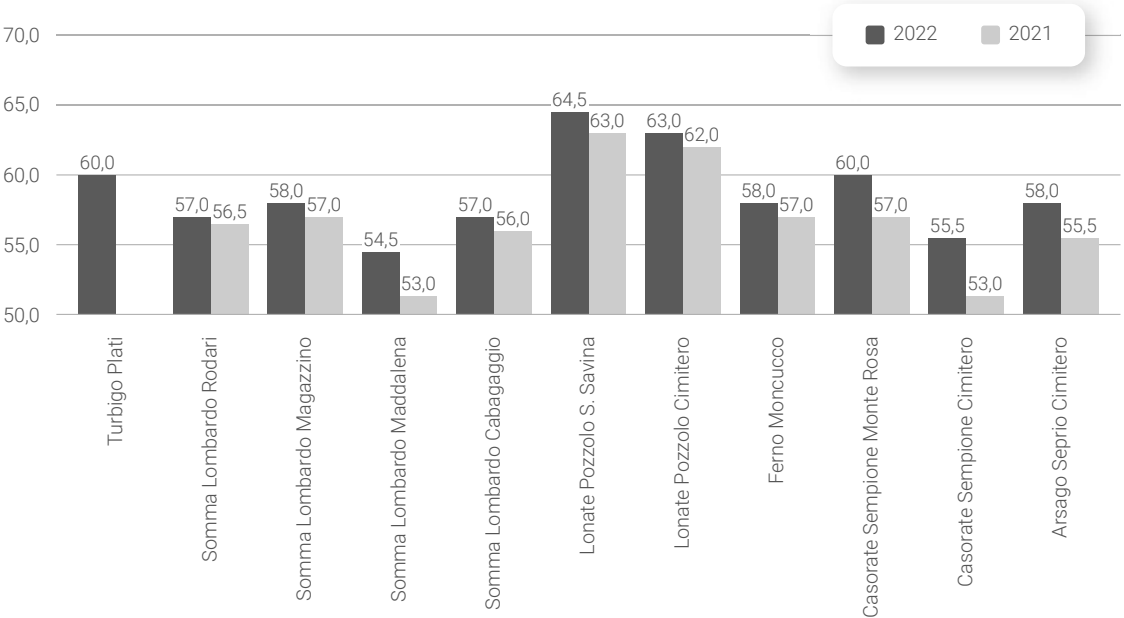
I dati del monitoraggio 2022 confermano l'andamento della ripresa del traffico post-Covid. I livelli sono risultati in salita rispetto al 2021 ma ancora nella maggior parte delle centraline inferiori ai livelli del 2019. Il dato acustico rilevato dalle centraline è analizzato con l'ausilio di un sistema 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



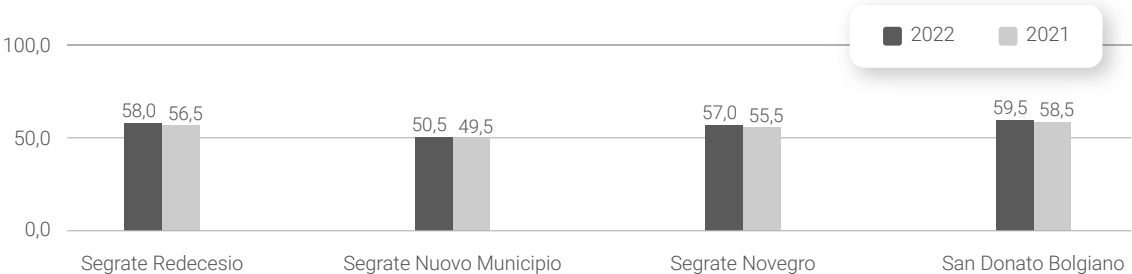
MilanAirports

RISORSE

Malpensa - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)



Linate - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)



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 2022.

(*) 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.

Fonte: SEA



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
		2022	2021	2020	
COD	mg/l	<20	61,1	92,0	500
BOD5	mg/l	<20	28,2	49,5	250
Fosforo totale	mg/l	0,3	2,8	1,7	10

Fonte: SEA

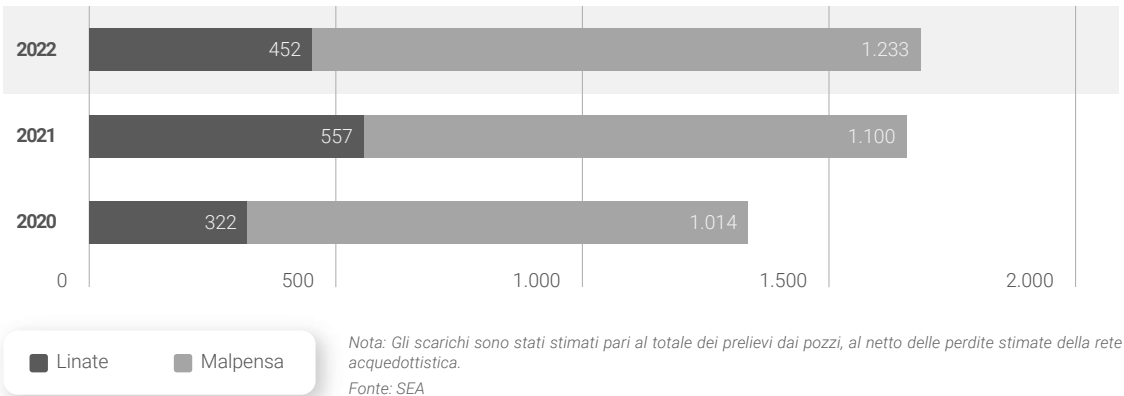
Malpensa - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2022	2021	2020	
COD	mg/l	143,5	87,0	118,7	500
BOD5	mg/l	65,5	38,3	49,0	250
Fosforo totale	mg/l	3,2	2,6	2,3	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)





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 sullo scalo di Linate, mentre sullo scalo di Malpensa è attivo un impianto di gestione dei liquidi *de-icing*, che prevede il loro trattamento (depurazione) e scarico terminale nella rete fognaria. La riduzione del liquido *de-icing* smaltito sullo scalo di Linate rispetto al 2021 deriva da una minore richiesta dei trattamenti a seguito di temperature invernali più miti.

Liquido *de-icing* smaltito (ton)

	2022	2021	2020
Malpensa	0	0	0
Linate	216	304	235

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
		2022	2021	2020	
Cromo VI	mg/l	<0,1	0,01	0,01	0,2
Rame	mg/l	<0,01	0,01	0,01	0,1
Piombo	mg/l	0,001	0,01	0,01	0,2
Zinco	mg/l	0,05	0,11	0,06	0,5
Idrocarburi totali	mg/l	<4	0,3	0,1	5,0

Fonte: SEA

Malpensa - Caratterizzazione degli scarichi sul suolo

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2022	2021	2020	
Ph	Unità pH	7,2	7,35	7,1	8,0
COD	mg/l	<20	14,7	17,8	100,0
BOD5	mg/l	<20	10,7	10,4	20,0
Solidi sospesi totali	mg/l	<10	6,9	6,3	25,0
Fosforo totale	mg/l	0,05	0,1	0,1	2,0
Piombo	mg/l	n.d.	n.d.	0,01	0,2
Cromo VI	mg/l	<0,1	0,01	0,01	0,2
Rame	mg/l	<0,01	0,01	0,01	0,1
Idrocarburi totali	mg/l	<4*	0,0	0,1	5,0
Zinco	mg/l	0,11	0,08	0,04	0,5
Tensioattivi totali	mg/l	0,2	0,2	0,3	0,5

* Limite minimo leggibile dallo strumento, sulla base del metodo analitico

Fonte: SEA

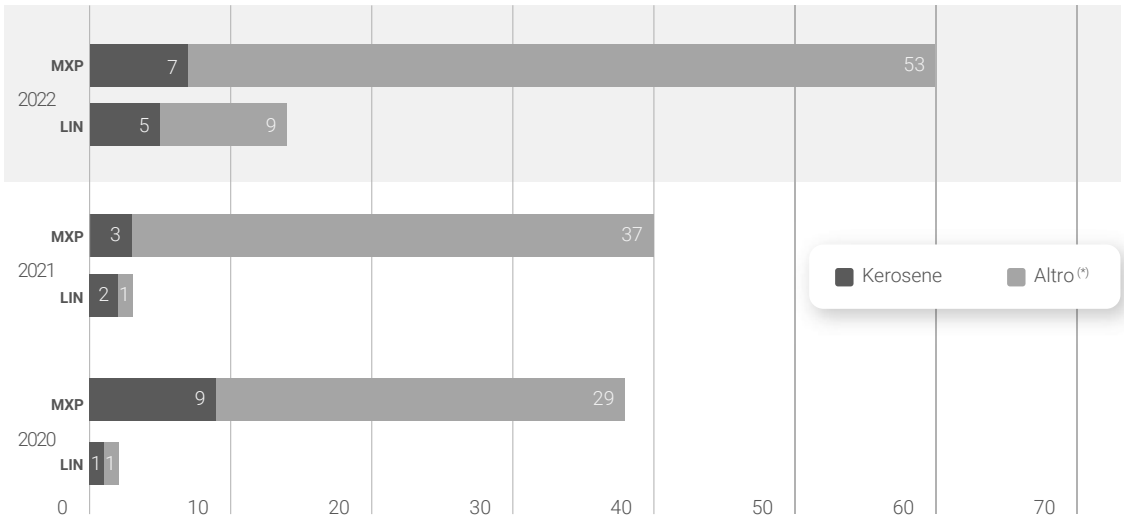
Prima dei recapiti finali le acque meteoriche sono sottoposte a periodiche verifiche di qualità per i parametri evidenziati nelle tabelle, con caratteristiche qualitative ampiamente rispondenti alle normative ambientali di riferimento. Attualmente sugli scali non esistono sistemi di riutilizzo dell'acqua. 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.



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.)



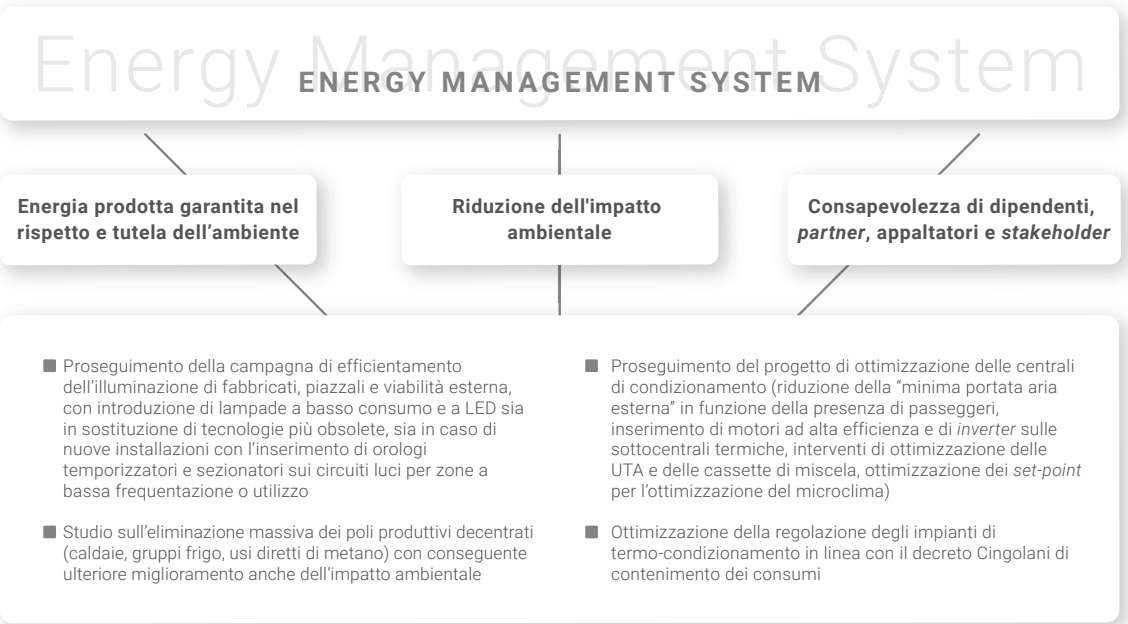
(*) Sversamenti di olio idraulico da a/m, di olio idraulico da mezzi operativi e sversamenti di gasolio/benzina da mezzi operativi.
Fonte: SEA

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 2022. 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.

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	2022		2021		2020	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Benzina (GJ)	3.293	1.443	3.202	1.151	3.208	1.064
Gasolio per riscaldamento (GJ)	2.216	-	2.436	-	2.449	-
Metano (GJ)	1.604.026	633.953	2.188.162	1.151.822	1.888.748	997.283
Gasolio per autotrazione (GJ)	18.755	8.109	16.517	6.337	16.234	6.548
Energia elettrica acquistata (GJ)	86.422	22.793	5.418	680	2.586	427
Energia termica acquistata (GJ)	186.623	30.042	-	-	-	-
Energia frigorifera venduta (GJ)	2.171	-	14.606	-	12.684	-
Energia termica venduta (GJ)	3.760	186.674	9.262	407.516	8.413	393.508
Energia elettrica venduta (GJ)	268.328	116.580	387.893	234.813	239.077	180.673
Totale (GJ)	1.627.076	393.086	1.803.973	517.661	1.653.050	431.140

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 2019-2021). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dall'1 Gennaio 2022 al 31 Dicembre 2022" 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.

Fonte: SEA



MilanAirports

RISORSE

Energy intensity (GJ/unità di traffico)

Consumo energetico interno	Malpensa	Linate	Totale
2020	0,13	0,19	0,14
2021	0,11	0,12	0,11
2022	0,06	0,05	0,06

Nota: per unità di traffico si intende il numero dei passeggeri più la merce trasportata (dove 1 pax equivale a 100 Kg di merce).

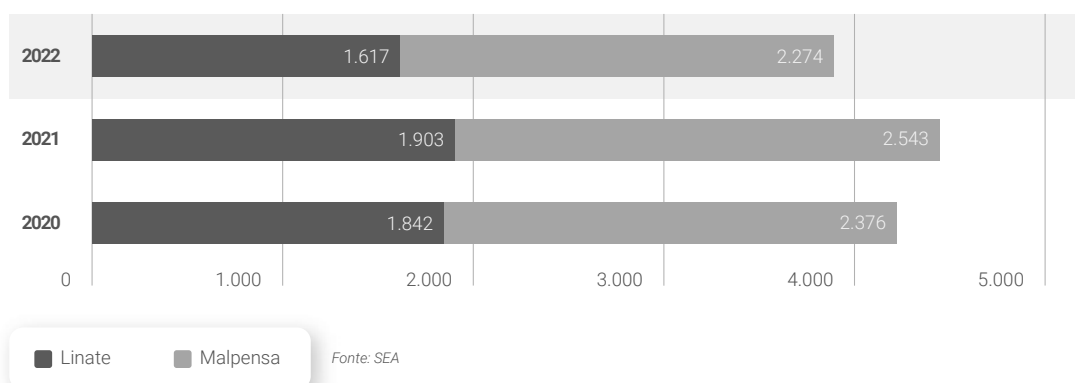
Fonte: SEA

I consumi energetici hanno registrato nel 2022 una riduzione del 13,5% rispetto all'anno precedente (-9,8% Malpensa, -24,0% Linate). La riduzione è in parte attribuibile agli effetti delle azioni di *energy saving* sopra descritte, ma deriva principalmente dall'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2022, del "Sistema di Distribuzione Chiuso" (SDC) dell'energia negli aeroporti di Linate e Malpensa, in virtù del quale non vengono più conteggiati in capo a SEA i consumi energetici di altri operatori aeroportuali (ad es. gli operatori commerciali). A seguito della cessione di SEA Energia si registra un aumento dell'energia elettrica e termica acquistata a fronte della diminuzione della voce relativa al metano.

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, mentre per quanto riguarda Linate la falda ha una soggiacenza di circa 4 metri per i pozzi con profondità di circa 35 metri; 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)



Nel 2022 si è registrata una diminuzione del consumo idrico su Linate pari al 15,1% dovuta ad un utilizzo minore di acqua dai pozzi a scambio termico per limitare il consumo energetico legato al condizionamento degli uffici; su Malpensa la diminuzione è pari al 10,6% a seguito della chiusura di alcuni pozzi per manutenzione.



MilanAirports

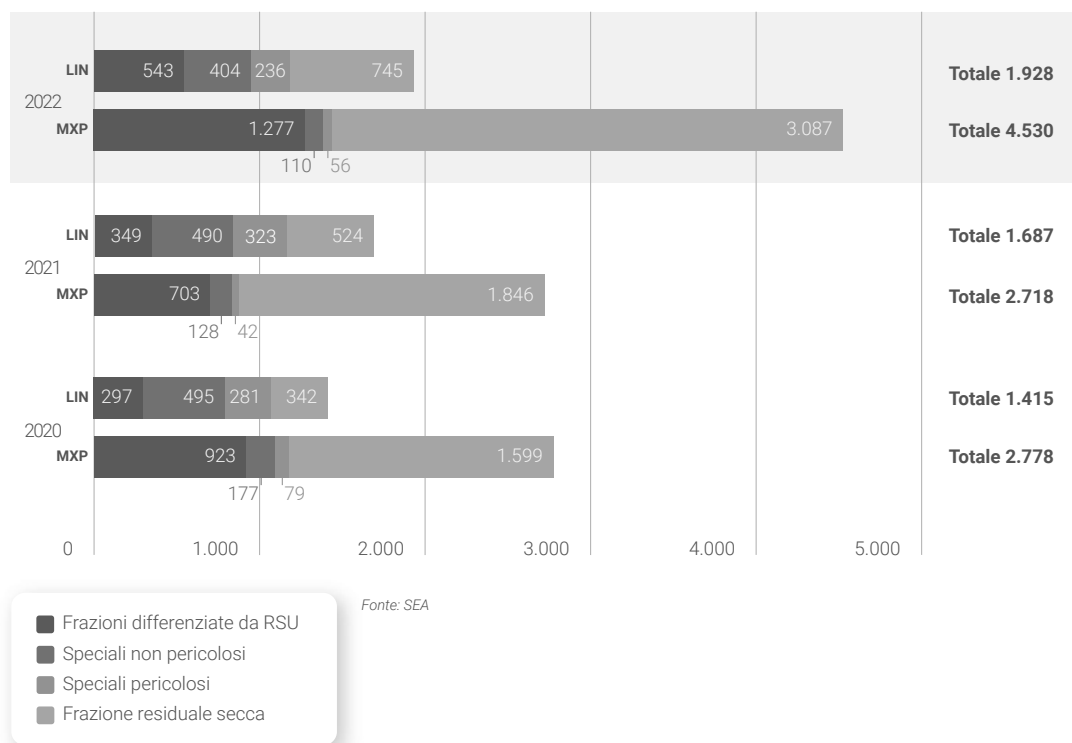
RISORSE

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 2022 vede la produzione complessiva dei rifiuti pari a 4.530 tonnellate sullo scalo di Malpensa e pari a 1.928 tonnellate sullo scalo di Linate, in crescita rispetto all'anno precedente a seguito della ripresa del traffico aereo. Anche per il 2022 SEA ha confermato il proprio impegno nella raccolta differenziata di rifiuti solidi urbani e assimilati; ad 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. Un maggiore controllo ai punti di conferimento dei rifiuti ha comportato una crescita della raccolta differenziata sullo scalo di Linate.



MilanAirports

RISORSE

% Raccolta differenziata

	2022	2021	2020
Malpensa	41,9	43,5	49,7
Linate	49,1	39,5	53,6

Fonte: SEA

Tutti i rifiuti speciali prodotti sono gestiti in modo differenziato per tipologia, con specifici contratti con società autorizzate alla gestione di queste tipologie (ad es. attrezzature informatiche, oli, emulsioni, ferro, vernici, ecc.). Questi rifiuti sono quindi tutti integralmente differenziati per tipologia e smaltiti/recuperati secondo le normative di riferimento e gli *standard* di tecnologia degli impianti di trattamento in cui sono conferiti.

La frazione residuale secca dei rifiuti di tipo urbano prodotti in entrambi gli scali è destinata a impianti di termodistruzione a recupero energetico. Le frazioni differenziate di rifiuti sono invece avviate a specifici impianti di recupero e riciclo (raccolta e trasporto smaltimento o recupero a cura del Comune).

I rifiuti speciali sono conferiti prevalentemente, in dipendenza delle specifiche caratteristiche, a impianti di recupero; in presenza di rifiuti aventi caratteristiche non idonee al recupero (es. spurghi fognari) i rifiuti sono conferiti ad impianti di smaltimento finale (raccolta e trasporto smaltimento o recupero a cura di ditte specializzate/autorizzate).

BIODIVERSITÀ E CONSUMO DI SUOLO

Una delle variabili chiave dello sviluppo sostenibile degli scali gestiti da SEA (in particolare quello di Malpensa) è costituita dalle misure di preservazione della biodiversità presente nelle aree naturali limitrofe agli scali stessi e dall'efficienza nell'uso del suolo, traducibile nell'impegno a valutare e implementare le soluzioni tecnologiche e di processo che consentano un incremento di capacità operative degli aeroporti contenendo l'espansione fisica dell'infrastruttura al di fuori dell'attuale area di sedime occupata.

Le valutazioni sulle caratteristiche di biodiversità delle aree in cui sono presenti le infrastrutture aeroportuali di Malpensa e Linate sono di seguito esposte tenendo conto dei seguenti elementi:

Lista rossa IUCN delle specie minacciate

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate (nota anche come Lista Rossa IUCN) è un ricco compendio di informazioni su minacce, requisiti ecologici e *habitat* di oltre 128.918 specie e sulle azioni di conservazione che possono essere intraprese per ridurre o prevenire le

estinzioni. Si basa su un sistema oggettivo per valutare il rischio di estinzione di una specie sulla base di minacce passate, presenti e previste.

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate riconosce diverse categorie di stato delle specie:

- *Extinct* (EX): specie in cui l'ultimo individuo è morto o in cui indagini sistematiche e appropriate in termini di tempo non sono state in grado di registrare nemmeno un singolo individuo;
- *Extinct in the Wild* (EW): specie i cui membri sopravvivono solo in cattività o come popolazioni sostenute artificialmente ben al di fuori della loro area geografica storica;
- *Critically Endangered* (CR): specie che possiedono un rischio di estinzione estremamente elevato a seguito di un rapido declino della popolazione dall'80% a oltre il 90% negli ultimi 10 anni;
- *Endangered* (EN): specie che possiedono un rischio molto elevato di estinzione a causa del rapido declino della popolazione dal 50% a oltre il 70% negli ultimi 10 anni;
- *Vulnerable* (VU): specie che possiedono un rischio molto elevato di estinzione a causa del rapido declino della popolazione dal 30% a oltre il 50% negli ultimi 10 anni;
- *Near Threatened* (NT): specie che sono prossime a diventare minacciate o che potrebbero soddisfare i criteri per lo stato di minaccia nel prossimo futuro;
- *Least Concern* (LC): specie che sono pervasive e abbondanti dopo un'attenta valutazione;
- *Data Deficient* (DD): specie rispetto a cui mancano dati disponibili relativi al suo rischio di estinzione.

Database mondiale sulle aree protette

Il *World Database on Protected Areas* (WDPA) è un progetto congiunto tra UN Environment e International Union for Conservation of Nature (IUCN), gestito dall'UN Environment World Conservation Monitoring Center. I dati per il WDPA vengono raccolti dai segretariati della convenzione internazionale, dai governi e dalle ONG che collaborano. Il WDPA utilizza la definizione IUCN di un'area protetta come criterio principale per le voci incluse nel database.

Database mondiale delle principali aree di biodiversità

Le principali aree di biodiversità (KBA) sono "siti che contribuiscono in modo significativo alla persistenza globale della biodiversità", negli ecosistemi terrestri, 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.



MilanAirports

RISORSE

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 1 a 3).

Indicatori di biodiversità 2022

	Area di Malpensa	Area di Linate
IUCN Red List (specie che potenzialmente sono presenti entro i 50 km dal sedime aeroportuale)	1.218 (=) di cui: 7 (+1) <i>critically endangered</i> 22 (=) <i>endangered</i> 62 (+1) <i>vulnerable</i> 81 (+4) <i>near threatened</i> 986 (-4) <i>least concern</i> 60 (-2) <i>data deficient</i>	1.183 (-3) di cui: 6 (=) <i>critically endangered</i> 18 (=) <i>endangered</i> 52 (+1) <i>vulnerable</i> 79 (+3) <i>near threatened</i> 968 (-5) <i>least concern</i> 60 (-2) <i>data deficient</i>
Aree Protette (WDPA)	173 (+3)	94 (+2)
Principali aree di biodiversità (KBA)	9 (=)	6 (=)

Fonte: Integrated Biodiversity Assessment Tool (IBAT); www.ibat-alliance.org

Rispetto al tema, SEA ha confermato quattro ambiti di intervento in merito alle risposte fornite alle osservazioni formulate dagli enti sulla 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 anche nel 2022. L'attività è confermata anche per il 2023, che sarà il quarto anno di sperimentazione sul campo in cui sarà finalizzato e rendicontato l'esito del progetto. 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. Poiché il tema della sottrazione di suolo e degli impatti sulla biodiversità si è confermato come critico nella procedura VIA del *Master Plan* 2035, le posizioni del proponente ENAC/SEA e del Parco del Ticino sono risultati particolarmente distanti e al momento non conciliabili. In attesa della conclusione della procedura VIA (attesa per la prima metà 2023) le attività del Tavolo tecnico sono state sospese. SEA e Parco del Ticino stanno comunque collaborando nell'ambito del progetto OLGA allo sviluppo del WP 4.3 che prevede di replicare a Malpensa il progetto di monitoraggio avanzato della biodiversità sviluppato dall'aeroporto partner Charles de Gaulle di Parigi.



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 anche nel 2022 è stata fortemente condizionata dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha avuto un significativo impatto sia sulle *Operations* sia sulle attività di *Staff*. La variabilità del traffico e di tutte le attività a esso direttamente o indirettamente connesse, con picchi ancora negativi nei primi mesi e una importante ripresa nel periodo estivo, ha reso necessario rimodulare in maniera attenta l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni, strumento che si è dimostrato efficace e indispensabile per poter contenere i costi del personale e salvaguardare l'occupazione. 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 (turnisti/non turnisti). 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* con un maggior ricorso allo strumento nella prima parte dell'anno. 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 sono stati, tempo per tempo, affiancati da una progettualità necessaria a mantenere l'*engagement* delle persone anche in condizioni così critiche. Nel corso del 2022 sono state implementate iniziative formative dedicate a diverse fasce della popolazione aziendale. Inoltre, per la popolazione legata alle *Operations* è stata introdotta un'iniziativa premiale (*SEA Summer Award*) attraverso la quale ogni lavoratore ha potuto evidenziare i colleghi distintisi nell'attività lavorativa.

PIANO DI GESTIONE DEL PERSONALE IN CONSEGUENZA DELLA CRISI PANDEMICA

Nel corso del 2022, SEA ha proseguito nell'attuazione del piano di gestione delle risorse umane definito con l'Accordo Quadro sottoscritto a inizio 2021 e rimodulato a ottobre 2021. Tale piano, ispirato alla volontà di assicurare le

migliori modalità di tutela delle persone, si è basato su tre leve d'azione:

- ammortizzatori sociali
- pensionamenti accelerati
- uscite volontarie incentivate.

Parallelamente si è dato corso a un piano di inserimenti mirato ad assumere o stabilizzare giovani al fine di introdurre nuove competenze in ambiti core, secondo i fabbisogni operativi tempo per tempo riscontrati.

Ammortizzatori sociali

Anche nel corso del 2022 si è fatto ricorso all'istituto della CIGS a partire dal mese di gennaio e sino al mese di settembre con modalità differenziate in base alle attività svolte. In particolare, le mansioni legate alle *Operations* aeroportuali hanno registrato una significativa riduzione nella fruizione di CIGS nella seconda parte dell'anno contestualmente all'aumento del traffico.

Pensionamenti accelerati

A partire da ottobre 2022 e sino a inizio 2025 è stato 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 garantisce la continuità contributiva utile a intercettare la finestra pensionistica e del periodo di preavviso contrattuale. Alle persone coinvolte in questo nuovo piano di pensionamento SEA riconoscerà un incentivo economico.

Uscite volontarie incentivate

Nel mese di ottobre 2022 è inoltre stato attivato un piano di incentivazione all'esodo su base volontaria, riservato ad un massimo di 30 persone appartenenti al personale amministrativo, che non abbiano accesso al Piano di pensionamento accelerato. Le uscite sono subordinate a valutazione aziendale.



MilanAirports

RISORSE

Turnover

Con la prudenza richiesta dallo scenario di *business* in continua evoluzione, SEA ha confermato la volontà di perseguire un processo di rinnovamento del mix generazionale. Le assunzioni saranno indirizzate su giovani e su nuove competenze qualificate. È inoltre previsto un piano di stabilizzazione per il personale in somministrazione al raggiungimento dei 36 mesi di lavoro, previa valutazione aziendale positiva e nel rispetto dei fabbisogni operativi.

Politiche di gestione delle persone

SEA si relaziona con dipendenti e collaboratori nel pieno rispetto della legislazione vigente a tutela del lavoratore e delle condizioni di lavoro e garantisce ai dipendenti il diritto a condizioni di lavoro rispettose della dignità della persona. Per questo viene impedito qualsiasi comportamento discriminatorio o lesivo della persona stessa, salvaguardando il personale da atti di violenza anche psicologica, molestie sessuali o atteggiamenti intimidatori e ostili nelle relazioni di lavoro, interne o esterne all'azienda.

SEA si impegna inoltre a contrastare qualsiasi forma di lavoro irregolare e chiede a dipendenti e collaboratori di denunciare qualsiasi comportamento o azione violino tali presupposti, a tutela di sé stessi, dei propri colleghi e dell'azienda. Promuove inoltre azioni volte a sostenere la crescita e lo sviluppo professionale del personale, con particolare attenzione alle tematiche del genere, dell'*ageing* e della disabilità.

Sul piano organizzativo SEA adotta un modello che affianca al tradizionale modello basato su ruoli e responsabilità formalizzati tramite organigrammi e documenti formali, modalità organizzative informali e basate su progetti e collaborazioni trasversali alle funzioni aziendali. Lo stile manageriale è pertanto necessariamente basato sulla costruzione della reciproca fiducia, sulla trasparenza delle intenzioni e sulla disponibilità al dialogo.

Personale del Gruppo

Al 31 dicembre 2022 il totale delle risorse del Gruppo risultava pari a 2.362 unità (2.570 se si considerano anche i lavoratori somministrati), in riduzione di 270 unità rispetto ai dati al 31 dicembre 2021 (-10,3%) escludendo SEA Energia. Le donne rappresentano quasi il 30% del personale dipendente e la loro presenza, concentrata nella categoria impiegatizia caratterizzata da mansioni di *front end*, è così distribuita sul totale del personale: 36% dirigenti-quadri (110 su 306), 38% impiegati (569 su 1.507) e 7% operai (37 su 549).

La preponderante presenza di uomini nella categoria operaia è motivata dalla specifica normativa sulle operazioni di scalo, che penalizza la popolazione lavoratrice femminile rispetto a quella maschile.

Personale per inquadramento e genere al 31 dicembre (n.)

	2022			2021				
	Donne	Uomini	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo
Dirigenti	6	40	46	5	39	44	1	45
Quadri	104	156	260	103	169	272	2	274
Impiegati	569	938	1.507	612	1.074	1.686	22	1.708
Operai	37	512	549	44	586	630	2	632
Totale	716	1.646	2.362	764	1.868	2.632		2.659
SEA Energia	-	-	-	5	22	27	27	
Totale Gruppo	716	1.646	2.362	769	1.890	2.659		2.659

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia del 2021 sono così suddivisi per inquadramento e genere: 1 dirigente uomo, 2 quadri uomini, 22 impiegati (5 donne, 17 uomini) e 2 operai uomini.

Fonte: SEA



Personale e collaboratori esterni per sede e genere al 31 dicembre (n.)

	2022			2021			
	Donne	Uomini	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia
Linate	333	723	1.056	340	786	1.126	9
Malpensa	483	1.031	1.514	433	1.123	1.556	18
Totale	816	1.754	2.570	773	1.909	2.682	
SEA Energia	-	-	-	5	22	27	27
Totale Gruppo	816	1.754	2.570	778	1.931	2.709	

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia del 2021 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).
Fonte: SEA

Politiche di empowerment

FORMAZIONE

Nel 2022 si è attenuato 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. Soprattutto nel secondo semestre dell'anno la continuità formativa è comunque stata assicurata anche grazie alle proposte *on line* e a distanza.

Il monte ore formativo erogato complessivamente nel 2022 è stato di 60.000 ore per il Gruppo SEA, di cui 13.257 di formazione non-mandatoria. La formazione mandatoria (inclusa quella relativa alla sicurezza sul lavoro e alla *safety* aeroportuale) del 2022 costituisce circa l'81% della formazione totale erogata dal Gruppo SEA. Tra i progetti più significativi di formazione (non-mandatoria) e sviluppo erogati nel 2022, troviamo:

- Segreteria Operativa - percorso formativo dedicato ai colleghi *Operational Shift Scheduling*, per individuare una modalità positiva di gestione delle relazioni e dei conflitti attraverso la comunicazione e la condivisione di regole e approcci comuni per favorire l'efficienza operativa. L'intervento è stato progettato utilizzando l'approccio del *design thinking*;
- Formazione linguistica - iniziativa che si avvale di una piattaforma di *Blended learning* per l'apprendimento *on line* della lingua inglese;
- Progetto "Costruisci la buona abitudine della formazione" - attraverso la piattaforma *Good Habitz* è stato attivato un processo di responsabilizzazione individuale delle persone rispetto alla propria formazione e sviluppo. La piattaforma di formazione dedicata soprattutto alle competenze trasversali, ha visto oltre 2.000 utenti registrati, con buoni risultati (1.187 in termini di ore formazione e certificati rilasciati);
- *Mentoring* - iniziativa per favorire la connessione tra i giovani di SEA e il *management*, dopo un percorso formativo in cui ai *Mentor* sono stati fornite le competenze necessarie per la gestione efficace delle sessioni con il loro *Mentee*, nel mese di novembre si è tenuto un evento di *kick-off* di avvio ufficiale del programma che prevede il coinvolgimento di 46 persone tra *Mentor* e *Mentee*.

Sono inoltre proseguite le attività del progetto *Diversity & Inclusion* - percorso formativo incentrato sul metodo innovativo *Forth* - che si è concluso con la presentazione di 7 progetti di inclusione della diversità, età, genere, cultura, diversabilità e orientamento sessuale. Tra le soluzioni proposte, sono partiti i lavori per la realizzazione dei primi 3 progetti, individuando i partecipanti ai gruppi di lavoro scelti su criteri di partecipazione e di competenze lavorative:

- *SEA For Equality*, finalizzato al sostegno e allo sviluppo della parità di genere;
- *SEA Friendly*, che ha l'obiettivo di realizzare un programma mirato ad aprire le prospettive delle persone all'inclusione, contro pregiudizi e discriminazioni nei confronti delle persone LGBTQ+;
- *SEA Sprint*, una officina agile che studia prototipi di *new ways of working* pronti all'uso e che portino nuove regole di lavoro per aiutare i dipendenti SEA a una migliore gestione del tempo.



MilanAirports

RISORSE

Numero medio annuo di ore di formazione pro-capite per genere e categoria professionale

	2022			2021			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	15,9	17,0	16,9	18,7	23,6	23,0	1,9	15,9	14,2
Quadri	14,8	12,9	13,6	13,4	10,7	11,7	8,3	9,8	9,3
Impiegati	5,1	5,4	5,3	4,3	3,5	3,8	2,4	2,4	2,4
Operai	0,1	1,9	1,8	0,2	2,1	1,9	1,0	2,1	2,1
Totale	6,3	5,3	5,6	5,4	4,1	4,5	3,1	3,3	3,3

Nota: i dati non comprendono le ore di formazione mandatoria.

Fonte: SEA

CRESCITA

Per il 2022 la copertura della valutazione della prestazione in modo sistematico è riferita al personale incluso nel sistema MBO (dirigenti e una quota di personale con qualifica di quadro). Per l'incentivazione relativa al 2022, sono stati definiti nuovi criteri di eleggibilità orientati alla trasparenza e all'oggettività. Nel corso del 2022 è stato definito il progetto "Valutazione smart" che prevede - già dal 2023 - la valutazione di diverse dimensioni (risultati, competenze, comportamenti) per il personale amministrativo appartenente alle direzioni che rientreranno nel progetto pilota (circa il 50% del personale amministrativo). A regime il progetto riguarderà tutto il personale amministrativo di SEA. Per gli esercizi 2020 - 2021 a causa della situazione di crisi derivata dalla pandemia Covid-19 non sono stati attivati sistemi di *performance management*/incentivazione.

La copertura della valutazione delle competenze è invece particolarmente capillare essendo rivolta a tutto il personale SEA.

Dipendenti coinvolti in processi formalizzati di valutazione della prestazione suddivisi per genere e categoria professionale (%)

	2022			2021			2020		
	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE
Dirigenti	100	100	100	0	0	0	0	0	0
Quadri	33	32	32	0	0	0	0	0	0

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 a supporto dei progetti 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, assegnando ai responsabili il ruolo di promotori del talento e creando condivisione sul *talent management process*.

Il *Talent Management* in SEA intende rivolgersi al talento "esclusivo" che è *business driven*, con l'obiettivo di individuare, in un circoscritto segmento di popolazione aziendale, le persone che corrispondono al modello di talento di SEA, siano essi:

- risorse manageriali con *performance management*;
- *specialist* come *pipeline* per posizioni *middle management*;
- *middle manager* come *pipeline* per posizioni manageriali.

Nel 2022 è stato avviato un processo di revisione, analisi e attualizzazione dei pilastri del concetto di talento in SEA. Sono stati realizzati quattro *focus group* con l'obiettivo, partendo dalle competenze/comportamenti contenuti nel Manifesto del Talento redatto nel 2018, di ridefinire e riattualizzare le competenze chiave che rappresenteranno il punto di riferimento di tutte le persone di SEA, e che verranno utilizzati nei processi di valutazione e gestione del talento.



MilanAirports

RISORSE

DIVERSITY

Il differenziale retributivo donne/uomini risulta per il 2022 allineato all'anno precedente, mentre si registra una significativa riduzione del *gap* nel rapporto relativo al trattamento complessivo (reddito annuo) dovuta al termine del periodo della Cassa Integrazione che nel 2021 aveva avuto un impatto negativo più che proporzionale sul personale femminile. Il *gap* 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 2022 ^(a)	Reddito 2022 ^(b)	RAL 2021 ^(a)	Reddito 2021 ^(b)
Dirigenti e Quadri	83%	79%	84%	73%
Impiegati	102%	94%	102%	91%
Operai	98%	90%	96%	85%

Nota: La nuova metodologia di calcolo prevede 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 annuo 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 annuo 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

Sono proseguite le attività del progetto *Diversity & Inclusion* con la presentazione di 7 progetti di inclusione della diversità. Valutati secondo i criteri di fattibilità e attrattività, sono stati scelti tre progetti fra i primi da realizzare. In particolare:

- *SEA For Equality*, finalizzato al sostegno e allo sviluppo della parità di genere; tramite il coinvolgimento di una società di consulenza specializzata, il gruppo sta attivamente lavorando per ottenere la certificazione della Parità di Genere (UNI Pdr 125:2022) e tracciare una *roadmap* per ottenere un'evoluzione culturale che crei un *habitat* lavorativo più inclusivo e che valorizzi le diversità, in sintonia con le trasformazioni che avvengono nel contesto in cui opera SEA;
- *SEA Friendly*, che ha l'obiettivo di realizzare un programma mirato ad aprire le prospettive delle persone all'inclusione, contro pregiudizi e discriminazioni nei confronti delle persone LGBTQ+; è stata sottoscritta una *partnership* con un'associazione attiva nel campo diritti LGBTQ+ e ideato e proposto a tutti i colleghi SEA una *survey* per misurare il livello di consapevolezza sulle tematiche di orientamento di genere;
- *SEA Sprint*, una officina agile che studia prototipi di *new ways of working* pronti all'uso e che portino nuove regole di lavoro per aiutare i dipendenti SEA a una migliore gestione del tempo.

È continuata inoltre la partecipazione ai percorsi formativi proposti da Valore D sia in termini di sviluppo manageriale che di formazione.

In ottica di inclusione, soprattutto legata alle nuove generazioni è continuato il progetto iniziato nel 2021 *Your Gate for Your Job*, programma di orientamento e formazione rivolto a istituti tecnici superiori nell'anno scolastico 2021-2022. Nel 2022 sono stati coinvolti tre istituti tecnici del territorio di Varese e provincia e circa 300 studenti in un programma caratterizzato da incontri con esperti maestri di mestiere, elaborazione di *project work*, visite guidate dell'aeroporto di Malpensa.

Un ulteriore progetto di sensibilizzazione sull'inclusione delle future generazioni è stato portato avanti con l'Adesione al Progetto Generazione Industria promosso da Confindustria Varese. Il progetto nasce con l'obiettivo di favorire un interscambio culturale tra imprese e scuola, valorizzando il merito degli studenti. SEA ha collaborato all'organizzazione dell'evento *Teachers Day* nel quale SEA ha ospitato una trentina di insegnanti di 17 istituti superiori del territorio di Varese e provincia. All'evento hanno partecipato in qualità di relatori anche i referenti aziendali di Dufry, DHL e Areas, raccontando i mestieri del distretto aeroportuale e le competenze ricercate in un'ottica di orientamento e formazione all'interno delle scuole. Il progetto *Teachers Day*, che ha rappresentato anche un primo pilota per una collaborazione tra aziende del sedime, continuerà anche durante il 2023.



MilanAirports

RISORSE

SAFETY LAVORATIVA

La politica aziendale in relazione alla tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro per i dipendenti e per i terzi (operatori, utenti, passeggeri) presenti negli ambienti di lavoro, si basa su alcuni principi:

- rispetto della legislazione nazionale, locale e comunitaria in materia di salute e sicurezza sul lavoro e dei requisiti definiti da SEA per il raggiungimento degli obiettivi aziendali, considerando, ove applicabili, anche modelli volontari;
- svolgimento delle attività di prevenzione mirate alla riduzione degli incidenti, infortuni e malattie professionali, attraverso l'identificazione e l'eliminazione dei pericoli, la riduzione dei rischi, l'implementazione di misure correttive e la gestione delle possibili emergenze, a favore sia dei lavoratori che dei terzi e della comunità in cui SEA opera;
- informazione a tutti coloro che sono presenti negli ambienti aziendali sui rischi individuati e sulle relative norme di prevenzione e protezione adottate, oltre che sull'organizzazione preposta alla gestione della sicurezza e delle emergenze;
- valorizzazione del personale attraverso attività di informazione/formazione e addestramento che mirino allo sviluppo di competenze specifiche, al fine di rendere i lavoratori consapevoli delle proprie responsabilità e della necessità di operare nel rispetto della 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 novembre 2022 SEA ha superato con successo la certificazione del suo SGSSL secondo la norma UNI ISO 45001:2018, monitorandolo costantemente attraverso:

- 11 *audit* interni, di cui uno presso il cantiere Riquifica percorso sopraelevati arrivi di Malpensa e tre *audit* di *follow-up* per la verifica dell'implementazione delle misure correttive di precedenti *audit* interni;
- 1 *unannounced audit* (*audit* a sorpresa);
- 18 *audit* presso concessionari (*retail/non retail*);
- 1 *follow-up* di *Hygiene Risk Assessment* funzionale alla valutazione a distanza di tempo dell'efficacia e adeguatezza delle misure anti-Covid implementate da SEA.

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.

Inoltre, è stata rivista l'organizzazione dell'attività di sorveglianza e monitoraggio operativo eseguito *on site* denominata *Safety Walk* introducendo *check-list* differenziate per tematiche di verifica: ambienti di lavoro, DPI, attività in appalto, macchinari e attrezzature, interazione uomo-veicoli, antincendio. Sono state effettuate 952 *Safety Walk*. In coerenza con quanto effettuato nel biennio 2020-2021, sono state effettuate anche 120 *Safety Walk* Covid-19, finalizzate alla verifica della corretta attuazione delle misure di contrasto all'emergenza sanitaria definite nei Protocolli Operativi Sanitari e Aziendali.

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



MilanAirports

RISORSE

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.

Numero di Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS)

Società	Linate	Malpensa	Note
SEA	5	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
Airport ICT Services	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 2022, si evidenziano in particolare:

- aggiornamento della Valutazione del Rischio da Stress Lavoro Correlato, con l'analisi dei dati a consuntivo del 2021, in accordo alle linee guida INAIL. Per tutte le figure professionali il livello di rischio risulta non rilevante;
- aggiornamento della valutazione di potenziale esposizione a Agenti Biologici "SARS-CoV-2" con l'implementazione di una serie di misure specifiche;
- aggiornamento delle Schede di Valutazione del Rischio delle Figure Professionali in seguito ad evidenze emerse da *audit*, analisi di infortuni e *near miss*, segnalazioni da lavoratori e/o RLS con conseguente aggiornamento delle dispense informative, rese fruibili al personale;
- aggiornamento delle schede di valutazione del rischio di alcuni mezzi e attrezzature operative;
- supporto tecnico nella predisposizione e aggiornamento dei DUVRI ai sensi dell'art. 26 D. Lgs. 81/08 alle funzioni aziendali che gestiscono attività oggetto di appalto;
- chiusura della campagna per la valutazione della qualità dell'aria a Linate e Malpensa attraverso monitoraggi *outdoor* sui microinquinanti aerodispersi. Tutti i parametri rilevati sono risultati presenti in concentrazioni molto contenute e tali da escludere situazioni di rischio legate al possibile sviluppo di effetti avversi per la salute nel breve e lungo periodo;
- aggiornamento del corso *on line* per la tutela della salute e della sicurezza in *smart working*;
- 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;
- 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;
- effettuazione di 46 simulazioni di emergenza presso gli scali societari. In aggiunta alle prove di emergenza ed evacuazione che prevedono il coinvolgimento del personale aziendale ed esterno presente presso gli scali, sono stati introdotti i test di esodo, che prevedono modalità più snelle, con *briefing* mirati e il coinvolgimento della sola Squadra di Emergenza Locale. 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;
- aggiornamento documentale della Valutazione del Rischio Incendio per l'aerostazione di Linate;



MilanAirports

RISORSE

- aggiornamento del Piano di Emergenza ed Evacuazione dell'aerostazione di Linate in occasione dell'apertura della linea metropolitana M4 in allineamento con il protocollo di coordinamento stipulato fra SEA e ATM;
- proseguimento delle attività a contrasto del rischio Covid-19, adattando le misure di prevenzione e protezione al mutare dello scenario pandemico e normativo.

Formazione in tema di Salute e Sicurezza del Lavoro

Nel 2022 è proseguito il lavoro di sviluppo dei programmi specifici e organizzazione delle attività di formazione, in linea con le tipologie di rischio e le diverse mansioni associate. Nel complesso, l'attività mandatoria in tema di Salute e Sicurezza sul Lavoro ha visto 2.143 partecipanti per 11.248 ore di formazione.

I corsi di maggior rilievo per numero di partecipanti sono stati:

- aggiornamento Sicurezza sul Lavoro D. Lgs. 81/08, Accordo Stato Regioni del 21/12/2011;
- formazione antincendio per il mantenimento della certificazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze;
- aggiornamento della formazione in materia di Radioprotezione D. Lgs. 101/20 per il personale Security;
- corso iniziale e aggiornamento per Coordinatori della Sicurezza - D. Lgs. 81/08 ex Titolo IV;
- corso Norme CEI 11/27 propedeutiche alla nomina di personale PES E PAV;
- aggiornamento per RLS dedicato ai rappresentanti dei lavoratori;
- corsi di aggiornamento e corsi base per nuovi Preposti e Dirigenti per la sicurezza.

Inoltre, sono state implementate ulteriori iniziative di formazione e informazione per favorire la consapevolezza sui rischi e la prevenzione degli infortuni:

- SEA ha aderito al progetto denominato *Break Formativo* proposto da UNIVA e ATS Insubria attraverso una sperimentazione nelle aziende, prevista per il 2023. Si tratta di un percorso formativo che non si svolge in un'aula tradizionale o mediante *e-learning*, ma direttamente presso le postazioni di lavoro, basato sul coinvolgimento attivo dei lavoratori e finalizzato a potenziare l'efficacia della formazione sulla sicurezza elevando il livello di

approfondimento, apportando un aggiornamento continuo riguardo ai rischi legati alla mansione, al luogo di lavoro, alle attrezzature utilizzate, mantenendo alta la percezione del rischio. Nel corso dell'anno sono stati progettati e erogati in forma sperimentale 3 *Safety Flash* in modalità *Break Formativo* presso i reparti operativi e manutentivi. A seguito dell'adesione ufficiale al progetto, i docenti UNIVA sono stati ospiti dei nostri scali per due sessioni di formazione specifica con il coinvolgimento del SPP, dei RLS e dei Formatori di *Training Shared Services*;

- in collaborazione con *Internal Communication* è stata promossa, con video e volantini scaricabili, una campagna di comunicazione sulla *intranet* aziendale denominata *Safety Flash/Comportamenti sicuri*, dedicata a temi di sicurezza di carattere generale.

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.** In base alla mansione definita dall'iter d'assunzione si verifica la presenza o meno di particolari rischi lavorativi per i quali è prevista la sorveglianza sanitaria e, in caso affermativo, si inviano le persone interessate e la relativa documentazione alla struttura sanitaria nella 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 a 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 dei rischi, sono esposti a particolari rischi specifici per i quali sono previsti controlli sanitari periodici. Il servizio aziendale di medicina del lavoro elabora il calendario annuale delle visite e effettua gli accertamenti sanitari periodici sui lavoratori in elenco, mirati a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni svolte.
- 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



MilanAirports

RISORSE

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* e 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, di *near miss* significativi o quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità.

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. Al verificarsi di condizioni particolari e/o eccezionali vengono inoltre attivati processi ad hoc, come nel caso dell'emergenza Covid-19. Il SGSSL SEA, certificato secondo la norma UNI ISO 45001:2018, viene dunque costantemente alimentato dalla varietà e molteplicità degli *input* descritti.

Ogni evento (infortunio, medicazione, mancato incidente, principio di incendio/incendio) viene opportunamente tracciato e indagato per accertarne le cause e analizzare il potenziale danno, la frequenza di accadimento e l'indice di gravità, al fine di implementare una appropriata azione correttiva, in collaborazione con le funzioni aziendali coinvolte. 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 mentre nel 2022 si segnala un infortunio sullo scalo di Malpensa; il numero totale di ore lavorate è pari a 67.695 per il 2020, 73.707 per il 2021 e 254.959 per il 2022.

Da una analisi dei dati risulta evidente l'eccezionalità costituita dal periodo pandemico per gli anni 2020 e 2021, nel 2022, nonostante il progressivo recupero dei volumi di traffico e dell'operatività degli scali, il *trend* infortunistico risulta in miglioramento se confrontato con i valori pre-Covid del 2019: 39 eventi nel 2022 a fronte dei 57 nel 2019.



MilanAirports

RISORSE

Indicatori infortunistici del Gruppo per sede

		2022		2021		2020	
		Numero	Tasso	Numero	Tasso	Numero	Tasso
Infortuni sul lavoro registrabili	Linate	20	12,73	11	8,23	6	4,83
	Malpensa	19	8,49	15	7,79	16	8,53
	Totale	39	10,24	26	7,97	22	7,06
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	1	0,64	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	0	0
	Totale	1	0,26	0	0	0	0
Malattie professionali	Linate	0	0	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
N. ore lavorate	Linate	1.570.907		1.336.254		1.241.082	
	Malpensa	2.236.980		1.926.387		1.875.518	
	Totale	3.807.887		3.262.641		3.116.600	

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

In un'ottica di miglioramento continuo, accanto all'indice di frequenza IF definito dalla norma UNI 7249, SEA ha introdotto un nuovo indicatore di performance per agire con maggiore incisività sul fenomeno infortunistico: un IF aziendale che tiene in considerazione gli infortuni per i quali è possibile identificare e implementare specifiche misure preventive.



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, le iniziative di *welfare* realizzate nel 2022 sono state ancora parzialmente condizionate dagli esiti della situazione pandemica, che ha limitato la presenza delle persone in azienda. Il processo di digitalizzazione delle iniziative di *welfare*, iniziato nel 2021 e proseguito nel corso del 2022, ha però agevolato notevolmente l'erogazione dei servizi offerti. Nella tabella 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		
	2022	2021	2020
Cassa assistenza sanitaria	1.455	1.513	1.553
Assegni studio	944	179	761
Orario flessibile	810	805	867
Profilassi antinfluenzale	385	492	584
Cassa assistenza sanitaria (<i>check-up</i>)	353	327	166
Centri estivi	348	256	115
Mobilità collettiva casa-lavoro	182	159	163
Permessi per visite mediche	133	69	117
Servizi sociali	81	48	55
Donazioni figli colleghi deceduti	10	6	-
Assicurazione infortuni	4	2	9
<i>Part-time</i> genitore (dato medio annuale)	3	3	4

Fonte: SEA

Nell'ambito del progetto Future Lab, dedicato all'istruzione e all'*employability* dei figli, le borse di studio al merito sono state gestite con una nuova modalità che ha permesso di effettuare la richiesta direttamente *on line*, allegando le certificazioni scolastiche e ricevendo informazioni puntuali sullo stato di avanzamento della pratica. È stato inoltre introdotto un nuovo regolamento con importi più alti in progressione con il percorso scolastico, e con una particolare attenzione ai ragazzi in possesso di certificazione DSA o con necessità di sostegno scolastico. È inoltre proseguita la donazione di 6.000 euro annui a sostegno del percorso scolastico, dalle scuole elementari fino all'università, dedicata ai figli di colleghi mancanti in questi anni.

La digitalizzazione è stata estesa anche all'area Mobilità Casa Lavoro per il processo di richiesta degli abbonamenti ATM e TRENORD, servizio rivolto ai colleghi che scelgono di raggiungere il posto di lavoro con i mezzi pubblici. L'iniziativa è stata inoltre oggetto di rivisitazione, con estensione dell'offerta e con il contributo aziendale sugli abbonamenti annuali elevato al 50%.

Nell'area Assistenza e Cura, accanto agli sportelli Ascolto e Aiuto di Linate e Malpensa, il servizio Assistente Sociale in Azienda, a disposizione dei colleghi che necessitano di un supporto o di un *counselling* per problematiche personali o familiari, dopo un periodo di gestione da remoto, ha potuto riprendere la modalità in presenza. Nell'area Salute e Prevenzione è stata offerta la consueta campagna di profilassi antinfluenzale.

In collaborazione con l'Associazione NoiSea, nel periodo estivo di sospensione delle attività scolastiche è stato confermato per i genitori un contributo economico a integrazione dei costi sostenuti per la partecipazione dei figli a centri estivi e camp. L'iniziativa originariamente dedicata ai ragazzi tra i 6 e i 14 anni, è stata estesa alla fascia di età 3-5 anni.

Con l'obiettivo di valorizzare l'insieme dei servizi, iniziative e agevolazioni del sistema *welfare* SEA e di individuare nuovi progetti per rispondere meglio ai bisogni reali dei colleghi e delle loro famiglie, nel corso del mese di giugno è stata proposta una *survey on line*, disponibile da telefono o PC. Il questionario, in forma anonima, ha permesso alle persone, tramite domande chiuse e aperte, di dare un contributo personale per migliorare le iniziative esistenti e condividere suggerimenti e proposte nuove. La partecipazione al sondaggio è stata pari al 50% con 1.250 risposte raccolte. Quanto emerso dall'indagine ha consentito di identificare alcune linee di intervento nuove in risposta alle attese e alle esigenze che le persone hanno segnalato:



MilanAirports

RISORSE

- dalla seconda metà di agosto sono stati progressivamente installati erogatori dell'acqua gratuita presso aree operative e uffici di Linate e Malpensa;
- presso lo scalo di Linate, in fase sperimentale, sono stati installati *locker* per il ritiro di pacchi (Amazon) o per il ritiro della spesa (Esselunga).

Come contributo alla gestione del rialzo di prezzi generalizzato riferito a beni energetici e di largo consumo, sono stati erogati un buono benzina del valore di euro 200 nel mese di luglio e un buono spesa del valore di euro 100 nel mese di novembre.

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	2022 *	2021	2020
Numero iscritti	4.959	5.011	5.104
Attivo netto destinato alla previdenza (milioni di euro)	278	266	254
Rendimento netto fondo	2,30%	2,11%	2,49%

^(*) I dati 2022 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 su % 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 2022 si è incrementata, leggermente per le donne, in maniera più marcata 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.)

	2022		2021		2020	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Diritto ⁽¹⁾	121	289	144	319	169	343
Fruizione ⁽²⁾	51	111	58	103	60	118

⁽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 2022 SEA ha confermato il ricorso allo *smart working* definendo di volta in volta *policy* allineate con l'evoluzione della situazione pandemica e con l'esigenza di un progressivo ritorno alla normale presenza. Al termine del 2022 è stata definita una *policy* con valenza a tempo indeterminato che prevede la fruizione di due giornate di *smart working* a settimana per il personale di *Staff* e di una giornata di *smart working* a settimana per il personale legato alle *Operations* aeroportuali, sempre previa autorizzazione dei responsabili.

CONCILIAZIONE: FAMILY AUDIT

Nel corso del 2016 è stato realizzato il processo di accreditamento finalizzato all'ottenimento della certificazione "*Family Audit*" e nel 2020 a seguito dell'implementazione di tutte le 28 misure definite nel piano è stata conseguita la Certificazione Triennale - *Family Audit Executive* e avviata la fase di mantenimento.

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* introducendo soluzioni organizzative innovative relativamente a flessibilità del lavoro, *smart working* e cultura della conciliazione.

Nel 2022 si conclude il ciclo triennale di mantenimento delle azioni contenute nel piano e se ne conferma la costante implementazione e il regolare aggiornamento. Le principali novità del 2022 hanno riguardato:

- eliminazione della misura - Studio di fattibilità per verificare come allargare la definizione di famiglia nell'indicazione dei beneficiari dei contributi, includendo "nuove famiglie" - perché non più attuale;
- implementazione della misura - Individuazione di uno spazio per ritiro consegna di pacchi e servizi - attraverso la sottoscrizione di accordi con Esselunga e Amazon per l'installazione di *locker* adibiti alla consegna della spesa/acquisti in prossimità del luogo di lavoro. L'iniziativa "pilota" è stata attivata sullo scalo di Linate e, sulla base dei risultati concreti rilevati, sarà poi estesa anche allo scalo di Malpensa;
- introduzione di una nuova azione riguardante la *Diversity Management* relativa al progetto *Diversity&Inclusion* che ha l'obiettivo di aumentare la consapevolezza di ciascuno rispetto ai pregiudizi che orientano i comportamenti e il linguaggio dei colleghi.

Assenteismo

Il tasso di assenteismo totale relativo ai dipendenti del Gruppo SEA nel 2022 risulta in netto incremento rispetto al 2021 (+2,3%) come conseguenza del progressivo superamento della situazione pandemica. Tale fenomeno, che interessa in maniera significativa entrambi i generi e gli scali, risulta tuttavia leggermente più marcato per la popolazione femminile (+2,5% in valore assoluto), in particolare sullo scalo di Malpensa, che passa da 4,4% del 2021 a 7,1% del 2022; per la popolazione maschile l'incremento si registra in egual misura su entrambi gli scali (+2,2% in valore assoluto), passando da 3,2% del 2021 a 5,4% del 2022. L'andamento in crescita del tasso di assenteismo è riconducibile in gran parte allo stato di emergenza sanitaria iniziato nel 2020 e tuttora in corso.

Tasso di assenteismo per genere e sede

	2022	2021	2020
Linate	5,2%	2,9%	3,0%
Donne	4,7%	2,4%	2,4%
Uomini	5,4%	3,1%	3,2%
Malpensa	5,8%	3,5%	3,4%
Donne	7,1%	4,4%	3,9%
Uomini	5,4%	3,2%	3,2%

Nota: Il tasso di assenteismo è calcolato come rapporto tra le ore di assenza non pianificate (malattia, infortunio, sciopero, ingiustificate e disciplinari) e le ore lavorabili (ore teoriche al netto dei riposi). È compreso solo il personale dipendente con contratto subordinato.

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).

Qualità delle relazioni con il territorio di riferimento

TRATTI SALIENTI DELL'ECONOMIA LOMBARDA

La Lombardia rappresenta di gran lunga la prima economia del Paese, con un PIL di circa 400 miliardi di euro nel 2019, pari al 22,3% 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%), che 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 (70,7% il tasso di attività contro il 64,5% della media nazionale). Nel 2021 la Lombardia esprimeva il 18,5% dell'occupazione nazionale nei servizi (oltre 2,8 milioni di occupati) e il 23% degli occupati totali dell'industria (1,4 milioni). Il tessuto imprenditoriale lombardo è tra i più dinamici a livello continentale e si caratterizza 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 Lombardia opera il 15,7% delle imprese attive italiane, che nel 2020 rappresentavano però oltre il 26% dell'*export* del Paese (circa 114 mld di euro). La sola provincia di Milano realizza un valore dell'*export* paragonabile a quelli di regioni come Piemonte o Toscana. 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.

Il peso dell'economia lombarda nel contesto nazionale

Indicatore*	Valore	% su totale Italia
Imprese attive	945.555	15,7%
Export	135,8 mld euro	26,3%
Valore aggiunto	356,5 mld euro	22,1%
Spesa delle famiglie	210,6 mld euro	19,4%
Depositi bancari	453,2 mld euro	33,2%
Addetti nel settore R&D	74.245	21%
Spesa nel settore R&D	5,3 mld euro	20,2%
Brevetti	1.382	33%
Invenzioni	3.253	32,1%
Marchi	16.418	27,9%

Fonte: Unioncamere Lombardia; Rapporto ICE 2021-2022

*Dati riferiti al 2019 con esclusione di: n° imprese attive (2022); export (2021)



MilanAirports

RISORSE

L'economia lombarda nel 2022 ⁸

Nel 2022 il PIL lombardo ha fatto segnare una crescita del 4,3%. Un'accelerazione che ha permesso alla regione di recuperare quanto perso nel periodo pandemico, portandosi a un +3,8% rispetto al 2019, ben oltre il +0,7% dell'Italia e sopra ai *benchmark* europei (+0,5% Bayern, -0,3% Baden-Württemberg, -2,3% Cataluña). L'espansione lombarda è stata trainata dalle costruzioni (+10,4% la crescita annua del valore aggiunto) e dai servizi (+4,9%), con un contributo positivo anche dell'industria (+1,2%). Le previsioni per il 2023, pur riflettendo il rallentamento dell'economia globale, sono in miglioramento: +0,6% il PIL lombardo e +0,4% il PIL italiano. Nel terzo trimestre 2022 il numero di occupati in Lombardia si è mantenuto in aumento (+52 mila rispetto al corrispondente periodo 2021), confermando il *trend* ascendente per il sesto trimestre consecutivo. All'aumento di occupati si è accompagnato un ulteriore calo dei disoccupati (-33 mila) e di inattivi (-25 mila). Il tasso di disoccupazione è così sceso al 4,8% (dal 5,5% nel 2021), in linea con quanto avviene nelle regioni europee *benchmark*. Secondo le previsioni il pieno recupero dell'occupazione pre-pandemica in Lombardia avverrà nel 2023. Complessivamente nel 2022 in Lombardia sono state autorizzate 83 milioni di ore di cassa integrazione, un livello doppio rispetto al totale 2019, ma un quinto rispetto al 2021.

Nel terzo trimestre 2022 la produzione manifatturiera lombarda è aumentata del 4,8% su base annua, in sensibile rallentamento rispetto ai precedenti trimestri. Rispetto a prima del Covid-19 la produzione lombarda è comunque a +11,3%, quella italiana a +2,4% e, in entrambi i casi, resta molto ampio il differenziale con la produzione tedesca e francese, a -3,7 e -2,7 punti percentuali. Nei primi 9 mesi del 2022 l'*export* lombardo è risultato pari a 120 miliardi di euro, (+20,5% rispetto al 2021). Un risultato sostanzialmente in linea con l'Italia (+21,2%), ma superiore alle principali regioni *benchmark* europee (+12,5% Bayern, +15% Auvergne Rhône-Alpes, +17,3% Cataluña). La crescita dell'*export* lombardo è generalizzata per mercati di destinazione: +21,3% l'*export* tendenziale verso l'UE a gennaio-settembre 2022 e +19,6% verso l'extra-UE (in particolare +37,5% Stati Uniti).

Il giudizio degli operatori economici lombardi sulla qualità delle infrastrutture di trasporto

Nel corso del 2022 Unioncamere Lombardia ha realizzato una indagine, presso oltre 6 mila imprese lombarde del settore manifatturiero (industria e artigianato), del commercio e dei servizi, in merito alle infrastrutture di trasporto presenti nella regione, in termini sia di accessibilità che di qualità complessiva. Sono state coinvolte nell'indagine 1.571 imprese industriali, 1.300 artigianali, 1.282 del commercio e 2.011 dei servizi.

Valutazione dell'accessibilità territoriale alle infrastrutture aeroportuali lombarde (%)

	Industria	Artigianato	Commercio	Servizi
Ottima	21,8	18,2	17,6	24,4
Buona	47,2	45,1	43,8	45,6
Sufficiente	23,8	26,3	28,8	22,4
Insufficiente	4,9	6,3	5,9	4,6
Scarsa	2,3	4,1	3,9	3

Fonte: Unioncamere Lombardia "Focus Infrastrutture - Dati Regionali - anno 2022"

L'accessibilità alle infrastrutture aeroportuali presenti in Lombardia è stata valutata più che positivamente dalle imprese operanti in Lombardia, con punte di apprezzamento tra le aziende manifatturiere (69% di giudizi positivi) e del settore servizi (70%).

⁸ Assolombarda - Booklet Economia, febbraio 2023



Valutazione di qualità delle infrastrutture aeroportuali lombarde (%)

	Industria	Artigianato	Commercio	Servizi
Ottima	13,3	11,4	14,9	14,8
Buona	49,5	48	44,1	49,5
Sufficiente	29,5	30,9	34,5	27,7
Insufficiente	6,2	6,6	3,8	5,2
Scarsa	1,6	3,1	2,8	2,8

Fonte: Unioncamere Lombardia "Focus Infrastrutture - Dati Regionali - anno 2022"

In termini di qualità complessiva gli aeroporti lombardi vengono considerati molto positivamente dal 64% delle imprese di servizi, dal 63% delle industrie e dal 59% delle aziende artigiane e del commercio. Messi a confronto con altre infrastrutture di trasporto della regione (strade e ferrovie), gli aeroporti riscuotono un apprezzamento sensibilmente superiore da parte di tutte le categorie di imprese. Gli scali di Linate e Malpensa - rappresentando il 72% del traffico passeggeri e il 92% di quello cargo generato dagli aeroporti regionali - sono in larga parte destinatari di queste valutazioni.

Valutazione di qualità delle infrastrutture di trasporto lombarde (%)

	Industria			Artigianato			Commercio			Servizi		
	Strade	Ferrovie	Aeroporti	Strade	Ferrovie	Aeroporti	Strade	Ferrovie	Aeroporti	Strade	Ferrovie	Aeroporti
Ottima + Buona	57,8	29	62,8	49,1	27,6	59,4	51,2	35,8	59	56,1	40,3	64,3
Sufficiente	30,7	39	29,5	34,8	43,7	30,9	35,2	40,8	34,5	30,6	36,4	27,7
Insufficiente + Scarsa	11,5	32	7,7	16,1	28,7	9,7	13,6	23,4	6,5	13,3	23,3	8

Fonte: Unioncamere Lombardia "Focus Infrastrutture - Dati Regionali - anno 2022"

Stakeholder Evaluation

Le politiche di relazione con gli *stakeholder* che SEA ha consolidato nel tempo contemplano l'effettuazione periodica di iniziative strutturate di ascolto e coinvolgimento dei pubblici rilevanti, attraverso le quali vengono raccolte opinioni, percezioni e valutazioni in merito al profilo reputazionale, alla soddisfazione sui servizi erogati, alla qualità delle relazioni imposte con tali pubblici e all'impatto che SEA genera sul contesto.

Composizione del campione di *stakeholder* intervistato

Stakeholder	n° interviste	% su totale	
Fornitori	7	8,4	Stakeholder business 53 interviste (63,8%)
Clienti Aviation (Vettori, Handler)	16	19,3	
Clienti Non Aviation	14	16,9	
Autorità di Controllo	6	7,2	
Mondo bancario/finanziario	8	9,6	
Azionisti	2	2,4	Stakeholder sociali 30 interviste (36,2%)
Società/Territorio (Ambiente, Istituzioni, Mondo Produttivo, Media, Mondo sociale)	30	36,2	
Totale intervistati	83	100%	

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

L'indagine sulla valutazione del profilo identitario, della reputazione e della qualità delle relazioni con i principali pubblici di riferimento è stata realizzata con sistema CAWI-CATI tra dicembre 2022 e gennaio 2023 dalla società BVA Doxa, primario istituto di indagini demoscopiche. Sono stati intervistati complessivamente 83 *stakeholder* appartenenti alle categorie: Clienti Aviation, Clienti Non Aviation, Autorità di controllo, Fornitori, Mondo bancario e finanziario, Società/Territorio (comprendente istituzioni, attori del mondo produttivo ambientalisti, media).



IL GIUDIZIO DEGLI STAKEHOLDER SU SEA

La valutazione complessiva di SEA da parte degli *stakeholder* intervistati (ai quali è stato chiesto di esprimere un giudizio sintetico in scala 1-10) è risultata positiva e in crescita rispetto alle rilevazioni precedenti.

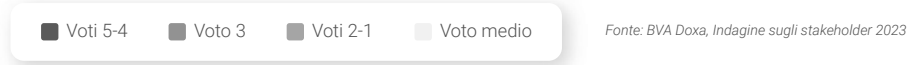
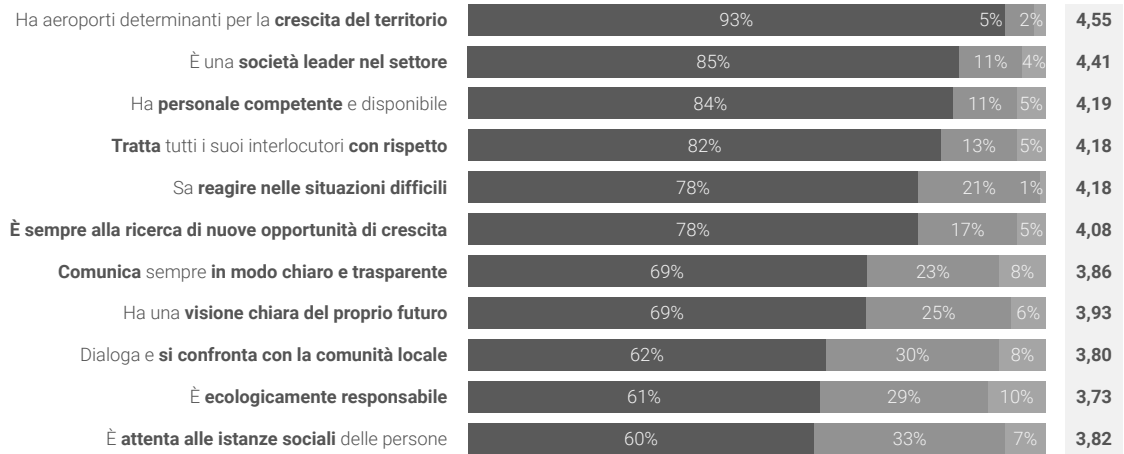
Solo il 5% degli intervistati ha dato una valutazione compresa tra 1 e 5. Il 24% ha espresso un giudizio moderatamente positivo, mentre il restante 71% si è attestato su valutazioni molto positive (da 8 a 10).

Evoluzione della valutazione di SEA nell'opinione degli *stakeholder*

Stakeholder	2022	2020	2019
Fornitori	8,9	7,6	8,0
Clienti <i>Aviation</i>	7,1	7,0	6,5
Clienti <i>Non Aviation</i>	8,0	8,3	8,4
Autorità di Controllo	7,7	7,9	7,7
Mondo bancario/finanziario	8,5	7,9	8,4
Società/Territorio	8,1	7,4	7,3
Azionisti	8,5	8,5	-
Media generale	7,9	7,6	7,5

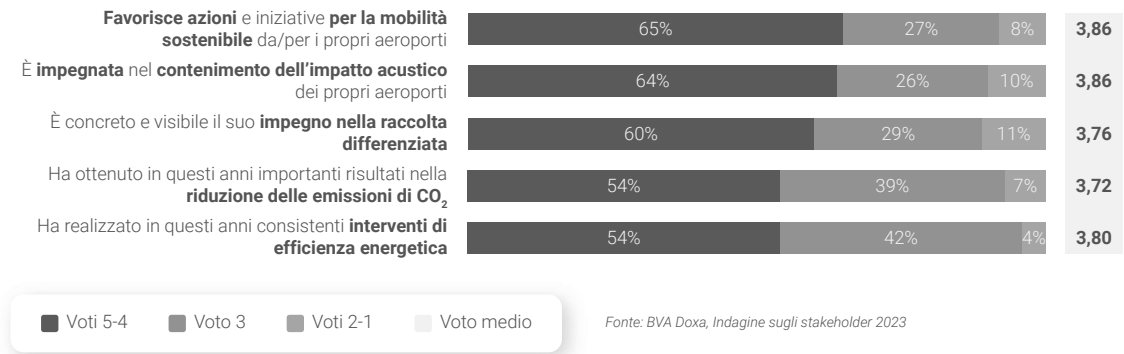
Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023; MPS, Indagine sugli stakeholder 2019, 2020

Valutazione delle competenze distintive di SEA



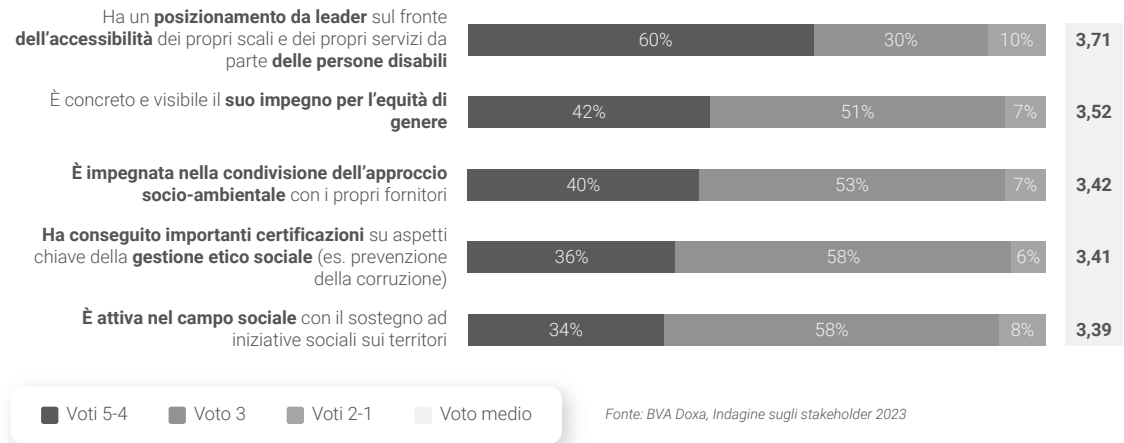
I tratti distintivi di SEA maggiormente riconosciuti dagli *stakeholder* sono: l'impatto sulla crescita del territorio prodotto dall'attività degli scali, la *leadership* nel settore aeroportuale, la competenza e disponibilità del personale aziendale e l'etica comportamentale adottata nelle relazioni con i propri interlocutori. Tutti gli item proposti raccolgono comunque giudizi pienamente convergenti sulla loro attinenza con l'identità di SEA.

Valutazione dell'impegno ambientale percepito di SEA



Le azioni di sostenibilità ambientale di cui gli *stakeholder* mostrano di avere maggior cognizione sono quelle relative alle mobilità sostenibile da/per gli aeroporti (realizzazione di stazioni di ricarica per auto elettriche, facilitazioni per l'adozione dei mezzi di trasporto pubblico per raggiungere gli scali, ecc.), seguite da quelle riguardanti il contenimento del disagio acustico nei confronti dei residenti limitrofi ai sedimi aeroportuali e da quelle concernenti la raccolta differenziata nei *terminal*.

Valutazione dell'impegno sociale percepito di SEA



Le iniziative di sostenibilità sociale di SEA maggiormente riconoscibili agli occhi degli *stakeholder* sono invece quelle riguardanti l'accessibilità delle proprie infrastrutture e i servizi alle persone con disabilità e l'impegno per garantire una maggiore equità di genere.



MilanAirports

RISORSE

Relazioni con i clienti Aviation

Policy commerciale post-pandemia verso i clienti Aviation

SEA ha formulato una politica commerciale particolarmente incisiva, a seguito dello scoppio della pandemia, 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 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 (USA e India).
- 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.



PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU MALPENSA

Presso l'aeroporto di Malpensa al 31 dicembre 2022 erano presenti 113 compagnie aeree (7% vs. 2021).

È stata confermata la presenza di tutte le principali alleanze internazionali di vettori:

- Star Alliance al 31 dicembre 2022 rappresentava il 13% del traffico passeggeri (11% nel 2021);
- Sky Team e One World a fine 2022 rappresentavano rispettivamente il 6% e il 6% (7% e 4% nel 2021) del traffico passeggeri di Malpensa.

Malpensa - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2022	2021	2020
easyJet	28,7	29,2	29,4
Ryanair	18,9	20,9	13,2
Wizz Air	10,7	13,6	5,6
Lufthansa	3,6	2,7	4,1
Neos	3,6	2,6	3,3
Vueling Airlines	3,4	2,6	2,7
Emirates	3,3	2,6	2,8
Turkish Airlines	2,0	2,2	1,7
Qatar Airways	1,4	1,2	1,8
Air Europa Lineas Aereas	1,3	1,6	1,2
Altri vettori (*)	23,1	20,9	34,2

(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2020 e 2021 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.
Fonte: SEA

Al 31 dicembre 2023 lo scalo di Malpensa risultava collegato con 179 destinazioni nazionali e internazionali, il 31% in più rispetto al 2021 (137). 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 28,7% del traffico passeggeri di Malpensa. La compagnia inglese ha confermato il ruolo di Milano quale importante base per l'Europa continentale.

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU LINATE

Al 31 dicembre 2022 l'aeroporto di Linate vedeva la presenza di 18 compagnie aeree (20 nel 2021) e risultava collegato con 43 scali (37 nel 2021), sia nazionali che intra-UE. L'attività di Linate è significativamente influenzata dal Gruppo Alitalia, che nel 2022 ha generato il 52,4% 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 2022.

Linate - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2022	2021	2020
Gruppo Alitalia/ITA (*)	52,4	58,6	73,0
easyJet	10,8	7,4	5,5
Wizz Air	5,7	4,8	-
Volotea Airlines	5,6	4,1	-
Lufthansa	5,3	4,3	4,7
British Airways	4,4	2,9	5,8
Iberia	4,2	4,9	3,8
Air France	3,7	3,5	1,8
KLM	2,4	3,2	0,7
Brussels Airlines	2,0	1,0	1,4
Altri vettori (**)	3,5	5,2	3,3

(**) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2020 e 2021 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 2022 si contavano 40 compagnie aeree. Complessivamente i movimenti *all cargo* (*freighters+courier*), hanno registrato una diminuzione dei volumi pari al 7% dovuto alla situazione geo-politica e alla conseguente crisi economica.

Malpensa - Volumi movimentati dai principali vettori cargo (ton)

Vettore	2022	2021	2020
European Air Transport	189.179	145.850	62.031
Cargolux Group	82.004	92.188	78.648
Qatar Airways	51.933	61.783	47.913
ASL	41.499	37.546	37.722
Air China	40.329	38.539	16.478
Federal Express Corporation	36.424	44.818	38.437
Turkish Airlines	25.387	25.859	21.488
Silk Way Group	20.282	23.708	20.938
Korean Air	17.767	19.904	17.858
Nippon Cargo Airlines	12.793	16.718	12.734
China Eastern Airlines	12.418	11.889	-
Asiana Airlines	12.049	12.480	16.418
Alis Cargo	7.260	16.487	2.928
Cathay Pacific Airways	6.299	7.803	10.888
Neos	4.255	16.746	5.918
Ethiad Airways	4.228	13.105	9.207
AirBridge Cargo Airlines	2.969	17.546	20.636
Altri vettori ^(*)	44.160	54.171	32.168
Totale attività "all cargo"^(*)	611.235	657.137	452.410
Totale attività cargo Malpensa	715.194	741.550	511.292

^(*) Il dato è riferito ai volumi movimentati delle sole attività *all cargo*.

^(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2020 e 2021 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

Malpensa - % di merce movimentata dai primi 10 vettori cargo

Vettore	2022	2021	2020
European Air Transport	28,9	21,5	12,5
Cargolux Group	11,5	12,4	15,4
Qatar Airways	9,0	10,1	11,9
Air China International	5,9	5,3	3,5
Asl Airlines Ireland	5,8	5,1	7,4
Federal Express	5,1	6,5	7,5
Turkish Airlines	4,4	3,9	4,5
Silk Way West Airlines	2,8	3,2	4,1
Korean Air Ltd	2,6	2,7	3,6
Emirates	2,0	2,3	2,7
Altri vettori ^(*)	21,9	27,0	27,0

^(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2020 e 2021 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

Il *business cargo* di Malpensa è distribuito tra un ampio numero di vettori: nel 2022 il 79% del totale merci trasportato risultava spalmato su 17 compagnie aeree. La crescita più elevata è stata registrata dal vettore European Air Transport con il 29,7% di incremento sul 2021, mentre seguono con un incremento più contenuto ASL pari a 10,5% e Air China pari a 4,6%.



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 *Non Aviation* il team "*Retail Operations Management*" offre un supporto continuativo ai subconcessionari 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.).

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 2022 è stato pari a 4.819. 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 2022

Numero totale di passeggeri intervistati
4.819

Sistema	
Genere maschile	56,4%
Età media	39 anni
Cultura universitaria	50%
Residenti in Italia	73%
Permanenza media in aeroporto	133 minuti
Motivo di viaggio principale	Vacanza/turismo 47% 

Fonte: CFI Group

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 2022 è stata raggiunta quota 5.665.669 di iscritti al CRM SEA (*trend* di nuovi iscritti in leggera crescita rispetto al 2021). Di questi, 115.787 iscritti hanno dato consenso per l'invio di comunicazioni di *marketing*.

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 con lo scopo di affrontare tutti gli elementi di criticità segnalati nel sistema aeroporto.



MilanAirports

RISORSE

Nel 2022 si sono ricevuti 1.592 reclami, registrando un notevole aumento rispetto al 2021 derivante dalla ripresa del traffico aereo e dall'indice di propensione dei passeggeri a inviare segnalazioni all'aeroporto cresciuto durante la pandemia e rimasto costante. Molti reclami sono legati ai tempi di riconsegna bagagli e ai bagagli smarriti, dovuta alla carenza di personale nel settore *Aviation* in Europa nei due anni di pandemia che ha ostacolato il ritorno alla normale capacità operativa degli aeroporti soprattutto su questi aspetti. Invece la semplificazione della documentazione sanitaria per viaggiare ha determinato nel 2022 la diminuzione dei reclami in area *check-in*, imbarco e per altri operatori.

Classificazione dei reclami per aree tematiche nel 2022 (%)

Tipologia	%
Bagagli e <i>lost & found</i>	26
Controlli sicurezza	19
<i>Check-in</i> , imbarco	13
Operativo voli	4
Parcheggi	12
<i>Comfort</i>	6
Informazioni	3
<i>Retail</i>	3
Altro	14

Fonte: SEA

Gestione della supply chain

POLICY DI APPROVVIGIONAMENTO

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.

Nell'anno 2022 sono state concluse nuove importanti iniziative finalizzate alla concretizzazione di un approccio agli acquisti che, in linea con la strategia complessiva di sostenibilità aziendale, contribuisca agli obiettivi di sostenibilità del Gruppo SEA; inoltre è stata approvata dal CdA la nuova "Politica di Acquisti Sostenibili" nella quale sono stati sanciti i principi ispiratori dei processi e delle decisioni d'acquisto, volti a promuovere questo

nuovo approccio sostenibile. I principi di questa nuova *policy*, sono stati declinati nel "Codice di condotta dei Fornitori", un documento che tutti i fornitori che si iscrivono all'albo o partecipano a gare pubbliche sono tenuti a sottoscrivere in tutti i nuovi contratti.

L'Albo Fornitori, grazie a una piattaforma dedicata, garantisce un tempestivo aggiornamento delle informazioni sui fornitori e una completa dematerializzazione e informatizzazione del processo di qualifica, che prevede una validità di tre anni. Per poter consentire al Gruppo SEA di avvalersi di una *supply chain* che contribuisca anche al raggiungimento di uno sviluppo sostenibile, sulla base delle previsioni del codice di condotta è stato quindi rivisto il sistema di valutazione dei fornitori che richiedono l'iscrizione all'Albo. I nuovi ambiti di valutazione sono:

Approccio alle tematiche ambientali

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, basso consumo energetico, riciclabili o di riciclo, nonché le modalità di selezione dei propri fornitori secondo caratteristiche ambientali.

Approccio alle tematiche sociali

Oltre alla disponibilità della certificazione sui Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro (ISO 45001) 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, 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. È inoltre verificata la *policy* del fornitore in tema di tutela dei diritti umani e del lavoro analizzato, attraverso la disponibilità della certificazione SA8000, il richiamo al tema dei diritti umani nei codici etici delle aziende o l'adesione alle convenzioni internazionali di tutela dei diritti umani.

Approccio alle tematiche di governance

Viene verificata l'adozione da parte del fornitore di strumenti di *governance* aziendali quali il modello organizzativo ex D. Lgs. 231/2001, un Codice di Condotta/Codice Etico interno, la presenza di un bilancio di sostenibilità e se questo è stato certificato. Viene anche verificata la disponibilità di certificazioni per la prevenzione della

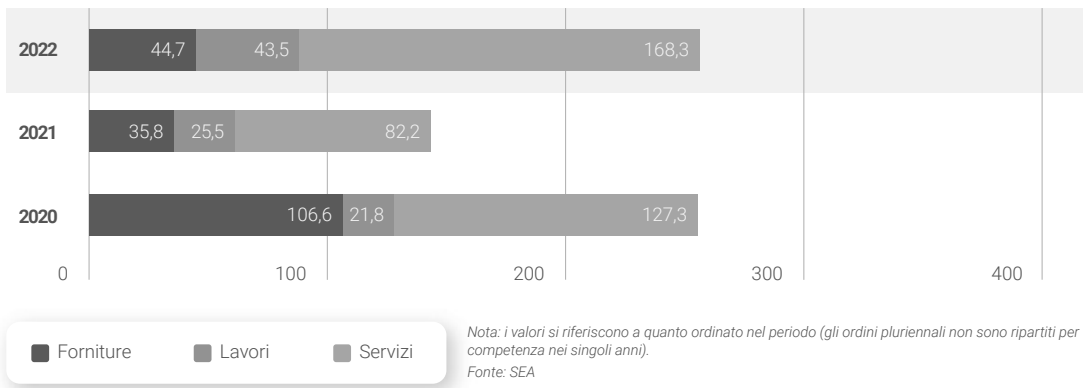


corruzione (ISO 37001), per la sicurezza delle informazioni (ISO 27001) e sulla qualità (ISO 9001).

Tutte queste novità sono sempre ispirate alla visione del fornitore come *partner* per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Tutte le novità in tema di sostenibilità sono state presentate a luglio 2022 in un *workshop* aperto a tutti i fornitori; nello stesso *workshop* è stata presentata anche la collaborazione tra la Direzione *Supply Chain* SEA e Open-es, la piattaforma di sviluppo sostenibile che offre alle catene di fornitura strumenti e supporti per la definizione di *policy* di sostenibilità sempre più concrete.

A fine anno è inoltre iniziata un'attività di verifica diretta della *compliance* dei fornitori agli obiettivi di sostenibilità declinati nel Codice di Condotta dei fornitori SEA, finalizzata all'individuazione congiunta dei possibili percorsi di miglioramento nei vari ambiti di valutazione.

Valore ordini per tipologia (milioni di euro)



I volumi complessivi di ordinato sono in aumento a seguito della ripresa del traffico aereo e delle conseguenti attività dopo la 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 2022 i fornitori presenti nell'albo SEA ammontano a 832. A maggio 2022, è iniziata la campagna di riqualificazione dei fornitori sulla base del nuovo Codice di Condotta dei Fornitori SEA; a fine anno, i fornitori che hanno già aggiornato il loro profilo con l'accettazione del nuovo sono 230 (28%): i fornitori di questo gruppo dimostrano di avere profili di sostenibilità in generale migliori della media dei qualificati.



Profili di sostenibilità dei fornitori in albo al 31 dicembre 2022

Profilo	Qualificati	Qualificati con il nuovo Codice di Condotta		
Adozione Codice Etico	346	42%	117	51%
Adesioni convenzioni internazionali	26	3%	7	3%
Beneficio di riduzione tasso INAIL ultimo triennio	160	19%	46	20%
Bilancio di Sostenibilità	79	9%	27	12%
Certificazione Bilancio di Sostenibilità	25	3%	9	4%
Certificazione EMAS	21	3%	6	3%
Certificazione ISO 9001	583	70%	166	62%
Certificazione ISO 14001	298	36%	86	37%
Certificazione ISO 50001	38	5%	15	7%
Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/2001	229	28%	86	37%
Nomina Referente Sicurezza per singoli contratti/commesse	300	36%	82	36%
Riferimenti Diritti Umani nel Codice Etico	239	29%	81	35%
Sistema Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro	373	45%	101	44%
Certificazione SA 8000	28	3%	28	12%
Certificazione ISO 45001	69	8%	69	30%
Certificazione ISO 27001	29	3%	29	13%
Certificazione ISO 37001	15	2%	15	7%

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 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 di valore inferiore alle soglie UE o contratti d'appalto non riferiti alle attività strumentali di SEA 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



MilanAirports

RISORSE

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 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).

Anche nel 2022 è proseguito, in tutte le tipologie di gara, l'utilizzo di parametri 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 innovativi

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. Di seguito i principali progetti implementati:

Smart Security

Installazione di macchine EDS-CB (*Explosive Detection System for Cabin Baggage*): dispositivi di nuova generazione che impiegano una tecnologia TAC in grado di rilevare esplosivi all'interno del bagaglio a mano senza che il passeggero debba estrarre i liquidi e gli apparati elettronici dal bagaglio stesso. I varchi di sicurezza sono stati dotati anche della tecnologia SAMD (*Shoes Analyzer Metal Detector*) che evitano ai passeggeri il disagio di dover togliere le scarpe. Tutto questo permette una sensibile riduzione dei tempi di attesa e assicura al passeggero un eccellente servizio rendendo i controlli più sicuri e veloci.

Smart toilet

Sistema automatizzato *No need to knock* che consente la gestione del flusso di accesso dei passeggeri ai servizi igienici. È composto da sensori che rilevano il numero di transiti, l'occupazione in tempo reale e la possibilità di accesso attraverso dei *monitor* posizionati all'ingresso di ogni gruppo di bagni. Il sistema consente anche di ottimizzare la gestione delle pulizie e della manutenzione delle *toilette*.



MilanAirports

RISORSE

E-Gates

Varchi automatici per la lettura dei dati biometrici estratti dal passaporto elettronico che, interrogando in tempo reale le banche dati delle autorità, verificano identità e fattori di rischio dei cittadini europei. Tale sistema permette di ottimizzare i controlli di frontiera nelle aree partenze e arrivi rispetto ai controlli di Polizia manuali. 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.

Face boarding

Progetto che consente ai passeggeri di Linate di effettuare i passaggi di sicurezza e d'imbarco attraverso un innovativo sistema di riconoscimento facciale, al fine dello smaltimento delle code e della velocizzazione dei tempi e 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 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.

Strategia IoT e Indoor navigation

Digitalizzazione dello spazio fisico delle infrastrutture aeroportuali 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.

Virtual Desk

Sistema in grado di effettuare assistenza ai passeggeri tramite la telepresenza degli operatori aeroportuali addetti ai banchi informazioni con l'obiettivo di presidiare in modo più continuativo e distribuito i banchi informazioni presenti negli aeroporti di Linate e Malpensa. I passeggeri possono ottenere informazioni e parlare in video con un operatore reale ma che interagisce da una posizione remotizzata.

Pagamento One-Click

Introduzione di nuovi strumenti di pagamento *One-Click* sia per gli acquisti del sito *e-commerce* sia per gli acquisti negli spazi fisici dell'aeroporto.

Mobility as a Service (MaaS)

Sistema per definire 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 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

Postazioni che permettono ai passeggeri di imbarcare i bagagli da stiva in totale autonomia riducendo i tempi di attesa 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

App Milan Airports disponibile per tutti i dispositivi Apple e Android in tre lingue - italiano, inglese e cinese - con numerose funzionalità esclusive quali: *tracking* del volo in tempo reale, *link* diretto al nostro canale *ChatBot* in *Facebook Messenger*, esperienza di acquisto dedicata e *ticket paperless*, elenco completo di ristoranti e negozi, servizi dedicati ai PRM.

Wi-Fi

Connessione *wireless* gratuita per i passeggeri 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, ricercare informazioni sui mezzi di trasporti, sulla città di Milano e molto altro ancora.

Led Wall

Installazione a effetto scenografico di pannelli a diodi led di grandi dimensioni in grado di creare un'esperienza immersiva, attraverso la pubblicazione di contenuti studiati ad hoc per l'intrattenimento del passeggero.



MilanAirports

RISORSE

Airport Community App

Applicazione per dispositivi mobili dedicata agli operatori di alcune funzioni SEA (in particolare *Operations* e *Customer Care*) che vengono connessi con i dipendenti di tutte le società operanti negli aeroporti (*handler*, *re-tailer* e vettori) per una più rapida ed efficace consultazione dei dati dei rispettivi sistemi. L'applicazione offre agli utenti 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.

Digital Signage

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 (*ledwall-videowall* o videoproiettori). L'infrastruttura di rete SEA permette la distribuzione di segnali multimediali in versione "filmato 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 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.

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.

Asset2work - Controllo Attività Manutentive

Sistema di *ticketing* per il controllo delle attività manutentive. Richieste inviate su apparati mobili all'operatore che traccia e consuntiva il processo. Permette inoltre la verifica dei *Service Level Agreements*.

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.

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. Anche per il 2022 il *ChatBot* di *Milan Airports* continua a performare bene, nonostante il calo drastico dei voli nella prima parte dell'anno. Il *rate* di gradimento si mantiene alto (4.16/5 su 28.032 *ratings*), cambiano invece, rispetto al 2021, i pesi dei *topic* di primaria importanza per i viaggiatori, con le info volo che prende il largo (57,5%



MilanAirports

RISORSE

degli argomenti più ricercati) a discapito delle info Covid-19 (10% annuale, con percentuali in continua forte decrescita mese dopo mese). Gli altri argomenti più ricercati sono *Amenities* (7%), *FAQ* (7%) e *Parking* (6,5%), *Live support* (4%), *Da e per* (3,5%), *Bar e ristoranti* (2%), *Shopping* (1,5%). La lingua più utilizzata rimane l'italiano (79%) mentre l'inglese è al 17% e altre al 4%.

L'accesso al *ChatBot* da *browser* rimane maggioritario (70% degli utenti unici, con mobile all'86% e *desktop* al 14%). Seguono *Apple Business Chat* (17%), *Facebook Messenger* (11%) e *Google Assistant* (2%).

Nel 2022 sono stati registrati i seguenti dati per tipologia di canale:

Facebook	Google vocal assistant	Widget browser	Apple business chat
433.585 messaggi	29.625 messaggi	702.037 messaggi	694.527 messaggi
23.186 utenti unici	2.937 utenti unici	123.228 utenti unici	28.157 utenti unici

Ottimi risultati anche sulla prestazione del *ChatBot* dedicato al nostro mondo *e-Commerce*, *on line* da marzo 2022:

Milan Airports	Milan Airports Shop	Milano Malpensa Boutique
1.859.774 messaggi	388.308 messaggi	1.950 messaggi
177.508 utenti unici	62.137 utenti unici	297 utenti unici

WEBSITE

Il *network* di siti SEA annovera 12 siti, che si possono raggruppare in 4 grandi macro-aree:

Aeroporti

MilanoMalpensa-airport
 MilanoLinate-airport
 MilanAirports
 MilanoMalpensaCargo
 MilanoLinate-Prime

Brand e servizi

ViamilanoParking
 MilanoMalpensaBoutique

E-commerce

MilanAirports-shop
 ParkWing
 White label
 ClubSEA

Corporate

SeaMilano

Grazie a questo sviluppo SEA può contare sui seguenti utenti unici e pagine viste:

Sito	Pagine viste	Var % 2022vs2021	Sessioni	Var % 2022vs2021
Malpensa	23.685.750	76%	6.889.987	60%
eCommerce Milan Airports	8.915.112	135%	2.844.855	133%
Linate	6.626.287	49%	2.038.415	38%
ViaMilano Parking	1.002.290	162%	533.902	169%
Milan Airports	762.911	91%	546.844	104%
eCommerce Parkwing	437.892	130%	92.726	131%
Club SEA	18.503	33%	64.864	612%
Malpensa Boutique	143.094	n.a.	55.922	n.a.

I dati di traffico web relativi al 2022 registrano una crescita di tutti i nostri siti dedicati ai passeggeri con una fruizione sempre più mobile in particolare per i siti di Malpensa e Linate (più del 70% degli accessi avviene da *mobile* e *tablet*), prediligendo contenuti non più inerenti al mondo Covid-19 bensì ai voli, alle *homepage*, ai servizi (es. parcheggi) sia in italiano che in inglese.

Milano Malpensa *Boutique* ha rafforzato la sua presenza *on line*, fungendo da vetrina per due ulteriori negozi della piazza del lusso di Malpensa: Giorgio Armani e Hour Passion. Accoglie attualmente a bordo un catalogo di circa 2.000 prodotti e 6 negozi: Giorgio Armani, Hour Passion, Etro, Montblanc, Dufry (con una selezione di prodotti di alta fascia) e Ferrari Spazio Bollicine. L'ingresso di altre *boutique* è attualmente in trattativa.



MilanAirports

RISORSE

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. Nell'ambito di OLGA saranno sviluppate a Malpensa diverse iniziative, ricomprese in specifici *Work Packages* tematici. I progetti per rendere maggiormente sostenibile l'accessibilità all'aeroporto e favorire l'intermodalità del trasporto passeggeri e merci sono ricompresi nel *Work Package Transport Landside, access and multi-modal* e riguardano:

- connessioni *low-carbon* tra aeroporti e città: è stato avviato 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 affierisce 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.

URBAN AIR MOBILITY NEI CIELI DI MILANO E DELLA LOMBARDIA

Il progetto riguarda l'implementazione di un nuovo sistema di trasporto aereo che consentirà il trasferimento di persone e merci con l'utilizzo di velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale (eVTOL) instradati in specifici corridoi aerei. Con la *Urban Air Mobility*, SEA vuole contribuire allo sviluppo degli aeroporti di Milano in chiave di sostenibilità ambientale, innovazione e *seamless passenger experience*.

Questi servizi introdurranno una nuova dimensione della mobilità aerea a livello urbano, regionale e nazionale, offrendo un'alternativa alla mobilità terrestre, oggi fortemente congestionata, e promuovendo l'innovazione tecnologica e la transizione verso sistemi di mobilità più sostenibili in termini di riduzione dei tempi di viaggio, dei consumi e delle emissioni inquinanti. I servizi di *Urban Air Mobility* rappresenteranno una modalità innovativa e sostenibile di accesso agli aeroporti di Milano e contribuiranno in tal modo alla decarbonizzazione e al



MilanAirports

RISORSE

decongestionamento della viabilità di accesso agli scali, arricchendo le opzioni di accessibilità di superficie esistenti e integrandosi con le stesse, favorendo l'intermodalità.

Al fine di abilitare i primi servizi di *air taxi* di collegamento tra città e aeroporto, nell'ultimo biennio SEA ha realizzato una serie di studi e analisi volti ad approfondire la conoscenza del settore, comprendere il contesto normativo, definire il proprio ruolo e le opzioni di ingresso nel mercato. In particolare:

- lo studio trasportistico di previsione della domanda ha permesso di stimare la domanda potenziale di passeggeri dei servizi UAM e l'offerta di collegamenti attivabili nell'area metropolitana di Milano e in Regione Lombardia, individuando 17 aree per la localizzazione dei vertiporti, le infrastrutture a supporto delle operazioni di volo (due vertiporti nelle *venues* aeroportuali, 9 aree nell'ambito della città metropolitana di Milano e 6 aree nel più ampio contesto regionale);
- lo studio di fattibilità tecnico-aeronautica ha consentito di valutare i requisiti tecnici e i vincoli di carattere aeronautico delle aree individuate per la localizzazione dei vertiporti, identificando un *layout* preliminare per le infrastrutture;
- l'analisi di mercato ha permesso dimensionare il mercato italiano della *urban air mobility*, stimare la distribuzione del valore tra i vari attori della *value chain*, individuare i *trend* in atto e valutare le opportunità di SEA derivanti dall'ingresso nel mercato. Infine, la definizione di un *business case* basato su tali valutazioni e sui risultati degli studi descritti, ha permesso di stimare investimenti, costi e ricavi legati allo sviluppo dell'iniziativa.

Questi approfondimenti hanno permesso a SEA di definire la propria strategia per lo sviluppo della *Urban Air Mobility*, che consiste nella graduale implementazione della rete di vertiporti, partendo dalla realizzazione di quattro infrastrutture prioritarie entro il 2025:

- due vertiporti all'interno dei sedimi aeroportuali di Linate e Malpensa,
- due vertiporti a Milano, tra cui uno presso il Villaggio Olimpico di Porta Romana, con l'obiettivo di attivare i primi collegamenti di shuttle aeroportuale durante i giochi invernali di Milano - Cortina 2026.

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 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. I lavori si concluderanno a giugno 2023.

RE-MXP: RESILIENCE IMPROVEMENT OF THE MILAN MXP AIRPORT AGAINST NATURAL HAZARDS BY IMPLEMENTING INFRASTRUCTURE UPGRADES AND A SMART MONITORING SYSTEM IN A MULTI-RISK FRAMEWORK

Il progetto ha l'obiettivo di innalzare la resilienza dell'aeroporto di Malpensa, rispetto ai cambiamenti climatici attraverso:

- miglioramento del sistema di drenaggio per la riduzione del rischio di alluvioni (interventi in 5 aree);
- *upgrades* del *Terminal 1* per la mitigazione del rischio sismico (interventi in 6 lotti).

Verrà realizzato anche un sistema "*smart monitoring*" (monitoraggio sismico e sistema di drenaggio) che consentirà di conoscere in tempo reale il comportamento delle infrastrutture sia nelle normali condizioni operative che in caso di eventi eccezionali. Le attività sono state attivate e i lavori previsti verranno conclusi entro il 2026.

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



MilanAirports

RISORSE

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

Nel 2022 si è perfezionato un accordo tra SEA, ENI e DHL Express Italy per la sperimentazione del rifornimento con SAF (*Sustainable Aviation Fuel*) Eni Biojet di seconda generazione, miscelato al 20% con JetA1. Sono stati 28 i voli da Malpensa effettuati da aeromobili DHL alimentati anche con carburante sostenibile. Il SAF fornito da ENI a Malpensa deriva dal trattamento di materie prime di scarto, grassi animali, oli vegetali esausti e da colture non in competizione con la filiera alimentare. DHL Express è stato il primo in Italia, tra i corrieri aerei espressi, ad utilizzare carburante avionico sostenibile per i propri voli. 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 ha riguardato 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

FENIX: European FEderated Network of Information eXchange in Logistics

Il progetto, di durata quadriennale, ha l'obiettivo di costruire una federazione di piattaforme, e strumenti avanzati di gestione intelligente della catena di approvvigionamento e di gestione multimodale del Corridoio TEN-T che possono essere utilizzati dai vari attori dello stesso Corridoio per ottimizzare le loro operazioni. Nel corso del 2022 sono proseguite 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. Le attività si concluderanno a marzo 2023.

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



MilanAirports

RISORSE

(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. Nel corso del 2022 è stato approfondito il ruolo cruciale di SEA nello *use case* relativo alla multimodalità del trasporto passeggeri e nel secondo *workshop* del progetto, organizzato da SEA a Malpensa, sono stati illustrati i progressi raggiunti e sono stati raccolti spunti importantissimi per la prosecuzione del progetto.

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. I lavori di competenza SEA saranno avviati nel 2023.

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 sono stati avviati e si concluderanno entro dicembre 2024.

ITAIR ISAC

Nel 2022 si è concluso il progetto coordinato da ASSAEROPORTI e in *partnership* con Aeroporti di Bergamo, Torino, Bologna, ENAV e IDS AirNav, che prevedeva il miglioramento delle capacità informatiche degli operatori aeroportuali italiani attraverso la creazione di un Centro di Analisi per la condivisione delle informazioni.

U-ELCOME: U-space European COMMON dEpLoyment

Il progetto coordinato da EUROCONTROL è finalizzato allo sviluppo dell'integrazione dei servizi/sistemi di gestione del traffico aereo (ATC) e quelli per la gestione di servizi basati su eVTOL (U-Space) per il trasporto di beni e persone (i dimostratori riguarderanno in particolare il primo dei due ambiti).

Il progetto che coinvolge 51 *partner*, concentrati su 3 *cluster* (Italia, Spagna e Francia) avrà una durata di 36 mesi.



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
Airport Carbon Accreditation - 4+ Transition Level ¹		Dasa Register ⁵ UNI CEI		
ISO 14001 ²	ISO 45001 ⁴	Certificazione di Servizio TUV Italia ⁶	ISO 9001:2015 ⁷	ISO 37001:2016 "Anti-bribery Management System" ⁸
ISO 50001 ³		Family Audit ¹⁰		
Make It Sustainable ¹¹		ISO 27001:2013 ⁹		
BREEAM in Use ¹²				

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. In conseguenza della pandemia Covid-19 la certificazione è stata automaticamente confermata sino al 2021.

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 Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

⁹ Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.

¹⁰ Certificazione per l'impegno sul work-life balance.

¹¹ Applicazione di principi di sostenibilità per i processi di maintenance.

¹² Certificazione delle prestazioni ambientali degli edifici (Corpo F Linate).

Output

OUTPUT



MilanAirports

OUTPUT

OUTPUT

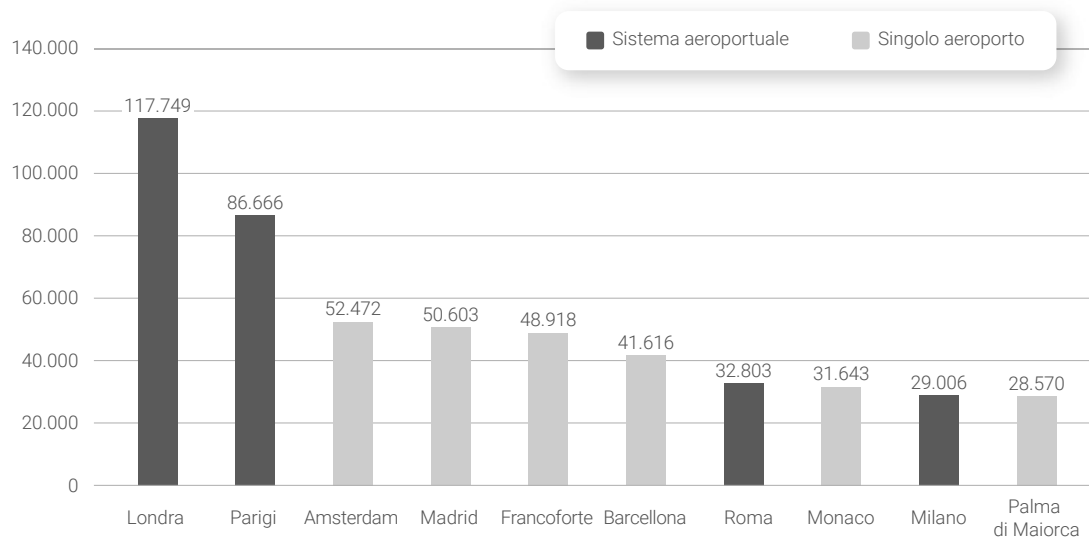
L'output della gestione è rappresentato dall'insieme delle attività caratteristiche svolte e dalle modalità con cui esse sono state poste in essere. Corrisponde quindi allo sforzo organizzativo, operativo, competitivo realizzato nell'anno di riferimento per far funzionare gli aeroporti nel miglior interesse 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 circa 29 milioni di passeggeri trasportati nel 2022. 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 2022 i due aeroporti hanno registrato buoni livelli di traffico in ripresa rispetto al 2021 di 15.003.841 passeggeri (+108,1%) e di 97.495 movimenti (+61,5%).

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di traffico passeggeri - 2022
(.000 pax)*



*Compresi transiti

Fonte: SEA, ACI Europe



Indicatori di performance del Business Aviation del sistema aeroportuale SEA

	Movimenti (n.)			Passeggeri (n.)			Merci (ton.)		
	2022	2021	Δ %	2022	2021	Δ %	2022	2021	Δ %
Malpensa	180.568	113.099	59,7	21.213.970	9.572.168	121,6	715.497	741.774	-3,5
Linate	75.388	45.362	66,2	7.669.173	4.307.134	78,1	1.679	1.320	27,2
Sistema aeroportuale	255.956	158.461	61,5	28.883.143	13.879.302	108,1	717.177	743.094	-3,5

Nota: i dati non comprendono i transiti
Fonte: SEA

Il traffico del sistema nel 2022 ha registrato una netta ripresa (-18% vs 2019) con un costante aumento nei mesi sia della capacità offerta sia dei fattori di riempimento. Grazie in particolare ai vettori low cost, il traffico domestico ha superato i livelli pre-pandemia e anche il resto dell'Unione Europea registra tassi di recupero intorno all'80%.

Malpensa

Nel 2022 Malpensa ha registrato 21,2 milioni di passeggeri (+121,6% sul 2021 pari a +11,6 milioni di passeggeri). Il recupero di traffico rispetto al 2021 è dovuto all'apertura di nuovi collegamenti, al potenziamento di quelli esistenti e al maggior riempimento delle macchine (load factor medio nel 2022 pari al 75%, rispetto al 63% del 2021). In questa fase di recupero dei volumi al livello pre-crisi, la distribuzione delle quote di mercato per area geografica si è mantenuta sostanzialmente costante, con una marcata prevalenza di traffico internazionale, forte anche della tipologia di vettori che operano sullo scalo.

La prevalenza di vettori low cost ha infatti favorito i collegamenti domestici ed europei che hanno generato rispettivamente il 27% ed il 41% dei volumi di traffico operati da Malpensa (circa i due terzi del traffico passeggeri di Malpensa); inoltre, la rifocalizzazione dei vettori low cost verso destinazioni domestiche ha consentito a questo segmento di raggiungere i volumi di traffico pre-pandemia. I segmenti extra-Europa e lungo raggio, con una quota di mercato complessiva del 31%, si confermano essere le tratte maggiormente penalizzate dalla pandemia e dal conflitto Russia-Ucraina.

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Arrivo Diurni	65.218	35.707	9.688	10.574	2.867	2.491	3	3	77.776	48.775
Partenza Diurni	71.937	39.521	9.226	10.182	2.936	2.516	3	5	84.102	52.224
Arrivo Notturni	9.234	4.973	6.147	5.312	155	121	-	2	15.536	10.408
Partenza Notturni	2.509	1.094	6.609	5.736	94	104	-	-	9.212	6.934
Totale	148.898	81.295	31.670	31.804	6.052	5.232	6	10	186.626	118.341

*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	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Passeggeri in arrivo	2.912.211	1.937.719	7.696.965	2.855.826	10.609.176	4.793.545
Passeggeri in partenza	2.871.522	1.937.079	7.733.272	2.841.544	10.604.794	4.778.623
Totale passeggeri	5.783.733	3.874.798	15.430.237	5.697.370	21.213.970	9.572.168

Fonte: SEA



Numero di passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Nazionali	5.783.733	3.874.798	3.867	2.251	5.787.600	3.877.049
Internazionali	10.775.002	4.236.467	33.746	9.836	10.808.748	4.246.303
Intercontinentali	4.655.235	1.460.903	84.524	29.054	4.739.759	1.489.957
Totale	21.213.970	9.572.168	122.137	41.141	21.336.107	9.613.309

Fonte: SEA

Destinazioni del traffico passeggeri dal Terminal 1 - 2022

Area geografica	%
Europa	78,1
Medio Oriente	9,8
Africa	5,0
Nord America	4,9
Estremo Oriente	1,1
Centro/Sud America	1,1

Fonte: SEA

Iniziative di sviluppo del traffico e della connettività di Malpensa

L'incertezza legata all'effettiva ripresa dell'attività dei vettori ha reso necessaria una specifica rivalutazione degli obiettivi di alcuni accordi commerciali già stipulati. Sono stati inoltre predisposti strumenti commerciali per i vettori *legacy* di medio e lungo raggio con l'obiettivo di supportare e premiare i singoli vettori determinati a recuperare in termini significativi l'offerta dei voli di linea o ad attivare nuove destinazioni sull'aeroporto di Malpensa.

Azioni di espansione del traffico a Malpensa (n.)

	2022	2021	2020	Totale
Nuovi vettori	7	1	2	10
Nuovi servizi*	36	26	41	103
Incremento frequenze da parte di vettori già presenti su rotte già da essi operate	10	0	0	10
Aumento complessivo di frequenze settimanali (nuovi servizi + incremento frequenze)	142	76	177	395

*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

Sul lungo raggio, il Nord America è il comparto geografico che vede la più completa ripartenza con importanti segnali di fiducia da parte di diversi vettori che tornano ad operare da Milano e offrono anche nuove destinazioni.

Tra le novità più importanti United Airlines ha attivato un volo giornaliero su Chicago, Air Canada collega Montreal e Toronto, Delta Airlines torna a operare Atlanta e offre un secondo volo giornaliero su New York. L'offerta sulla Grande Mela, per complessivi 47 voli settimanali, si completa con i voli di American Airlines, United Airlines, Emirates, Neos, ITA e con la novità di un volo *all business* operato dal vettore francese La Compagnie. Le ottime *performance* dei voli stagionali estivi su Chicago e Atlanta hanno posto le premesse per un allungamento della stagione nel prossimo anno. Sull'area del Medio Oriente Gulf Air ha attivato cinque voli settimanali su Bahrain completando così il *network* sul Golfo Persico e Royal Jordanian il collegamento trisettimanale su Amman. Per quanto riguarda il continente asiatico, la riapertura completa o parziale di alcuni mercati ha favorito la riattivazione dei voli di Korean Air su Seoul, di Cathay Pacific su Hong Kong e di Air China su Pechino e Wenzhou. Tra le novità assolute Eva Air, prestigiosa compagnia di Taiwan, ha introdotto un collegamento bisettimanale su Taipei con l'intenzione di aggiungere altre due frequenze dal prossimo anno. Infine, la connettività di Milano si arricchisce di due nuovi Paesi mai collegati prima con voli regolari di linea: Kazakistan e Armenia. Neos, infatti, ha attivato dal mese di giugno un collegamento bisettimanale su Almaty la città più popolosa del Kazakistan. La capitale dell'Armenia, Erevan, è invece



raggiungibile con due voli settimanali di Wizz Air e due voli settimanali di Fly One Armenia. Con circa 180 collegamenti diretti in 77 Paesi e operati da circa 73 vettori di linea il sistema di Milano recupera quindi gran parte della connettività del periodo pre-pandemico. Nel mese di giugno, in occasione dell'evento *aviation Routes Asia* che si è tenuto a Da Nang in Vietnam, è stato firmato un accordo di collaborazione tra SEA e Airports Corporation of Vietnam (società che gestisce 22 aeroporti nel Paese) allo scopo di promuovere attività finalizzate allo sviluppo di collegamenti aerei diretti tra Nord Italia e Vietnam.

Accordi Bilaterali

Nel mese di ottobre 2022 è stato sottoscritto un importante accordo bilaterale tra EU e ASEAN. L'accordo definisce un contesto di *open sky* tra tutti i Paesi membri con terze e quarte libertà illimitate per destinazioni/frequenze e quinte libertà illimitate per voli *all cargo*, con la previsione di alcuni diritti di quinta libertà anche per i voli passeggeri. A seguito di questo accordo Singapore Airlines ha ampliato le quinte libertà da Malpensa su Barcellona da tre a cinque voli settimanali.

È stato inoltre approvato un *open sky* tra EU e Qatar, operativo in via provvisoria da subito e da ratificare nei prossimi mesi, che definisce un quadro di piena liberalizzazione tra le due parti per i voli in terza e quarta libertà e un'ampia liberalizzazione per i voli *all cargo* in quinta libertà. Un accordo *open sky* tra EU e Tunisia è stato sottoscritto dalle autorità comunitarie al momento in attesa di essere controfirmato dalle autorità tunisine. Da ultimo, Italia e Regno Unito hanno sottoscritto un MoU bilaterale che disciplina alcuni aspetti non ricoperti dal *Trade and Cooperation Agreement* (TCA) concordato tra Unione Europea e Regno Unito. In particolare, tale accordo bilaterale amplia le prerogative previste dal TCA contemplando l'effettuazione di servizi *all cargo* e *charter* in quinta libertà.

Linate

Nel 2022 Linate ha registrato 7,7 milioni di passeggeri (+78,1% rispetto al 2021 pari a +3,4 milioni di passeggeri). Anche a Linate la dimensione media delle macchine - in termini di posti disponibili - è aumentata significativamente, raggiungendo i 156 posti a movimento, in incremento rispetto al 2021 del +2%. I passeggeri a movimento, nonostante il *load factor* si sia attestato al 66% nel 2022, risultano in aumento rispetto al valore pre-crisi (94 passeggeri a movimento nel 2019 verso i 102 del 2022). L'incremento delle dimensioni della macchina media è riconducibile alla scelta di ITA e di British Airways di sostituire gli Embraer con Airbus (A319, A320 e A321) e all'utilizzo degli *slot* ex Alitalia - ex Air Italy anche da parte dei vettori *low cost*, che operano con velivoli di dimensioni maggiori.

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Passeggeri in arrivo	1.953.385	1.404.772	1.876.992	755.661	3.830.377	2.160.433
Passeggeri in partenza	1.949.212	1.386.786	1.889.584	759.915	3.838.796	2.146.701
Totale passeggeri	3.902.597	2.791.558	3.766.576	1.515.576	7.669.173	4.307.134

Fonte: SEA

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Arrivo Diurni	36.455	22.189	2	7	12.906	10.762	9	3	49.372	32.961
Partenza Diurni	37.438	22.629	2	-	13.016	10.803	11	3	50.467	33.435
Arrivo Notturni	1.239	493	-	-	335	199	1	-	1.575	692
Partenza Notturni	252	44	-	-	290	241	-	-	542	285
Totale	75.384	45.355	4	7	26.547	22.005	21	6	101.956	67.373

*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	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Nazionali	3.902.597	2.791.558	148	108	3.902.745	2.791.666
Internazionali	3.766.576	1.515.576	535	321	3.767.111	1.515.897
Totale	7.669.173	4.307.134	683	429	7.669.856	4.307.563

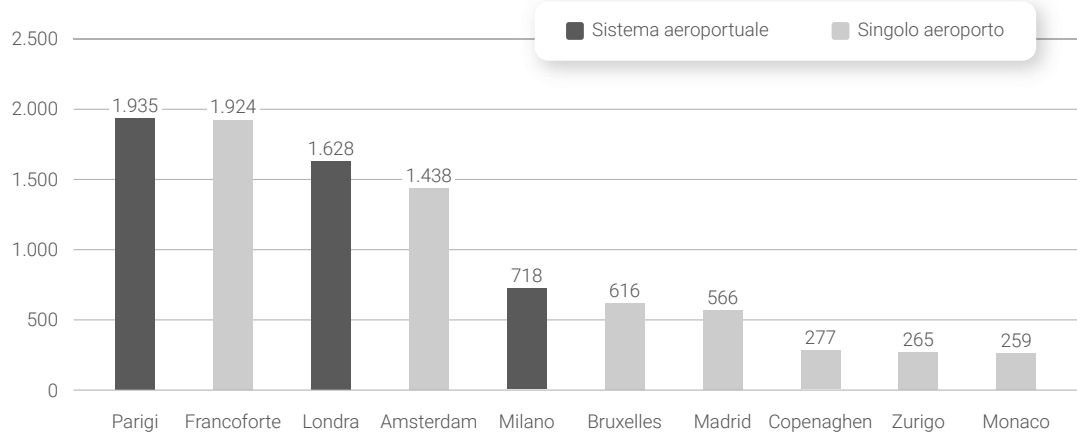
Fonte: SEA

TRAFFICO MERCI

Il sistema aeroportuale milanese occupa il 1° posto in Italia e il 5° in Europa per volumi di traffico merci.

Nel 2022 il traffico merci gestito dagli aeroporti di Malpensa e Linate si è attestato su un volume pari a oltre 717.177 tonnellate, registrando una diminuzione di 25.917 tonnellate rispetto al 2021 (-3,5%).

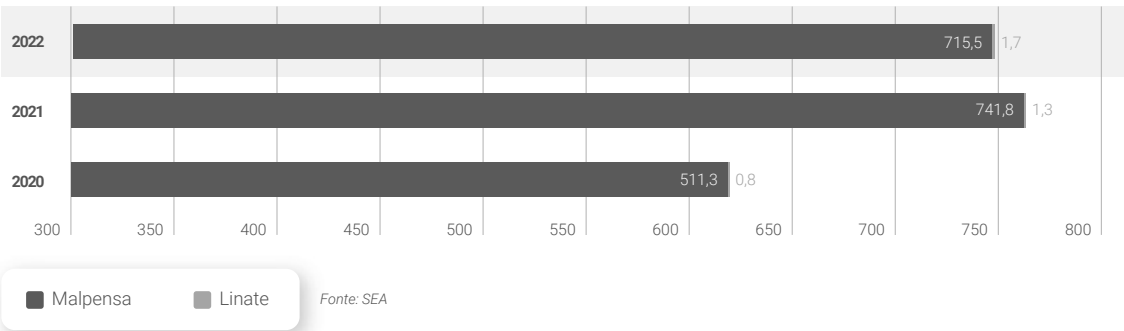
Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di merci - 2022 (.000 ton)*



* Compresi transiti.
Fonte: SEA, ACI Europe

Anche il numero dei movimenti *all cargo* a Malpensa, pari a 31,7 mila nel 2022, è allineato alle *performance* 2021. La crescita sostenuta del numero dei movimenti, più che proporzionale all'incremento delle merci, è riconducibile alla diminuzione dei quantitativi di merce trasportata per singolo movimento, effetto della maggiore presenza di vettori *express*, che tipicamente trasportano merci con un peso inferiore.

Traffico merci gestito dal sistema aeroportuale milanese (.000 ton)



Fonte: SEA



Dall'analisi delle merci trasportate per tipologia di traffico, dal 2019 al 2022 emerge una crescita sostenuta del comparto *express*, anche legata alla realizzazione della nuova base DHL (ultimo trimestre 2020) e ai nuovi magazzini di Amazon (da ottobre 2021); con 291 mila tonnellate di merce trasportata, il segmento *express* cresce nel 2022 del +15% rispetto il 2021.

Anche il traffico merci su aeromobili a configurazione mista (*belly*) ha registrato un incremento del +23% rispetto al 2021, raggiungendo 106 mila tonnellate; il recupero del segmento *belly*, nel 2022, è direttamente collegato alla ripresa dei voli passeggeri verso destinazioni di medio e lungo raggio. In controtendenza, invece, il comparto *freighter* che ha registrato una flessione del -21% rispetto al 2021 riconducibile anche alla riconversione al trasporto passeggeri di alcuni aeromobili che durante il periodo della pandemia sono stati adibiti esclusivamente al trasporto merce, sfruttando, oltre alla capacità di stiva, anche lo spazio in cabina (cd. voli *freighter*). Tale attività, regolamentata durante il periodo pandemico e interrotta da luglio 2022, è stata solo in parte assorbita dall'attività degli aeromobili passeggeri (*belly*).

I risultati ottenuti nel 2022 confermano il ruolo della *Cargo City* di Malpensa come primario polo italiano per gli scambi di merce in *import* ed *export*, che rispettivamente costituiscono il 45% ed il 55% delle merci movimentate. La crescita del segmento *express*, in combinazione con un traffico passeggeri intercontinentale ancora in fase di recupero, ha portato ad un incremento della quota di mercato del trasporto merci internazionale dal 37% del 2021 al 40% del 2022.

Malpensa - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (cargo e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Arrivo	272.630	297.946	51.063	42.133	323.693	340.079
Partenza	338.676	359.257	53.128	42.437	391.804	401.695
Totale	611.306	657.203	104.191	84.570	715.497	741.774

Fonte: SEA

Linate - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (cargo e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Arrivo	-	0,4	618	519	618	519
Partenza	-	-	1.061	801	1.061	801
Totale	-	0,4	1.679	1.320	1.679	1.320

Fonte: SEA

Malpensa - Distribuzione del traffico merci per area geografica di destinazione
(% su volume complessivo merci)

Area geografica	2022	2021	2020
Europa	40,2	37,6	35,7
Medio Oriente	23,3	24,0	26,8
Estremo Oriente	22,5	24,5	24,7
Nord America	11,7	11,9	10,9
Africa	1,2	1,3	1,5
Centro-Sud America	1,1	0,7	0,4

Fonte: SEA



MilanAirports

OUTPUT

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 10 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 - tra quelli di medio-grandi dimensioni - con il più basso livello di dipendenza da un singolo vettore (la prima compagnia operante su Malpensa è easyJet con il 15,9% di quota di ASK). Ciò a differenza di altri aeroporti continentali come Amsterdam, Francoforte, Lisbona, Parigi o Monaco, dove la prima compagnia operante detiene quote superiori al 50% del volume di ASK offerti.

Evoluzione della competizione diretta a Milano Malpensa

	2021	2020	2019
Indice HH su ASK	710	537	495
N. vettori	65	87	86
Indice di entropia su ASK	1,35	1,51	1,51
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	51,5	41,8	41,5
Quota % di ASK del 1° vettore	15,9	14,9	11,4

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

Lo scalo di Linate mostra invece un livello di concentrazione del traffico maggiore rispetto al Malpensa, a causa della presenza significativa di ITA Airways, che comunque riduce sensibilmente la propria quota di ASK al 56,3% (dal 68,4% dell'anno precedente) e perde la connotazione di scalo italiano maggiormente soggetto ad un solo vettore in termini di ASK, ad appannaggio di scali come Bergamo e Pisa (entrambi dominati da Ryanair).

Evoluzione della competizione diretta a Milano Linate

	2021	2020	2019
Indice HH su ASK	3.338	4.815	4.055
N. vettori	22	15	17
Indice di entropia su ASK	0,79	0,57	0,66
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	77,3	90,0	86,9
Quota % di ASK del 1° vettore	56,3	68,4	62,2

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

La competizione diretta è misurata anche da un diverso indicatore, denominato indice di entropia (H), che viene calcolato (anch'esso in termini di ASK o di posti) come se la quota d'offerta dell'aeroporto fosse equamente suddivisa tra tutte le compagnie presenti. Pertanto, valori bassi di questo indice definiscono situazioni in cui l'offerta di traffico di un determinato aeroporto è altamente concentrata. Anche utilizzando questo indice, l'aeroporto di Malpensa risulta tra quelli che in Europa esibiscono la minor dipendenza da singole compagnie aeree.

COMPETIZIONE INDIRETTA

Il livello di competizione indiretta è riferito a ciascuna rotta offerta da uno specifico aeroporto per la quale esistano rotte alternative offerte da altri aeroporti, vicini a quello considerato, per destinazioni vicine o coincidenti alla rotta in questione.



Evoluzione del livello di competizione indiretta di Milano Malpensa

	2021	2020	2019
N. scali vicini	3	3	3
N. rotte in competizione indiretta	78	86	99
ASK competitor/ASK in competizione	1,09	1,0	0,83

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

Il concetto di “vicinanza”, relativo sia agli aeroporti di partenza sia a quelli di destinazione, riguarda 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.

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 Heathrow hanno delle alternative indirette.

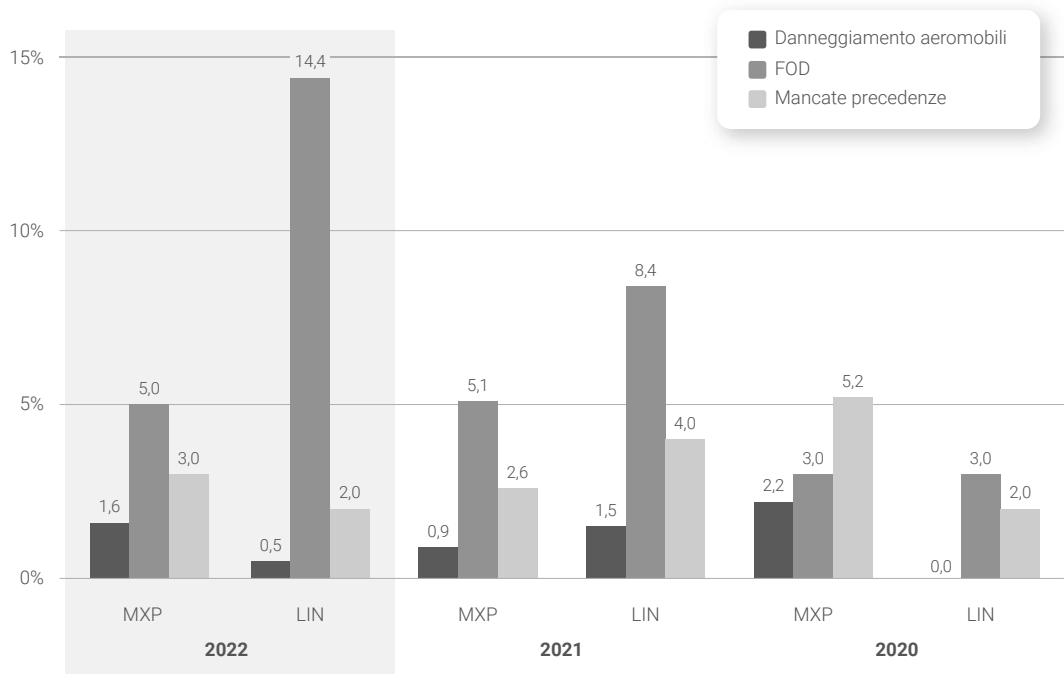
La competizione indiretta è rilevante anche nell'area lombarda attorno a Milano. Da Malpensa circa il 96,7% dell'offerta di rotte con destinazione europea è soggetta alla competizione di altri scali presenti nell'area come Linate e Orio al Serio. L'aeroporto di Malpensa è collocato al 4° posto, dopo Heathrow, Paris Orly e Paris CDG, 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 superiore 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 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 2022 sono stati rispettivamente 988 per Malpensa (768 nel 2021) e 402 per Linate (274 nel 2021).

Gli indicatori presentano un andamento complessivamente in linea con gli anni precedenti a esclusione di un incremento nelle segnalazioni di FOD sullo scalo di Linate dove quasi il 30% delle segnalazioni da FOD si riferiscono a carcasse di animali predate e il 55% a FOD presente in piazzale. L'unico danneggiamento AA/MM da FOD che si è verificato nel 2022 è imputabile a una tromba d'aria. L'incremento in valore assoluto delle segnalazioni GSR è dovuto alla ripresa del traffico aereo del 2022 rispetto al rallentamento degli anni precedenti a seguito del Covid-19.

Evoluzione indicatori di safety aeronautica



Fonte: SEA

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 ad *audit* sia da parte dell'autorità sia 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*

	Malpensa			Linate		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Wildlife Strike ⁽¹⁾	3,3	8,5	9,1	3,6	5,0	3,7
Wildlife Strike ⁽²⁾	0,09	0,26	0,22	0,10	0,09	0,08

⁽¹⁾ Rateo annuale per 10.000 movimenti.
⁽²⁾ Indicatore di rischio BRI2 calcolato secondo la nuova Circolare APT-01B ENAC.
Fonte: SEA



MilanAirports

OUTPUT

I dati registrati per il 2022 presentano un valore di rischio BRI2 (indicatore di riferimento a livello nazionale) molto simile tra i due scali. La riduzione del traffico del 2020 aveva portato a un incremento dell'avifauna che, soprattutto su Malpensa a causa della ripresa dei voli nel successivo 2021 aveva innalzato il numero degli impatti. Grazie all'introduzione della doppia unità di BCI e al consolidamento dei movimenti, il coefficiente BRI2 si è mantenuto costante per lo scalo di Linate e ridotto considerevolmente sullo scalo di Malpensa.

Qualità dei servizi aviation e non aviation erogati ai passeggeri

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*. Nel corso del 2022, caratterizzato da una progressiva evoluzione del traffico, nonostante il clima di incertezza sia a livello sanitario che economico e geopolitico, SEA ha proseguito nel proprio impegno ad attivare azioni e obiettivi di miglioramento in coerenza con le priorità e le esigenze dei passeggeri in modo efficace ed efficiente e in linea con i migliori *standard* di servizio offerti nei principali aeroporti europei di riferimento.

L'obiettivo è di creare a Linate e a Malpensa luoghi funzionali ma di eccellenza per tutti, passeggeri ed operatori, offrendo un'esperienza sicura e piacevole all'insegna della modernità, della dinamicità, della tecnologia, della sostenibilità 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.

CUSTOMER SATISFACTION

Nel corso del 2020-2021, 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. Vista la scarsa significatività di tali dati, SEA ha ritenuto di non darne pubblicazione. Nel corso del 2022, con la ripresa del traffico aereo, il grado di soddisfazione dei passeggeri basato sul *Customer Satisfaction Index* (scala 0-100) ha evidenziato un risultato molto buono a livello di sistema grazie a un crescente miglioramento di Malpensa e soprattutto all'apprezzamento della nuova Linate.

Customer Satisfaction Index

	2022
Malpensa T1	78,6
Linate	80,3
Sistema	79,1

Fonte: SEA



MilanAirports

OUTPUT

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. Sta proseguendo 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 miglioramento del *comfort* 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 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, continua anche per il 2022 la collaborazione con la 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 Maps* e sul motore di ricerca rispondendo ai commenti dei passeggeri. Il numero di recensioni relativo a Linate e Malpensa è aumentato nel 2022 rispetto al 2021 del +45% raggiungendo 10.957, evidenziando la volontà di comunicare e valutare l'aeroporto attraverso questo canale presidiato. La valutazione del sistema è stabile raggiungendo una media di 4 stelle, con Linate che consolida una valutazione elevata (4,27) mentre Malpensa si assesta a 3,8 in calo rispetto al 2021. Tra le aree più apprezzate dai passeggeri si trovano i negozi mentre le più critiche risultano la riconsegna bagagli e il controllo passaporti.

Recensioni Google degli aeroporti di Milano nel 2022 (valori in scala 0-5)

Aeroporto	Valutazione 2022	Valutazione 2021	Variaz.	Recensioni 2022	Recensioni 2021	Variaz.	Commenti 2022	Commenti 2021	Variaz.
Malpensa	3,83	4,0	-4,2%	7.074	4.958	+43%	3.254	1.310	+148%
Linate	4,27	4,19	+2%	3.881	2.626	+48%	948	490	+94%

Fonte: SEA

INIZIATIVE PROMOSSE A FRONTE DELL'EMERGENZA COVID-19

A fronte del progressivo miglioramento della situazione epidemiologica nel corso del 2022 e del conseguente allentamento delle regole e delle restrizioni ai viaggi così come indicato dai diversi paesi, SEA ha adeguato le proprie azioni e i propri servizi gradualmente in base alle nuove norme e alle nuove linee di indirizzo.

Viene garantito il rispetto alle Linee Guida ENAC attualmente in vigore (Linee Guida ENAC per la ripresa del traffico negli aeroporti ed. 10 del 16 giugno 2022) che prevedono tra l'altro:

- presenza di aree adatte alla gestione di eventuali passeggeri positivi o che presentano sintomatologie sospette;
- distributori di gel igienizzante a disposizione di tutti i passeggeri;
- segnaletica atta a evitare affollamenti, in particolare la cartellonistica (*totem*) e la comunicazione a rotazione sui *monitor*;
- pulizia e sanificazione di spazi/attrezzature.

È inoltre garantita ai viaggiatori e operatori degli scali la possibilità di effettuare un tampone nasofaringeo per la diagnosi di Covid-19 a pagamento che può essere prenotato presso le strutture convenzionate presenti nelle aerostazioni.



MilanAirports

OUTPUT

CERTIFICAZIONI E RICONOSCIMENTI

Gli Aeroporti di Milano Linate e Malpensa hanno conseguito nel corso del 2022 l'Accreditamento *ACI World Airport Customer Experience Accreditation*, iniziativa che si colloca all'interno del programma internazionale di *benchmarking Airport Service Quality* (ASQ), e che prevede il riconoscimento progressivo dei livelli di maturità del processo di gestione di tutte le attività connesse alla *Customer Experience* e al miglioramento della qualità dei servizi.

L'Accreditamento è il riconoscimento da parte di ACI World del continuo e attento impegno di SEA alla programmazione e pianificazione di nuovi servizi ai passeggeri realizzati in coerenza con i loro bisogni e le loro aspettative. Un impegno che SEA sviluppa in maniera trasversale con le direzioni aziendali e in collaborazione con tutti gli *stakeholder* condividendone risultati e obiettivi attraverso un dialogo trasparente e costruttivo, ulteriore dimostrazione della diffusione della cultura della qualità in azienda che SEA ha definito e continua a promuovere.

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 dedicato allo *shopping* di lusso e del *duty free*;
- Linate scalo delle proposte commerciali di alta fascia specializzato nella clientela *business*.

Nel 2022 negli scali SEA si sono avuti 90 punti vendita operativi, corrispondenti a 13.209 m² di spazi commerciali (+1.060 m² rispetto al 2021), di cui 9.040 m² a Malpensa *Terminal 1* e 4.169 m² a Linate.

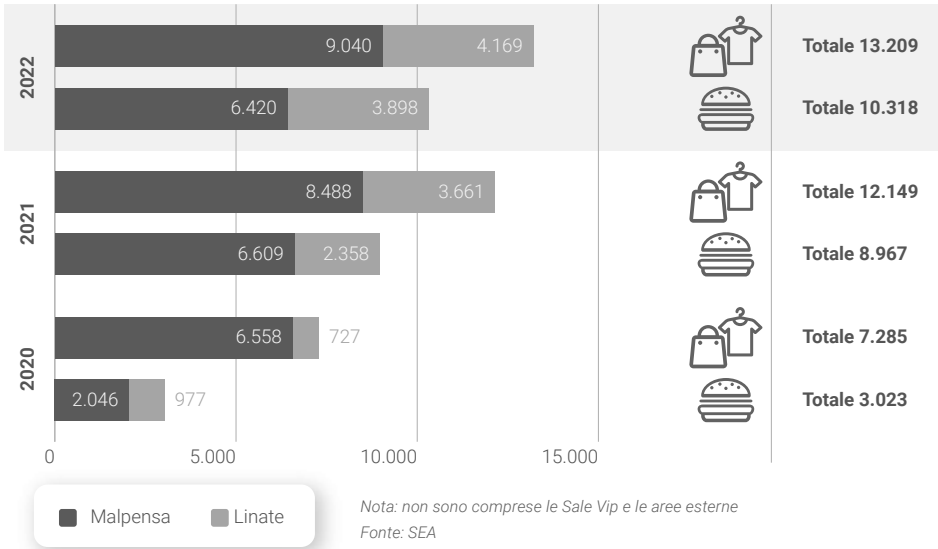
Nonostante nei primi mesi dell'anno, la pandemia fosse ancora in atto, al *Terminal 1* di Malpensa nella Piazza del Lusso si sono concluse le operazioni di *asset management* con l'apertura della nuova *boutique* di Fratelli Rossetti e del chiosco di Pomellato a rafforzare l'offerta *luxury*; inoltre, sono iniziati i lavori per l'ampliamento e personalizzazione della *boutique* di Hermes. Nella Piazza del Gusto è stato inaugurato il chiosco di Pineider, mentre nella Piazza del Pop i negozi di Hudson Feltrinelli, Accessories e Inmotion.



MilanAirports

OUTPUT

Aree commerciali degli aeroporti di Milano - shops + food & beverage (m²)



Sullo scalo di Linate l'offerta della piazza principale è stata arricchita con nuove aperture: Rocca 1794, facente parte del gruppo Damiani, Fratelli Rossetti e Swarovsky. Per quanto riguarda il food & beverage nel 2022 nei terminal gestiti da SEA hanno operato 50 bar e ristoranti, per una superficie occupata di circa 10.318 m² (+1.351 m² rispetto al 2021), di cui 6.420 m² a Malpensa Terminal 1 e 3.898 m² a Linate. In ambito food & beverage al Terminal 1 si sono verificati due ampliamenti: quello di Obica in area imbarchi, con conseguente riconfigurazione della Piazza e la riapertura del Motta in area Extra Schengen. Sullo scalo di Linate la nuova area commerciale del Corpo F ha visto l'inaugurazione di Temakinho, mentre agli imbarchi al piano terra hanno aperto Vyta e MU; infine, in area check-in è stato inaugurato Alemagna.

Aree retail operative degli aeroporti di Milano per milione di passeggeri (m²/passeggeri)

	2022	2021	2020
Malpensa	729	1.577	1.411
Linate	1.052	1.398	757

Fonte: SEA

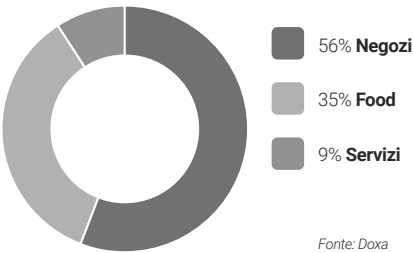
Qualità dell'offerta commerciale

Dal 2011 è stato introdotto il "Mystery shopping" - strumento di verifica della qualità dei servizi commerciali, basato su visite e interviste effettuate da personale "in incognito" - con l'obiettivo di acquisire informazioni strutturate sulle esperienze d'acquisto degli utenti negli aeroporti. All'interno del punto vendita il *mystery shopper*, simulando l'esperienza del "cliente tipo", focalizza l'attenzione su:

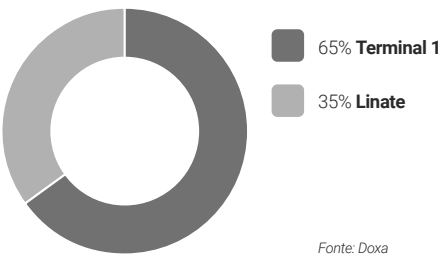
- stile e comportamento del personale di vendita;
- livello di conoscenza e competenza professionale;
- capacità di *problem solving*;
- efficacia nella vendita, nella *customer retention* e nel proporre acquisti supplementari;
- capacità di ascolto, empatia, gentilezza e simpatia;
- coerenza con la filosofia aziendale;
- clima interno.

Nel corso del 2022 è ripresa l'attività di verifica, interrotta durante il periodo del Covid-19, nella quale stati coinvolti 157 esercizi commerciali per un totale di 611 visite così suddivise per tipologia di negozi e per localizzazione sugli scali.

Negozi visitati per tipologia di attività

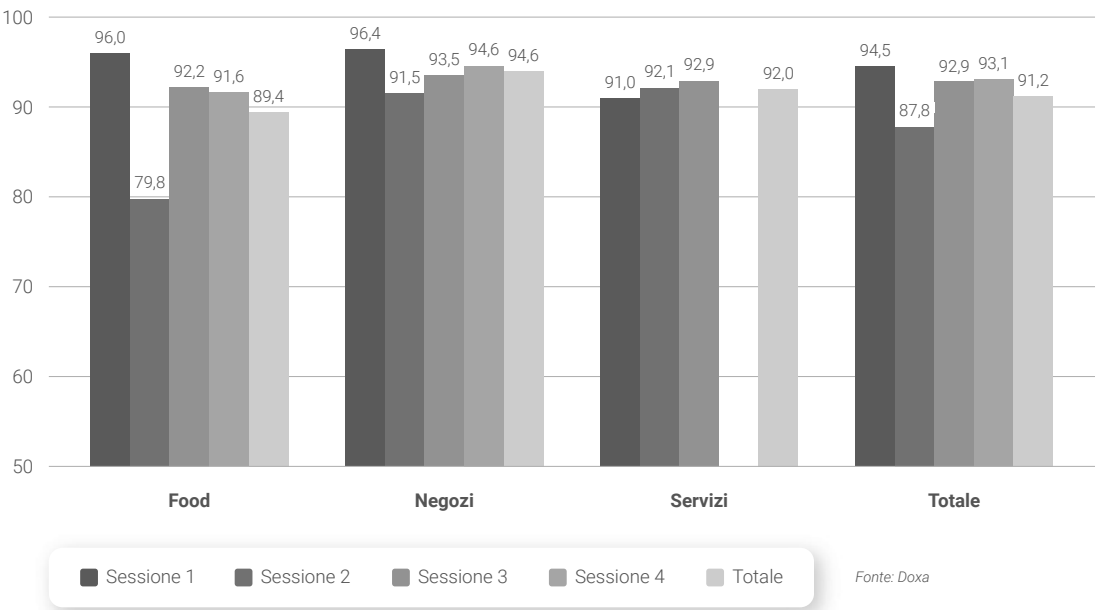


Negozi visitati per localizzazione



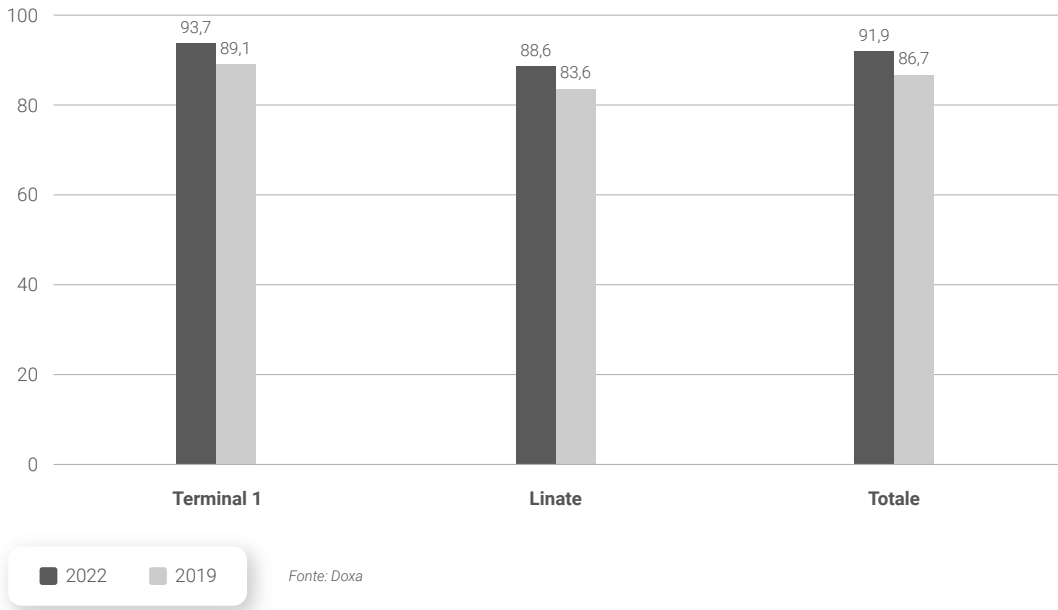
Osservando il dato in funzione della tipologia di esercizio, emerge che le categorie dei negozi e dei servizi si attestano al di sopra del dato medio generale (rispettivamente 94,0 e 92,0) mentre la categoria del *food* risulta leggermente inferiore al dato medio generale (89,4).

Mystery Shopping - Valore medio della qualità percepita per tipo di esercizio (scala 1-100)

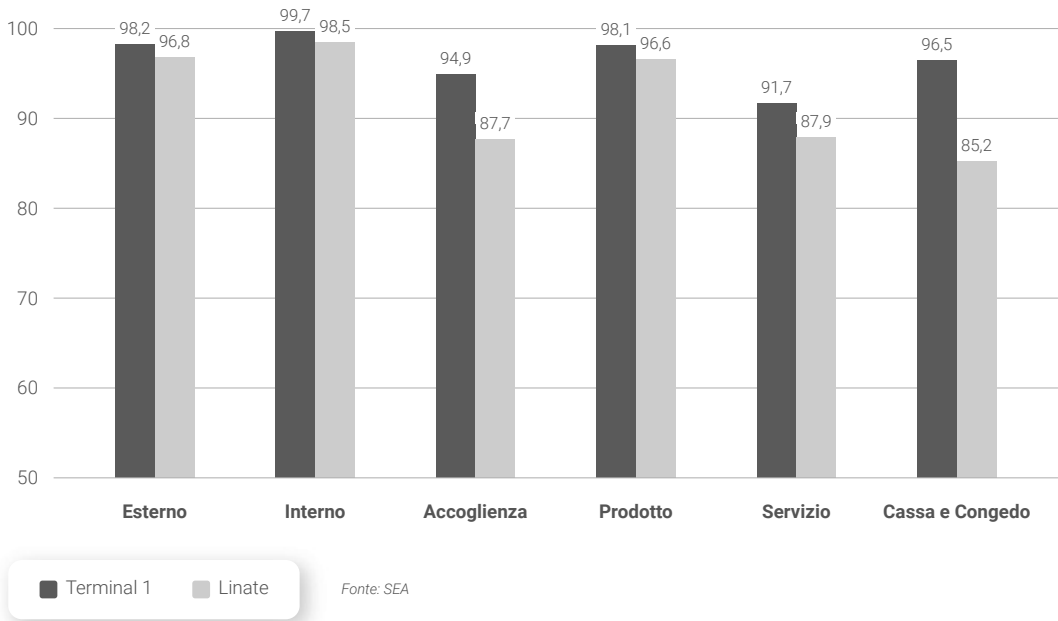


Rispetto al 2019 si registra un miglioramento della *performance* sul valore medio della qualità sia su entrambi gli scali sia per i singoli *driver* con risultati più marcati sul *Terminal 1* di Malpensa.

Mystery Shopping - Valore medio della qualità percepita per aeroporto (scala 1-100)



Mystery Shopping - Driver della qualità percepita per aeroporto (scala 1-100)





MilanAirports

OUTPUT

PARCHEGGI

SEA gestisce direttamente i parcheggi dei propri scali e, dal 2014 anche di Orio al Serio. Il sistema *ViaMilano Parking* offre oltre 24.000 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 2022 nel parcheggio P1 *Top Class* di Linate che consente un accesso diretto al piano *check-in*, è stato effettuato un lavoro di *restyling* aumentando la dimensione degli stalli per offrire maggiore *comfort* ai clienti. È in corso il rafforzamento della *partnership* con Telepass, che consentirà a tutti gli utenti dotati di apparato *telepass* di prenotare *on line* la sosta nei nostri parcheggi e di ricevere l'addebito sul proprio conto *telepass*. Inoltre, visto il costante incremento di auto elettriche e al fine di offrire un servizio sempre più ampio e in linea con i *trend* di innovazione e sostenibilità, SEA ha deciso di investire in vere e proprie stazioni di ricarica, installando delle colonnine di ricarica nei parcheggi grazie alla *partnership* con Free to X.

Numero di parcheggi (posti auto)

	2022	2021	2020
Malpensa T1	6.937	6.729	6.729
Malpensa T2	5.924	6.131	6.131
Linate	2.885	3.026	3.026
Totale	15.746	15.886	15.886

Nota: i dati si riferiscono solo al n. posti auto disponibili

Fonte: SEA

Malpensa T1 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2022	6.937	444.114	3,6
2021	6.729	245.539	6,6
2020	6.729	153.667	4,2

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno dei parcheggi a lunga sosta.

Sono stati riesposti i dati relativi al numero di "transiti auto paganti" 2021, a seguito di un processo di miglioramento della raccolta del dato. Per i dati precedentemente pubblicati, fare riferimento alla Dichiarazione Non Finanziaria 2021.

Fonte: SEA

Malpensa T2 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2022	5.924	44.266	3,4
2021	6.131	5.299	1,7
2020	6.131	39.445	2,9

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno dei parcheggi a lunga sosta.

Fonte: SEA

Linate - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2022	2.885	210.984	2,8
2021	3.026	142.517	7,4
2020	3.026	55.578	2,9

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno dei parcheggi a lunga sosta. Sono stati riesposti i dati relativi al numero di "transiti auto paganti" 2021, a seguito di un processo di miglioramento della raccolta del dato. Per i dati precedentemente pubblicati, fare riferimento alla Dichiarazione Non Finanziaria 2021.

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.



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 2022 - Indicatori di qualità erogata

Processo	Indicatore	Definizione	Valore	Target
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: >99% Voli pax: >99%	99%
Rispetto delle istruzioni del vettore	Merchi disguidate nello scalo	Percentuale di spedizioni incomplete o disguidate (avvio ad errato destino, mancato imbarco, imbarco incompleto)	0,42%	<0,75%
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>)	90%	90%
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>	97%	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>	>99%	97%
Interfaccia merce import	Rispetto della tempistica per la consegna in magazzino della merce in <i>import</i> dall'atterraggio del volo	Percentuale dei voli conformi alle tempistiche rapportato al numero totale dei voli con merci in arrivo	95%	90%
Consegne import	Tempo di attesa per l'uscita delle merci dal magazzino <i>import</i>	Tempo intercorrente tra la presentazione della distinta in uscita e la consegna effettiva della spedizione al destinatario Valore di riferimento: <60 minuti	78%	90%
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	93%	92%

Fonte: SEA



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 120 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 2022 - Indicatori di qualità percepita

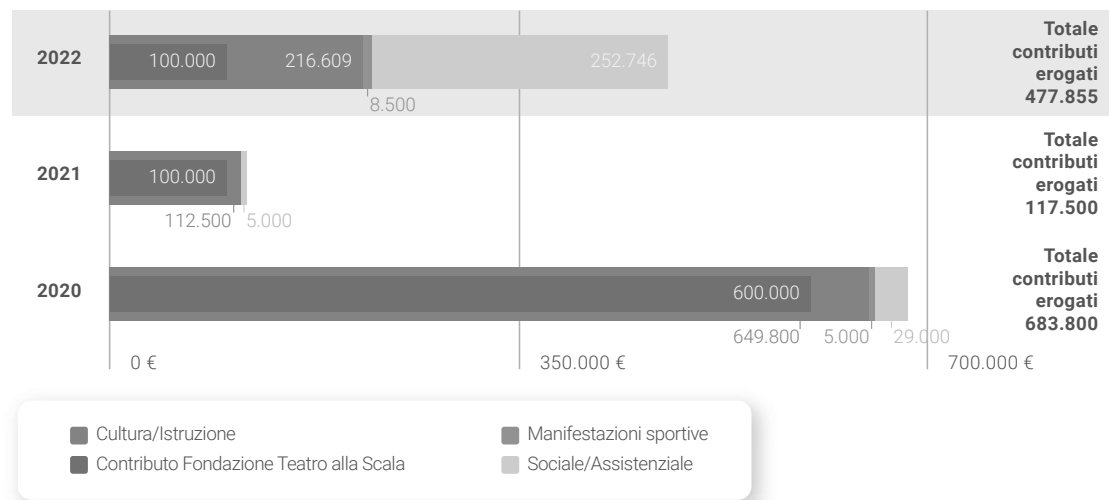
Item	Indicatore	Operatori soddisfatti	Target
Sicurezza nell'area merci	Percezione del livello di sicurezza dei servizi alle merci nello scalo	95%	70%
Sicurezza patrimoniale	Percezione sul livello di sicurezza patrimoniale	95%	80%
Regolarità del servizio	Percezione sulla regolarità del servizio	77%	65%
Pulizia e condizioni igieniche	Percezione sul livello di pulizia e di condizioni igieniche dell'area <i>cargo</i>	57%	60%
Infrastrutture, impianti e attrezzature	Percezione su infrastrutture, impianti e attrezzature	75%	60%
Servizi aggiuntivi	Percezione sui servizi aggiuntivi all'attività di <i>handling</i> disponibili nell'area <i>cargo</i>	76%	70%
Informazione agli operatori e alla clientela	Percezione sull'efficacia della segnaletica esterna	48%	65%
Informazione agli operatori e alla clientela	Percezione sui servizi di informazione	86%	65%
Aspetti relazionali e comportamentali	Percezione sulla professionalità e cortesia degli addetti <i>handling</i> merci	91%	75%
Integrazione modale	Percezione sul grado di accessibilità al <i>terminal</i> merci	73%	70%
Integrazione modale	Percezione sulla qualità delle infrastrutture per l'integrazione modale	52%	60%

Fonte: SEA

Investimenti in Corporate Citizenship

La maggior parte dei contributi liberali complessivamente erogati da SEA nell'ultimo triennio (oltre 1,2 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 2022 con la ripresa positiva delle *performance* economiche della società, SEA ha incrementato rispetto agli anni precedenti l'importo destinato alle erogazioni liberali soprattutto sull'aspetto sociale/assistenziale.

Erogazioni effettuate nell'ultimo triennio (euro)





MilanAirports

OUTPUT

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

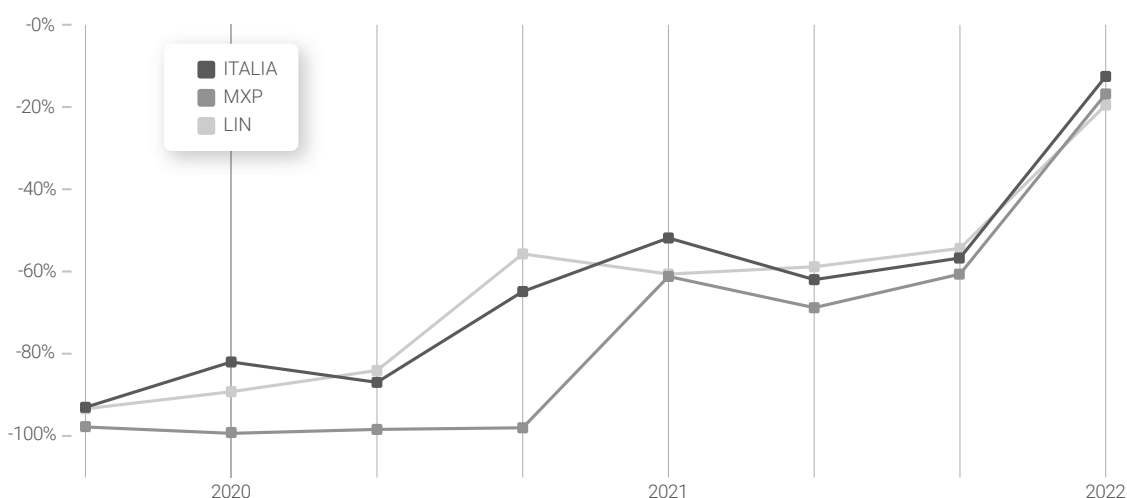
L'indice di connettività diretta è una misura migliore per definire l'outcome generato da un aeroporto, rispetto al semplice numero di destinazioni servite, poiché tiene conto anche del numero di frequenze disponibili per queste destinazioni e quindi della comodità nel raggiungerle.

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. Con la diffusione ad ampio spettro delle vaccinazioni e la riapertura di diverse destinazioni internazionali, il recupero di connettività - sia a livello Paese che per gli aeroporti milanesi - è stato molto significativo nel 2022, portandosi a giugno ad un -14/15% rispetto al periodo pre-pandemico.

Gap di connettività diretta 2020-2022 vs.2019 - Italia e Aeroporti Milanesi



Fonte: ACI Europe, Airport Industry Connectivity Report 2021, 2022



INDICE DI CONNETTIVITÀ MONDIALE ED EUROPEO

In base agli ultimi dati disponibili, lo scalo di Malpensa in seguito alla recrudescenza della pandemia nel 2021 ha peggiorato la propria posizione nel *ranking* degli aeroporti globalmente meglio connessi, scendendo al 56° posto - dalla 35° posizione dell'anno precedente - con un indice di connettività di 2,78 (vs. 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 32° del 2021, con un indice di 1,92 (vs. 1,87 dell'anno precedente). *Trend* simile per Linate, che perde 4 posizioni nella classifica dell'accessibilità continentale (dal 98° al 102° posto) accusando un lieve peggioramento dell'indice (2,24 vs. 2,22).

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) nel 2021 risultava possibile raggiungere in giornata 341 aeroporti europei con un tempo medio di connessione di 288 minuti. Una *performance* in recupero verso i livelli del 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

	2021		2020		2019	
	MXP	LIN	MXP	LIN	MXP	LIN*
N° aeroporti europei connessi in giornata	342	338	288	267	372	-
Tempo medio di connessione (minuti)	388	399	434	451	317	-

* Scalo non operativo al momento della rilevazione
Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

In questa graduatoria l'aeroporto di Malpensa si colloca al 23° posto nel *ranking* europeo (21° nell'anno precedente) con 342 aeroporti collegati in giornata (il numero più alto tra tutti gli scali italiani e al 5° posto tra quelli europei) e tempi medi di connessione pari a 388 minuti. Situazione analoga per l'aeroporto di Linate, che si colloca al 32° posto (vs. 30° nell'anno precedente) nel *ranking* continentale e al 3° in quello nazionale, risultando collegata con 338 aeroporti raggiungibili in giornata con un tempo medio pari a 399 minuti.

ACCESSIBILITÀ AL PIL EUROPEO

Malpensa è il miglior aeroporto italiano - unico facente parte della top 10 - nel *ranking* continentale basato sulla quota di PIL europeo raggiungibile in tempi contenuti.

% PIL europeo raggiungibile in funzione del tempo di viaggio

	2021		2020		2019	
	MXP	LIN	MXP	LIN	MXP	LIN*
% PIL europeo raggiungibile entro 2 ore	76,7	55,4	62,4	40,6	82,5	-
% PIL europeo raggiungibile entro 2-4 ore	17,7	33,2	21,8	26,3	16,7	-
Posizione nel <i>ranking</i> europeo	7°	25°	11°	23°	10°	-

* Scalo non operativo al momento della rilevazione
Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022



MilanAirports

OUTPUT

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 al 7° posto (guadagnando 4 posizioni) della classifica europea, con una *performance* in netto miglioramento rispetto all'anno precedente. Linate si colloca al 3° posto nella graduatoria nazionale e al 25° nel *ranking* europeo.

Impatto socio-economico generato dagli aeroporti

Nel 2022 il sistema aeroportuale milanese ha ripreso a svolgere - in forma non del tutto compiuta, ma in sensibile recupero rispetto agli anni precedenti - il ruolo di attrattore di capitali, generatore di opportunità lavorative e attivatore o catalizzatore di iniziative di investimento a beneficio dell'intero territorio lombardo e dell'intero Nord-Ovest italiano.

Sulla base dei dati relativi all'impronta socio-economica degli scali milanesi - contenuti in diversi studi commissionati all'Osservatorio sugli aeroporti milanesi della LIUC Business School e coordinati dal prof. Massimiliano Serati - il sistema aeroportuale SEA nel 2022 ha registrato un forte incremento degli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico rispetto al 2021, alimentando una sensibile inversione di tendenza rispetto agli anni della pandemia. Le ricadute complessive sul territorio lombardo sono quantificabili in 40,3 miliardi di euro, alle quali ha corrisposto l'attivazione di poco più di 239 mila posizioni lavorative.

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.



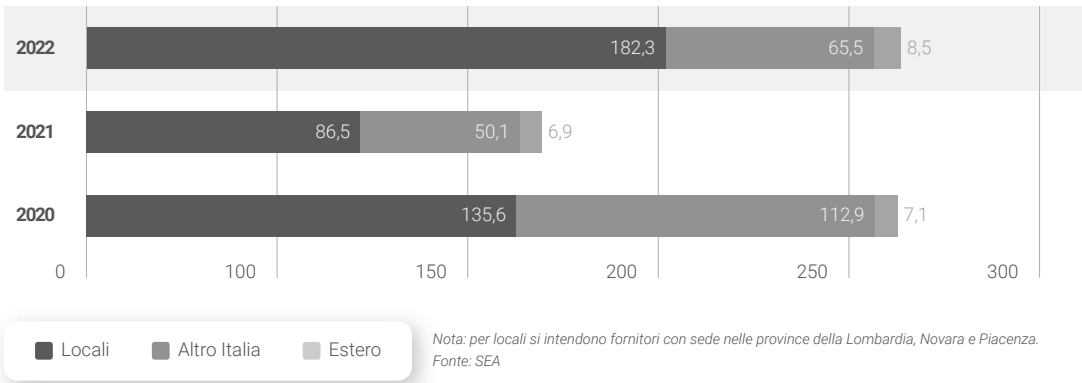
MilanAirports

OUTPUT

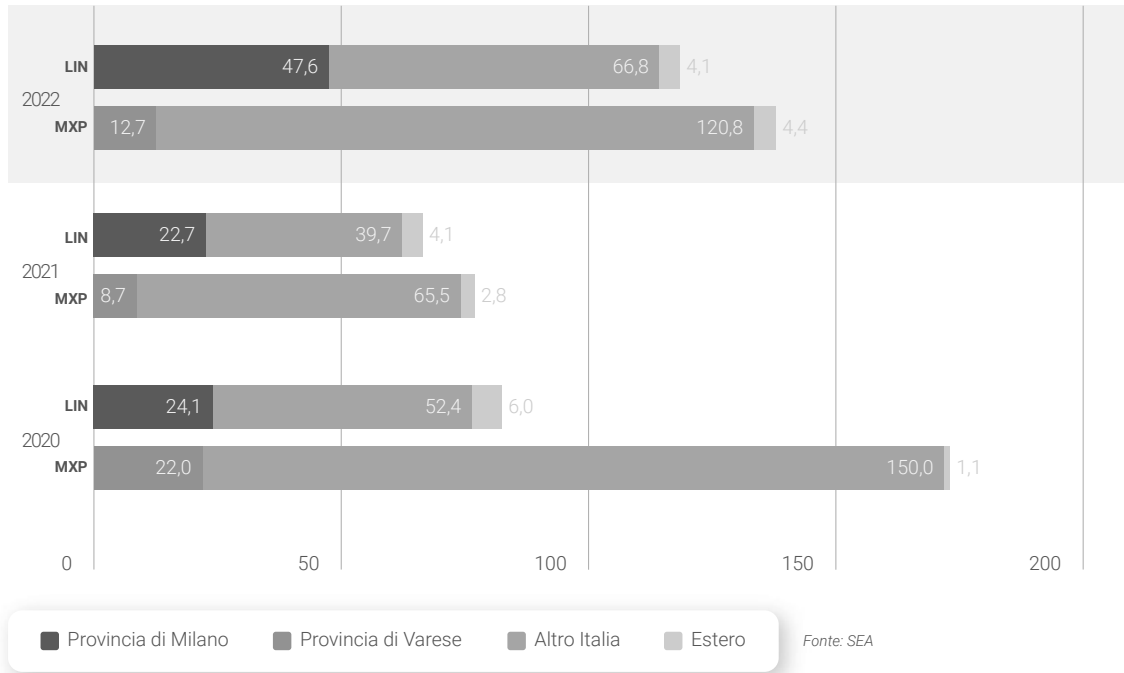
IMPATTO DI SEA SULLA SUPPLY CHAIN

L'impatto economico generato sul territorio circostante dalla sola attività del Gruppo SEA in termini di acquisto di forniture di beni e servizi, nel 2022 è stato pari a 182,3 milioni di euro, corrispondente al 60% degli acquisti in valore complessivamente effettuati dal Gruppo.

Valore ordini per provenienza geografica (milioni di euro)



Linate e Malpensa - Valore ordini per appartenenza territoriale (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 40% (34% in media nel periodo 2020-2022), mentre nello scalo di Malpensa il valore degli ordini rivolti a fornitori presenti nella provincia di Varese è stato pari al 9% (11% in media nel periodo 2020-2022).



Impatto socio-economico diretto di Malpensa

Lo scalo di Malpensa nel 2022 ha registrato una sostanziale stabilità - rispetto all'anno precedente - sul fronte della presenza di unità produttive (486 vs. 484), che si rispecchia in una equivalente stazionarietà sul fronte dell'occupazione attivata (-136 unità lavorative, -0,8%).

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Malpensa

Anno	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
2022	486	18.005	5.195

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Si registra una forte impennata, invece, per il valore della produzione realizzato all'interno del sedime di Malpensa, che nel 2022 è cresciuto del 70,9%, attestandosi a 5,2 miliardi di euro e superando la *performance* relativa al periodo pre-pandemico (5,1 miliardi). Va comunque evidenziato che per circa 8 punti percentuali la quota di crescita registrata sul 2021 è dovuta al fenomeno inflazionistico che ha caratterizzato il 2022.

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'80,7% 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	% occupati CUV sul totale
2019	20.977	4.292	20,4
2020	19.615	4.079	20,7
2021	18.141	3.839	21,1
2022	18.005	3.828	21,3

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA

In Provincia di Varese, dove ha sede l'aeroporto di Malpensa, risulta occupata oltre la metà degli addetti (50,6%), mentre i comuni del CUV raccolgono oltre il 21% dell'occupazione generata dallo scalo (il 42% 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 2022 è attestato su poco più di 11 mila posizioni di lavoro attivate a fronte di oltre 1,8 miliardi di euro di valore della produzione generata.

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
2022	11.079	1.848	8.385	2.437

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

L’impatto indotto (riconducibile all’incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all’interno del sedime aeroportuale) è invece pari a poco meno di 8,4 migliaia di posizioni lavorative attivate e 2,4 miliardi di valore della produzione.

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 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 e il loro mantenimento nel tempo è la presenza di uno scalo 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.

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
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
2022	1.231.115	108.289	68.987	601.306	68.141	44.828
CAGR	7,7%	6,1%	7,1%	6,0%	7,7%	7,3%
Crescita 22/21	31,4%	23,6%	28,6%	20,3%	35,5%	32,9%
Quota 2020		9,7%*	60,1%**		10,3%*	67,2%**
Quota 2021		9,3%*	61,2%**		10,1%*	67,1%**
Quota 2022		8,8%*	63,7%**		11,3*	65,8**

* Italia via aerea/Italia totale; **Nord via aerea/Italia via aerea
Nota: ultimo trimestre stimato
Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Il quadro, tuttavia, cambia se si prendono in considerazione i valori delle merci trasportate per via area, che nel 2022 hanno corrisposto all'8,8% dell'*import-export* italiano e che nell'ultimo triennio hanno fatto segnare un tasso di crescita medio ponderato del 6,1%, meno accentuato rispetto al 7,7% riferito al totale dell'*import-export* complessivo in valore del Paese. Il CAGR triennale delle esportazioni per via aerea ha invece sopravanzato quello complessivo. Complessivamente le merci transitate da e per l'Italia per via aerea avevano un controvalore di 108,3 miliardi di euro, in sensibile risalita rispetto all'anno precedente (+23,6%) e superiori anche al livello del 2019 (quando avevano raggiunto quota 76 miliardi). Se invece ci si concentra sulle esportazioni si osserva come l'11,3% delle esportazioni italiane in valore si è mosso nel 2022 per via aerea (contro il 10,1% del 2021). Il 65,8% di questa quota è transitato attraverso gli aeroporti del Nord Italia (-1,3 p.p. rispetto all'anno precedente).

Di questo incremento il 72,5% è riconducibile ad un aumento dei volumi o a un cambiamento della tipologia di merci scambiate mentre la restante quota si deve alla dinamica inflattiva.

I flussi in valore di *import-export* (55,2 miliardi, +12,3 miliardi rispetto all'anno precedente, +28,7%) che sono transitati da Malpensa corrispondono a circa il 4,5% del commercio estero italiano (che nel 2022 ha registrato una impennata del 31,4% dopo il crollo del 2020 e l'inversione di tendenza del 2021, attestandosi sui 1.231 miliardi di euro). La crisi pandemica non ha alterato la dinamica generale del saldo *export-import* generato dai flussi commerciali transitati da Malpensa, che risulta complessivamente in attivo e in crescita (16 miliardi nel 2022, contro gli 11 miliardi nel 2021 e i 10 miliardi nel 2020).

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 6,0% nel 2022, in crescita rispetto al 5,4% dell'anno precedente), 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 2022 ha toccato quota 11,8%, in crescita rispetto ai due anni precedenti.



MilanAirports

OUTPUT

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	11,4%
2021	499.841	26.985	5,4%	239.840	25.204	10,5%
2022	601.306	35.862	6,0%	282.674	33.475	11,8%

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Rispetto ai flussi di merce che transitano per la *Cargo City* di Malpensa, le importazioni sono state pari a 19,3 miliardi di euro (contro i 15,9 miliardi del 2021), mentre le esportazioni sono salite a 35,8 miliardi (rispetto ai 26,9 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 solo valore delle esportazioni. La consistente ascesa del commercio internazionale ha determinato per il secondo anno consecutivo un sostanzioso incremento del valore sia delle importazioni (+21,4% vs 2021) che, soprattutto, delle esportazioni (+32,9%).

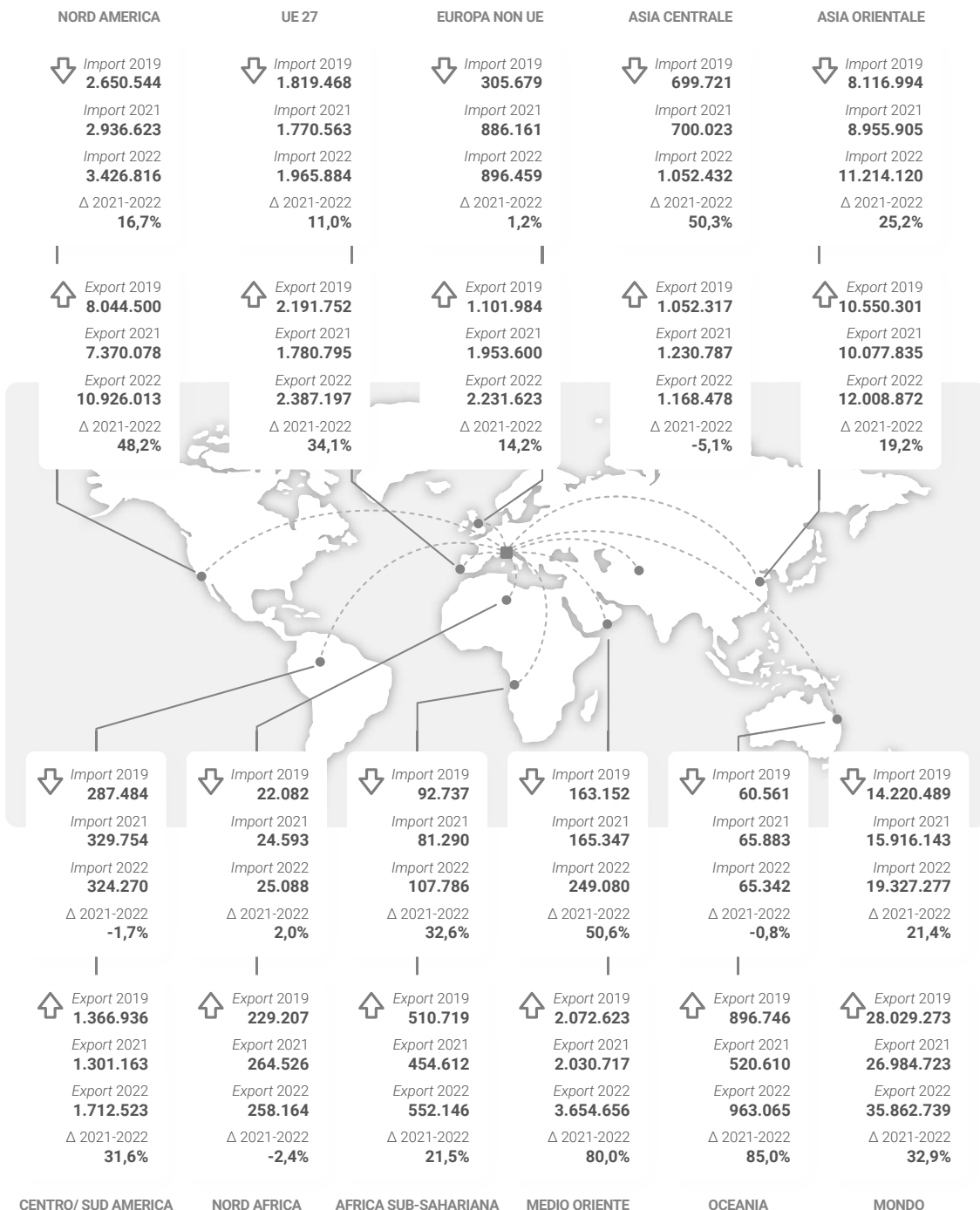
Tutti i mercati più significativi in termini di volume di scambi hanno registrato rimbalzi importanti per le merci gestite da Malpensa: Medio Oriente (+50,6% *import*, +80,0% *export*), Nord America (+16,7 *import*, +48,2% *export*) e Asia Orientale (+25,2% *import*, +19,2% *export*). Rilevanti anche gli scostamenti registrati nel mercato UE 27 (+11,0% *import*, +34,1% *export*).



MilanAirports

OUTPUT

Evoluzione flussi import-export in valore via Malpensa per aree geografiche (.000 euro)



Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Per quanto riguarda l'analisi dei flussi di merce relativi ai 5 principali comparti industriali (che insieme totalizzano il 93,1% delle importazioni e il 91,5% delle esportazioni in valore gestite da Malpensa nel 2022) spicca il forte recupero - per quanto riguarda le importazioni - dei prodotti meccanici (+26,0%), dei mobili/arredamento (+32,1%), oltre che dei mezzi di trasporto (+28,3%) e della moda/abbigliamento (+26,3%). Complessivamente le importazioni di questi 5 comparti industriali transitate da Malpensa sono cresciute del 21% rispetto all'anno precedente.

Forte rilancio per quanto riguarda i flussi delle esportazioni. Tutti i comparti hanno fatto segnare incrementi molto significativi, in un *range* compreso tra il +37,6% del settore mezzi di trasporto e il +24,0% della meccanica. Nel complesso le esportazioni via Malpensa di questi settori industriali sono cresciute poco meno del 31%. I dati esposti continuano a confermare la centralità del ruolo di Malpensa per la bilancia commerciale del settore manifatturiero del Nord Italia.

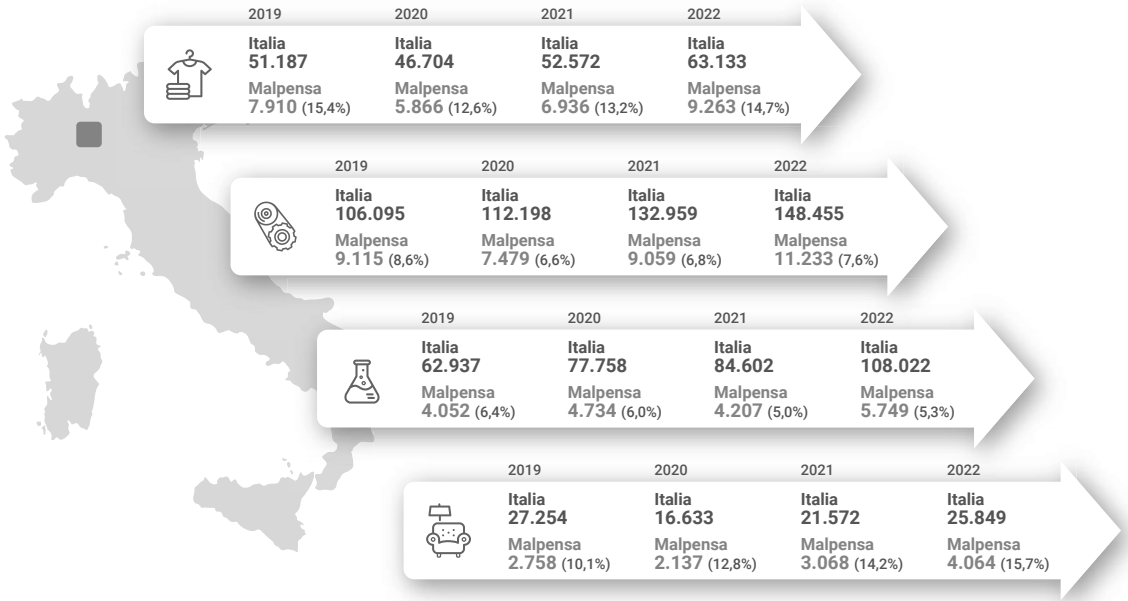
Evoluzione flussi *import-export* in valore via Malpensa per comparti industriali (.000 euro)

	Import 2019	Import 2021	Import 2022	Δ 2021- 2022 (%)	Export 2019	Export 2021	Export 2022	Δ 2021- 2022 (%)
Meccanica	8.459.519	8.930.680	11.249.541	26,0	9.115.982	9.059.531	11.233.759	24,0
Moda/abbigliamento	1.506.978	1.304.919	1.647.864	26,3	7.910.733	6.936.611	9.263.542	33,5
Chimica/plastica	1.698.791	3.076.718	3.052.541	-0,8	4.052.918	4.207.919	5.748.999	36,6
Mobili/arredamento	999.800	965.485	1.275.682	32,1	2.758.209	3.068.669	4.064.456	32,5
Mezzi di trasporto	682.572	605.524	776.880	28,3	1.615.489	1.823.812	2.509.279	37,6
Totale	13.347.660	14.883.326	18.002.508	21,0	25.453.331	25.096.542	32.820.035	30,8

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato
Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Guardando infatti alle quote di *export* transitate da Malpensa sul totale nazionale, suddivise 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 rispetto al 2021 (rispettivamente pari al 14,7%, al 7,6% e al 5,3%), mentre continua la crescita - sia in valore assoluto che come quota (15,7%) - dell'*export* del comparto mobili/arredamento gestito dalla *Cargo City* di Malpensa.

Quote di esportazioni di alcuni comparti industriali transitate da Malpensa (mio euro)



Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato
Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb



Quote di esportazioni transitate da Malpensa e dirette nei principali mercati mondiali (mio euro)

	2020		2021		2022	
	Nord-America	Asia Orientale	Nord-America	Asia Orientale	Nord-America	Asia Orientale
Moda/abbigliamento						
Totale export Italia	3.519	8.162	4.012	9.694	6.264	11.363
Totale export via Malpensa	1.190	3.754	1.354	4.342	2.340	5.239
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	33,8%	46,0%	33,7%	44,8%	37,3%	46,1%
Meccanica						
Totale export Italia	12.247	11.722	14.982	13.395	18.182	13.087
Totale export via Malpensa	2.064	2.546	2.692	2.783	3.555	3.363
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	16,8%	21,7%	18%	20,7%	19,5%	25,7%
Chimica/plastica						
Totale export Italia	8.779	5.855	7.882	6.200	10.826	7.845
Totale export via Malpensa	2.214	1.306	1.369	1.481	2.594	1.498
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	25,2%	22,3%	17,4%	23,9%	24,0%	19,1%
Mobili/arredamento						
Totale export Italia	2.201	1.718	3.247	2.216	3.996	2.527
Totale export via Malpensa	514	463	833	638	1.042	771
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	23,3%	26,9%	25,6%	28,8%	26,1%	30,5%

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Nel 2022 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 - un quarto del totale nazionale - anche le quote di export destinate, via Malpensa, al Nord America da parte delle industrie nazionali della chimica/plastica (24,0%) e ai mercati dell'Asia Orientale da parte del comparto meccanico (25,7%).

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 2022 l'aeroporto di Malpensa abbia veicolato sul territorio lombardo circa 5,2 milioni di turisti (+3,0 milioni rispetto all'anno precedente), dei quali 4,3 milioni internazionali;
- la permanenza media sul territorio lombardo è stata pari a circa 3,4 giorni per i visitatori internazionali e circa 2,6 per i nazionali;
- la spesa media giornaliera è stata pari a 252 euro per i turisti esteri e circa 200 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.

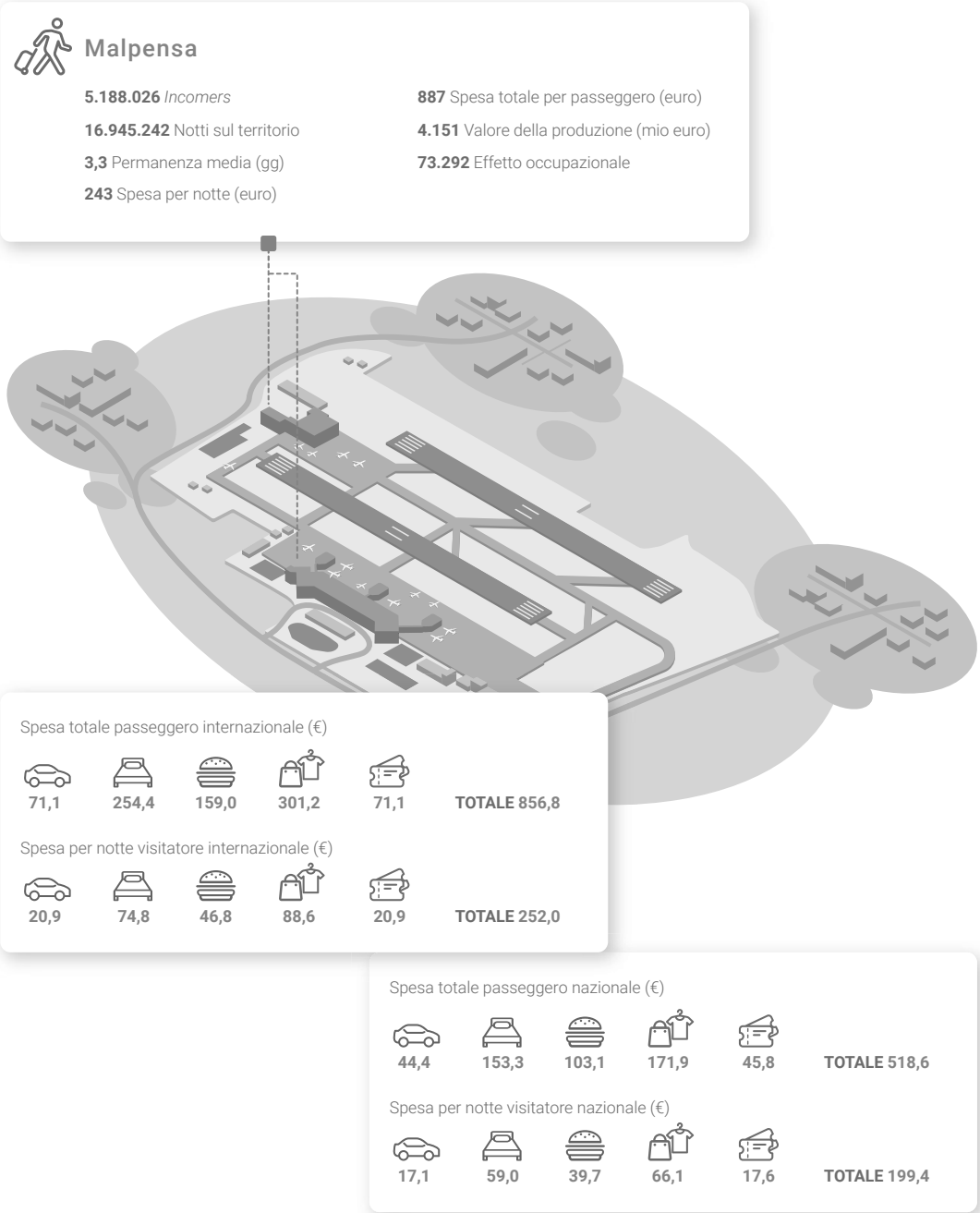
La dimensione economica dell'*incoming* turistico nel 2022 è stimata in circa 4,1 miliardi di euro (+0,8 miliardi di euro rispetto al 2021, -4,0 miliardi rispetto al 2019). La dimensione occupazionale generata dall'*incoming* turistico riferibile a Malpensa è di poco superiore alle 73.000 unità (+24 mila unità rispetto al 2021, -36 mila rispetto al 2019).



MilanAirports

OUTPUT

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Malpensa nel 2022



Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS



L'incremento del valore generato dal settore turistico attraverso Malpensa nel 2022 rispetto all'anno precedente è sostanzialmente il frutto del raddoppio degli *incomers* nel periodo, compensato però da riduzioni sia della loro permanenza media che della spesa giornaliera. Ciò si riflette nel quasi dimezzamento della spesa totale per visitatore rispetto al 2021.

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Malpensa

	2022	2021	2019	Δ% 22 vs. 21
Incomers	5.188.026	2.197.710	7.612.619	136,0
Notti trascorse sul territorio	16.945.242	8.664.981	18.976.210	95,6
Permanenza media (gg)	3,3	3,9	2,5	-15,4
Spesa per notte (euro)	243	384	429	-36,7
Spesa totale per visitatore (euro)	887	1.499	1.064	-40,8
Valore della produzione (mio euro)	4.151	3.294	8.098	26,0
Effetto occupazionale	73.292	48.818	119.961	50,1

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

L'impatto socio-economico complessivo di Malpensa

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Malpensa nel 2022 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 34,7 miliardi di valore della produzione generato e oltre 195 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Malpensa nel 2022

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	18.005	5.195
Indiretto	11.079	1.848
Indotto	8.385	2.437
Catalitico	158.217	25.234
di cui Commercio internazionale	75.169	19.991
di cui Turismo	73.292	4.151
di cui Localizzazione imprese	9.756	1.092
Totale	195.686	34.714

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

Impatto socio-economico diretto di Linate

In termini di impatto diretto a Linate nel 2022 si contavano 321 (+2,5% rispetto all'anno precedente) attività economiche presenti e si stima che, a fronte di queste, siano state attivate circa 12,4 mila posizioni occupazionali (+4,5% rispetto al 2021).

Spicca il peso degli Enti di Stato, degli operatori di *handling*, dei servizi di manutenzione e dei vettori, ma anche il ruolo di SEA, che incide per circa l'8,5% del dato complessivo.

Il valore della produzione è pari a 2.516 milioni di euro (+43,6% sul 2021), superiore a quello del 2019. Anche in questo caso va tenuto in conto il ruolo dell'inflazione, che incide per l'8% dell'incremento del valore registrato.



Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Linate

Anno	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
2022	321	12.369	2.516

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - 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 2022 è cresciuto del 4,6% in termini di posizioni di lavoro attivate e del 43,6% sul fronte del valore della produzione generata, superando anche in questo caso il livello registrato nel 2019 grazie alla spinta inflattiva. Stessa dinamica per i valori dell'impatto indotto, anche in questo caso riportatisi al di sopra del periodo pre-pandemico.

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
2022	7.611	895	5.761	1.180

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT



MilanAirports

OUTPUT

Impatto catalitico turistico di Linate

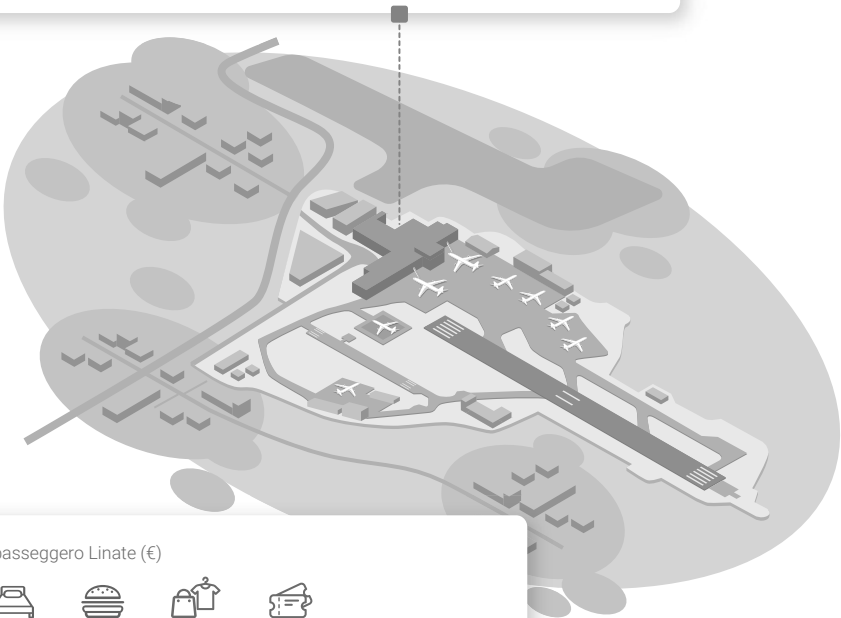
L'impatto catalitico di tipo turistico generato dallo scalo evidenzia una generazione di valore economico pari a poco meno di 1,0 miliardi di euro, cui corrisponde l'attivazione di 17,6 mila posizioni occupazionali.

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Linate nel 2022



Linate

1.917.293 <i>Incomers</i>	518 Spesa totale per passeggero (euro)
4.984.962 Notti trascorse sul territorio	994 Valore della produzione (mio euro)
2,6 Permanenza media (gg)	17.603 Effetto occupazionale
199 Spesa per notte (euro)	



Spesa totale passeggero Linate (€)

44,4	153,3	103,1	171,9	45,8	TOTALE 518,6

Spesa per notte (€)

17,1	59,0	39,7	66,1	17,6	TOTALE 199,4

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS



MilanAirports

OUTPUT

Il confronto tra l'impatto catalitico 2022 e quello dell'anno precedente evidenzia un sensibile incremento nel numero degli *incomers* (+840 mila circa) e delle notti trascorse sul territorio (oltre 1,3 milioni in più), a cui fa da contrappeso una riduzione della permanenza media (diminuita di circa un quarto rispetto al 2021). La spesa per notte si mantiene sugli stessi livelli dell'anno precedente, per cui la spesa totale scende del 18%.

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Linate

	2022	2021	2019	Δ% 22 vs. 21
Incomers	1.917.293	1.076.891	2.104.054	78,0
Notti trascorse sul territorio	4.984.962	3.661.429	4.628.919	36,1
Permanenza media (gg)	2,6	3,4	2,20	-23,5
Spesa per notte (euro)	199	186,2	214	6,9
Spesa totale per passeggero (euro)	518	633,0	470,8	-18,2
Valore della produzione (mio euro)	994	681	990,6	46,0
Effetto occupazionale	17.603	9.851	14.315	78,7

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - 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 2022 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 5,6 miliardi di valore della produzione generato e più di 43 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Linate nel 2022

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	12.369	2.516
Indiretto	7.611	895
Indotto	5.761	1.180
Catalitico turistico	17.603	994
Totale	43.344	5.585

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS



MilanAirports

OUTPUT

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

Il valore economico generato è posto all'ultimo stadio del processo di creazione del valore di SEA, a significare la sua derivazione e dipendenza da una equilibrata, efficace e lungimirante gestione dei capitali, che rende possibile un'offerta di servizi competitiva e la generazione di effetti positivi sistemici (outcome) in grado di sorreggere e consolidare nel tempo il successo economico-finanziario dell'organizzazione.

Performance economiche del business 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*.

I ricavi gestionali relativi alle attività *Aviation* registrati nel 2022 sono stati 343,4 milioni di euro, pari al 58,1% dei ricavi totali del Gruppo (+75% rispetto all'anno precedente, in conseguenza del positivo andamento del traffico passeggeri dopo la pandemia).

Incidenza ricavi da attività *Aviation*

	2022	2021
Ricavi gestione <i>Aviation</i> (migliaia di euro)	343.442	195.850
Ricavi <i>Aviation</i> (% su ricavi totali *)	58,1	60,2
Altri ricavi (% su ricavi totali *)	41,9	39,8

* al netto dei contributi pubblici statali e regionali

Fonte: SEA

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*.

I ricavi gestionali delle attività *Non Aviation* registrati nel 2022 sono stati pari a 232,0 milioni di euro (+98,9% rispetto all'anno precedente, a fronte della ripresa del traffico) e hanno rappresentato il 39,3% dei ricavi totali del Gruppo.

Incidenza ricavi da attività *Non Aviation*

	2022	2021
Ricavi di gestione <i>Non Aviation</i> (migliaia di euro)	231.982	116.650
Ricavi <i>Non Aviation</i> (% su ricavi totali *)	39,3	35,9
Altri ricavi (% su ricavi totali *)	60,7	64,1

* al netto dei contributi pubblici statali e regionali

Fonte: SEA



MilanAirports

OUTPUT

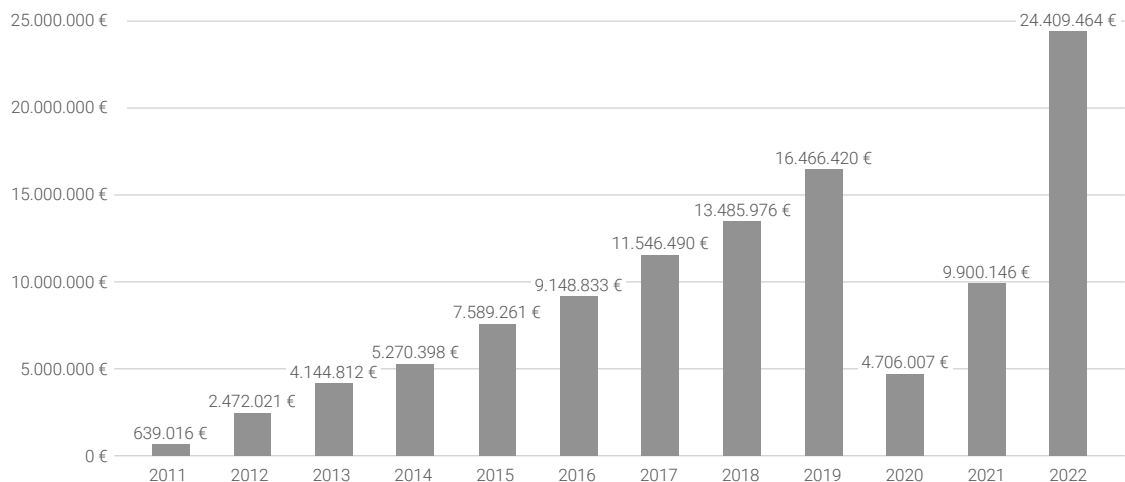
In particolare:

- il comparto *retail* (negozi, ristorazione, autonoleggi e banche) ha registrato ricavi pari a 94.358 migliaia di euro con un incremento pari al +153%. Tale incremento, più che proporzionale rispetto alla crescita del traffico passeggeri, è dovuto al contributo positivo derivante dalla piena operatività del nuovo corpo F del *terminal* di Linate (inaugurato nel mese di giugno 2021), al termine degli sconti concessi ai *tenant* nel periodo di pandemia e alle azioni di *revenue management* realizzate nel corso dell'anno;
- il *business* parcheggi, in conseguenza dell'aumento del traffico e della ripresa dell'attività degli operatori aeroportuali, ha registrato un aumento pari a +95% rispetto al 2021 generando 65.789 migliaia di euro nell'esercizio 2022. La crescita meno che proporzionale rispetto al traffico è ascrivibile alla maggior pressione competitiva sui parcheggi passeggeri da parte di operatori terzi, condizione che ha determinato una revisione del ribasso dei prezzi, e alla quota di ricavi per i parcheggi degli operatori aeroportuali, la cui dinamica è meno dipendente dal traffico;
- il segmento *Premium Services* è risultato in aumento di 13.359 migliaia di euro (+205%), oltre che per la ripresa del traffico, per la riapertura delle VIP lounge, chiuse nella prima parte del 2021 a fronte dell'emergenza sanitaria.

E-COMMERCE

A partire dal 2020 la pandemia Covid-19 ha portato grandi cambiamenti nel settore del turismo. L'obbligo di distanza interpersonale e la minore socialità hanno giocato a nostro favore, rendendo il canale *digital* ancora più importante. Nonostante il traffico passeggeri del 2022 non abbia ancora raggiunto lo stesso livello del 2019 (- 15% gennaio-novembre), il fatturato *e-Commerce* cresce del 48%.

In linea con i *trend* di mercato rimane la propensione all'acquisto, che mostra una crescita importante sui dispositivi mobili (app e mobile +170% vs 2021) che rappresentano il 31% del canale di vendita.



Fonte: SEA

Per rispondere sempre meglio alle esigenze dei consumatori, dal 2022 il sito *e-Commerce* si è arricchito anche della vendita del Treno - Malpensa Express.

Il valore generato e distribuito agli stakeholder

Nel 2022 SEA ha generato valore economico per un importo pari a 734,8 milioni di euro, in aumento del 125,9% rispetto all'anno precedente.

Prospetto del valore economico generato e distribuito (migliaia di euro)

		2022	2021	2020
Valore economico direttamente generato		734.840	325.232	246.515
a) Ricavi	Ricavi di gestione	734.840	325.232	246.515
Valore economico distribuito		472.821	318.500	301.317
b) Costi operativi riclassificati	Costi di materiali di consumo e altri costi operativi riclassificati	247.313	147.594	134.710
c) Costi commerciali	Costi commerciali	3.985	1.977	2.039
d) Retribuzioni e benefit delle risorse umane	Costi del lavoro	192.527	138.642	134.262
e) Pagamenti ai fornitori di capitali	Dividendi distribuiti nell'esercizio	2	2	6
	Oneri finanziari	18.188	21.428	20.313
f) Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	Imposte sul reddito correnti e oneri tributari	10.329	8.738	9.303
g) Investimenti nella comunità	Liberalità, sponsorizzazioni e collaborazioni	478	118	684
Valore economico trattenuto	Calcolato come differenza tra il Valore economico generato e il Valore economico distribuito	262.019	6.732	(54.802)

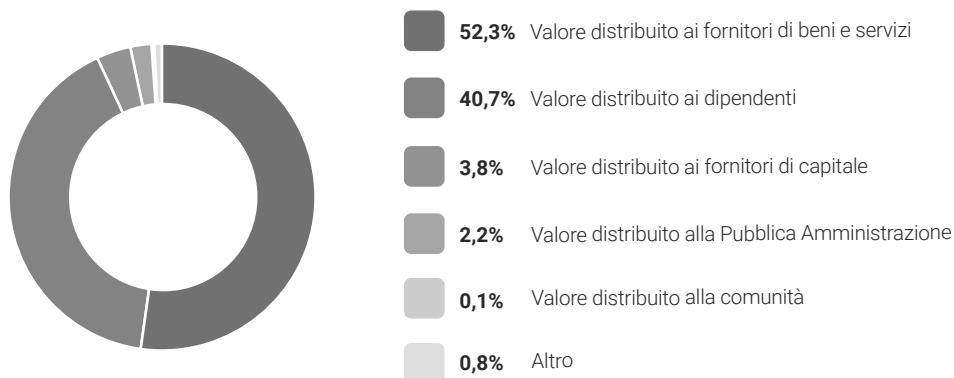
Il 64,3% di questo valore (472,8 milioni di euro) è stato distribuito agli *stakeholder* sotto forma di pagamenti e altre forme di trasferimento (+48,5% rispetto all'anno precedente), passando da 318,5 a 472,8 milioni.

I principali percettori di questo valore sono stati i fornitori, ai quali sono stati distribuiti 247,3 milioni (147,6 milioni nell'anno precedente) pari al 52,3% del totale e le risorse umane, cui sono stati erogati 192,5 milioni (40,7% del valore complessivamente distribuito).

La quota di valore erogata ai fornitori di capitale è stata di 18,2 milioni pari al 3,8% del valore distribuito (21,4 milioni nel 2021). La quota destinata alla pubblica amministrazione - sotto forma di imposte e tasse - è stata pari a 10,3 milioni (2,2% del valore distribuito).

È stata infine pari allo 0,1%, 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.

Valore economico distribuito nel 2022



Fonte: SEA



MilanAirports

OUTPUT

EU Taxonomy

Nell'ambito della strategia dell'Unione Europea 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, che fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate eco-sostenibili.

Il Regolamento sulla Tassonomia stabilisce una classificazione delle attività economiche sostenibili dal punto di vista ambientale. Ad oggi 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.

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* 2022 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 sia con riferimento alle cosiddette "attività ammissibili" (un'attività economica può essere considerata ammissibile se è inclusa in quelle elencate all'interno degli atti delegati) che con riferimento alle "attività allineate", ovvero risultanti dall'applicazione dei criteri di vaglio tecnico.

APPROCCIO ADOTTATO DA SEA NELL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO DELEGATO

Sulla base delle analisi delle richieste normative, 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:

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 preconditionata 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

1. L'attività economica ha attuato soluzioni fisiche e non fisiche ("soluzioni di adattamento") che riducono in modo sostanziale i più importanti rischi climatici fisici che pesano su quell'attività.
2. I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nell'appendice A del presente allegato, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità conformemente alla procedura che segue:
 - a. esame dell'attività per identificare quali rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del presente allegato possono influenzare l'andamento dell'attività economica durante il ciclo di vita previsto;
 - b. se l'attività è considerata a rischio per uno o più rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del presente allegato, una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità per esaminare la rilevanza dei rischi climatici fisici per l'attività economica;
 - c. una valutazione delle soluzioni di adattamento che possono ridurre il rischio fisico climatico individuato.



MilanAirports

OUTPUT

Indicatori delle attività economiche di SEA⁹

Si espongono di seguito gli indicatori di ricavi e di investimenti (*CapEx*) ammissibili alla tassonomia per quanto concerne la mitigazione dei cambiamenti climatici. Gli indicatori riguardanti le spese operative (*OpEx*) concernenti la mitigazione dei cambiamenti climatici non sono stati riportati in quanto di entità non significativa. Per l'adattamento ai cambiamenti climatici è stato riportato l'unico indicatore (*CapEx*) minimamente rilevante.

2022	Totale (.000 euro)	% Aligned	% Non aligned
Ricavi Totali	734.840		
Ricavi aligned			
▪ Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	753	0,1%	99,9%
CapEx Totali	58.483		
CapEx aligned	5.474	9,4%	90,6%
▪ Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	3.868		
▪ Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	1.606		

Fonte: SEA

⁹Sebbene, con il Regolamento Delegato della Commissione UE del 9 marzo 2022, sia stata inclusa nella tassonomia l'attività di "Cogenerazione ad alto rendimento di calore/freddo ed energia elettrica a partire da combustibili gassosi fossili" potenzialmente riferibile alla SEA Energia (società controllata fino al 29/09/2022), si è ritenuto di non riportare alcun dato relativo all'ammissibilità o all'allineamento alla Tassonomia Europea in quanto, dall'avvio della procedura di gara, SEA è stata impegnata nella sola gestione ordinaria, astenendosi dal pianificare e realizzare qualsiasi attività straordinaria; tale condizione ha caratterizzato l'intero interim period, che è durato da luglio 2021 (mese in cui è stato pubblicato il bando di gara) al momento della vendita.

Impegno

IMPEGNO



OBIETTIVI ESG INTEGRATI NELLA STRATEGIA

Gli obiettivi ESG del Gruppo SEA, delineati nel Piano di Sostenibilità 2023-2027 approvato dal Consiglio di Amministrazione, sono integrati nella strategia aziendale. Il Piano di Sostenibilità è infatti allineato temporalmente con il Piano Industriale che individua obiettivi di medio termine sostenibili.

In linea con le *policy* e i *framework* sulla sostenibilità dell'industria internazionale del trasporto aereo (*EU Pact for Sustainable Aviation, Destination 2050, Sustainability Strategy for Airports*, ecc.) e in coerenza con la matrice delle priorità strategiche e la matrice di materialità 2020-2023, il *framework* della strategia di sostenibilità di SEA è allineato al modello "*Sustainable Strategy for Airport*" proposto da ACI Europe.

Il *framework* si articola nei 3 ambiti ambientale, sociale ed economico, ciascuno dei quali è a sua volta delineato in 3 aree, secondo lo schema sotto riportato.

ESG Strategic topics

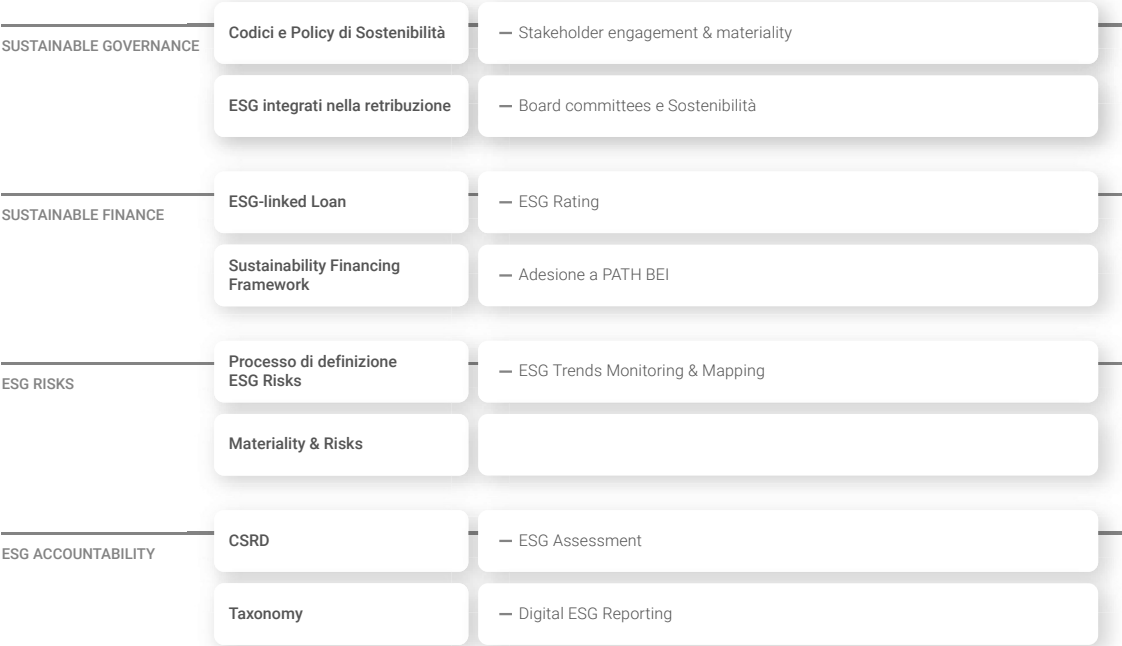
Strategic Pillars	Strategic topics	Items
 ENVIRONMENTAL IMPACTS	Net Zero 2030 Airports	— Riduzione emissioni CO₂ Scope 1 e 2 — Offsetting emissioni residue Scope 1 e 2 — Riduzione emissioni CO₂ Scope 3
	Green & Resilient Infrastructures	— Green certification — Climate adaptation & resilience — Water management — Waste management
	Good Neighborhood	— Noise management — Biodiversity policy
 SOCIAL IMPACTS	High quality travel	— Qualità dei servizi erogati ai passeggeri — Accessibilità e servizi per PRM
	Empowered people	— Valorizzazione della Diversity — Azzeramento Gender Pay Gap
	Partnership with community	— Supporto a progetti sociali sul territorio — Valorizzazione dell'occupazione locale
 ECONOMIC IMPACTS	Sustainable Supply Chain	— Applicare criteri ESG nella scelte d'acquisto — Monitorare il livello di rischio ESG nella filiera
	Modal Shift	— Aumentare l'accessibilità agli scali favorendo soluzioni di trasporto green
	Economic development	— Rafforzare la connettività aerea per migliorare l'impatto catalitico degli scali

Fonte: SEA



Secondo SEA lo sviluppo sostenibile deve necessariamente limitare gli impatti ambientali negativi, rispondere alle aspettative sociali degli *stakeholder* e generare congiuntamente valore sia societario che sistemico per il contesto socio-territoriale servito.

Fattori trasversali abilitanti degli obiettivi di sostenibilità



Fonte: SEA

A complemento del *framework* sono stati individuati i processi trasversali, considerati “fattori abilitanti”, che permettono di sviluppare una *governance* integrata con gli obiettivi di sostenibilità, di intercettare nuove opportunità di approvvigionamento dei capitali nella prospettiva della finanza sostenibile, di integrare il *framework* dei rischi aziendali con i rischi ESG e di investire nella *disclosure* e *accountability* nei confronti degli *stakeholder*.

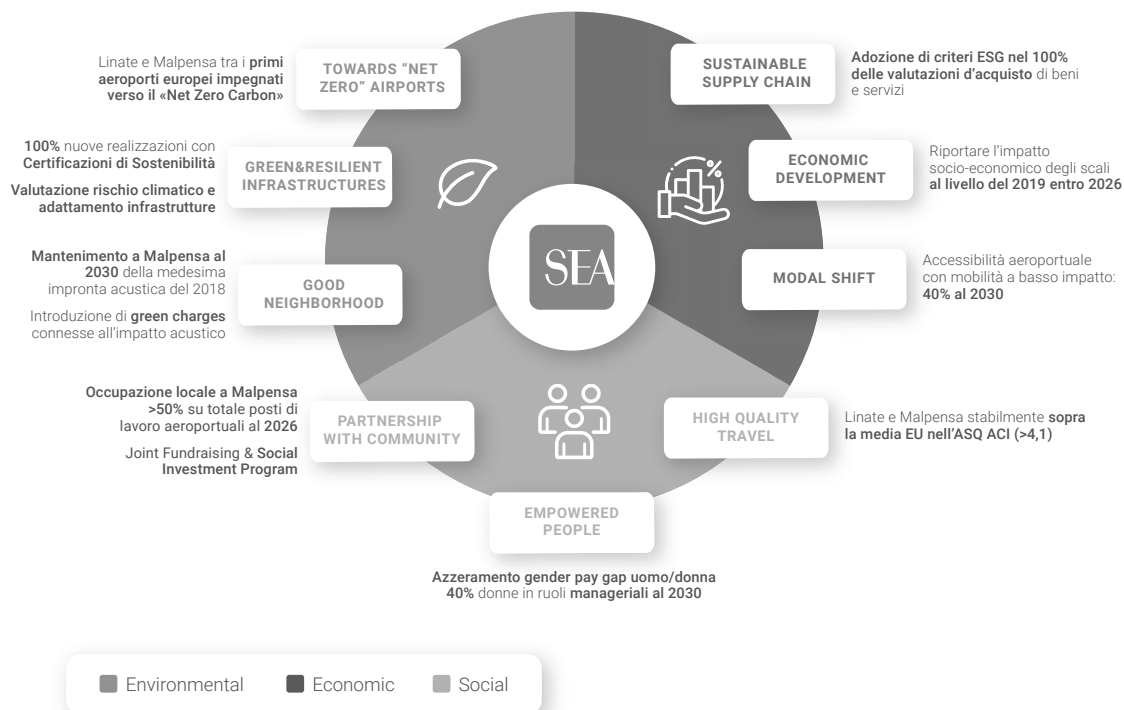
A presidio di ciascuno dei nove ambiti programmatici (tranne due, per i quali non sono contemplati) sono presenti uno o più sistemi di certificazione. Alcuni di essi, ad esempio l'*Airport Carbon Accreditation level 4+*, costituiscono il vero e proprio “motore” del processo di miglioramento delle *performance* di sostenibilità, mentre altri sono la documentazione 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 negli ambiti di competenza.



Sustainability Vision 2030

Il profilo di sostenibilità che SEA punta a raggiungere per gli aeroporti di Linate e Malpensa al 2030, suddiviso nei tre ambiti strategici si traduce nello schema qui riportato.

Sustainability Vision degli aeroporti di Milano al 2030



Fonte: SEA

Nell'ambito *Enviromental* SEA si pone l'obiettivo:

- di un ambizioso sentiero di riduzione delle emissioni di CO₂, che al 2030 si traduca nel conseguimento del *Net Zero Target* (vedi capitolo "Capitale Naturale", sezione "Esternalità ambientali") e nella sensibile riduzione delle emissioni di Scope 3, riferite ad altri operatori dell'ecosistema aeroportuale;
- di realizzare tutte le nuove infrastrutture adottando criteri di costruzione basati sull'efficientamento energetico e l'economia circolare, resilienti agli effetti del *climate change* e dotati di certificazioni *green*;
- di contenere l'impronta acustica e gestire nella maniera migliore la distribuzione dei suoi effetti, in maniera da mantenerla invariata al medesimo livello rilevato nel 2018 sino al 2035.

Nell'ambito *social*, che abbraccia le strategie di generazione di valore a beneficio di passeggeri, collaboratori e comunità territoriale, SEA intende:

- investire costantemente nel miglioramento dell'eccellenza degli ambienti e dei servizi, per migliorare la *customer experience*, con l'obiettivo di collocare entrambi gli scali nella fascia alta delle *performance* di qualità percepita degli aeroporti europei;
- costruire un *habitat* lavorativo basato su piena parità di genere, crescente inclusività e compiuta valorizzazione delle diversità;



MilanAirports

IMPEGNO

- lavorare in *partnership* con le realtà del Terzo Settore per indirizzare in maniera efficace risorse in grado di contribuire ad affrontare emergenze e criticità presenti sui territori in cui operano gli scali, così come in altri contesti, anche internazionali.

L'alimentazione della dimensione economica del valore sostenibile perseguito da SEA al 2030 prevede di:

- introdurre progressivamente criteri ESG nella scelta dei propri fornitori e nei processi d'acquisto, orientandone l'approccio commerciale attraverso uno specifico Codice di Condotta e una *Policy* per gli approvvigionamenti sostenibili, definendo specifici criteri ESG all'interno dei capitolati e dei contratti e infine attivando piani di *audit* finalizzati a verificare l'allineamento dei fornitori ai criteri di gestione socio-ambientale definiti;
- sviluppare, in stretta *partnership* con le istituzioni territoriali e gli operatori del trasporto terrestre, modalità di collegamento degli scali aeroportuali che privilegino il trasporto collettivo e, in generale, soluzioni a basse emissioni di CO₂;
- costruire un *network* di collegamenti e connessioni con destinazioni globali in grado di servire il territorio e abilitarne le ambizioni di sviluppo economico, sia attraverso l'integrazione del sistema manifatturiero nelle catene globali del valore che attraverso la valorizzazione di Milano e della Lombardia come destinazione d'interesse.

Per ciascuno degli obiettivi sopra indicati sono in corso di definizione e aggiornamento piani operativi completi e dettagliati, che vedono impegnata l'azienda nell'individuazione di specifici progetti, nell'assegnazione delle risorse per la loro attuazione e nell'integrazione delle azioni nel *business plan*.

Climate change: obiettivi di decarbonizzazione

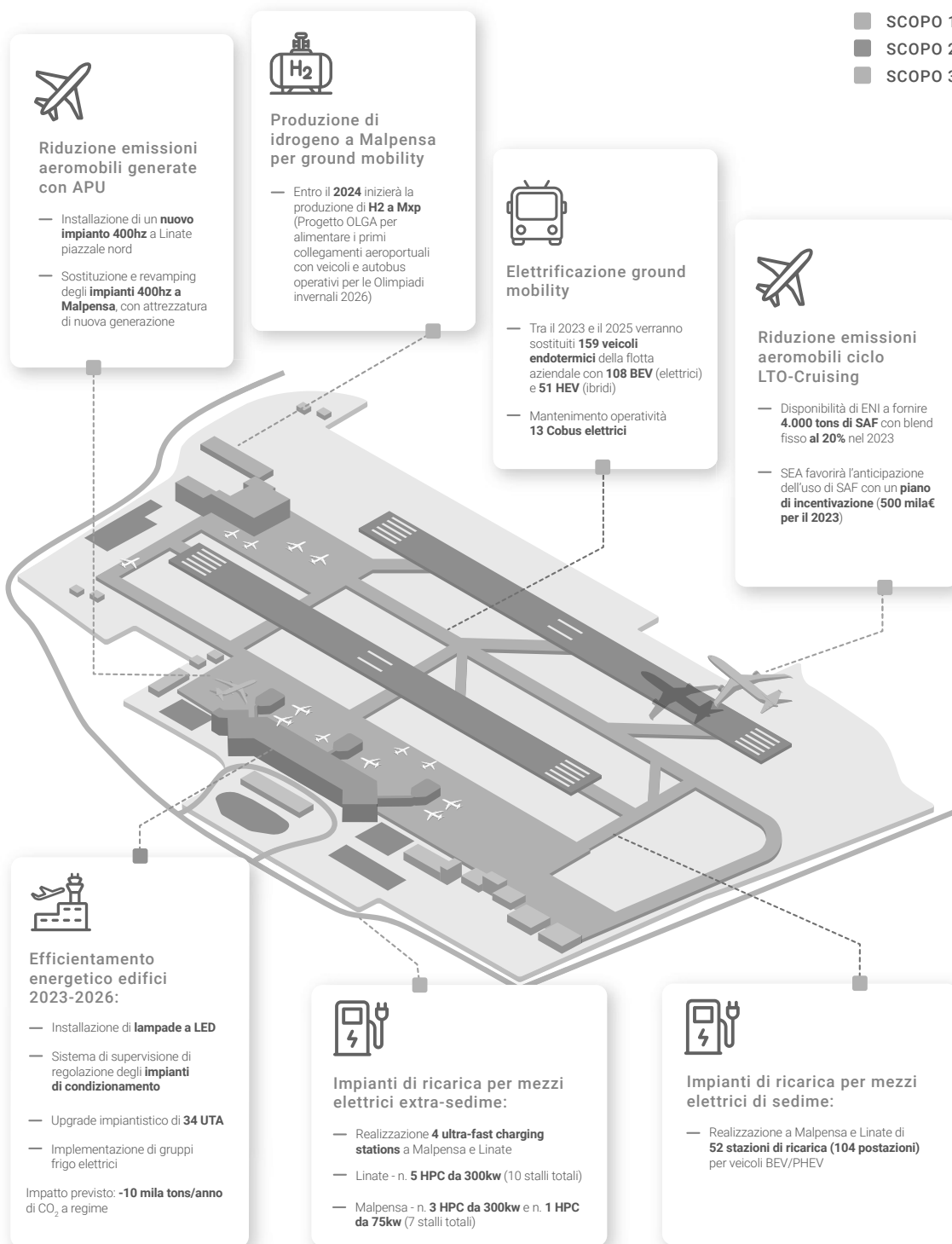
Entrambi gli aeroporti di SEA hanno conseguito nel 2021 la certificazione "4+ *Transition*" dell'ACA, rilasciata a fronte di un piano che individua una precisa traiettoria di riduzione delle emissioni di Scope 1 e 2 - oltre che impegni sul fronte della collaborazione con altri operatori aeroportuali per la riduzione delle emissioni di Scope 3 - che porterà gli scali al 2030 ad avere un livello emissivo inferiore del 97% rispetto a quello del 2010.

Il piano di decarbonizzazione messo a punto da SEA nel 2022 si è arricchito di una ampia serie di misure, che al momento consentono di collocare l'azienda su un sentiero di forte riduzione della propria impronta carbonica. Queste misure verranno progressivamente integrate e sviluppate nel prossimo futuro - in linea con le innovazioni normative e tecnologiche attese - per poter comporre un quadro di interventi e investimenti in grado di garantire l'ottenimento dell'obiettivo *Net Zero* al 2030.

Nel grafico successivo vengono riassunte le principali misure del piano di decarbonizzazione - sia in corso che di futura realizzazione - che interesseranno gli aeroporti milanesi nei prossimi 4 anni.



Principali misure di decarbonizzazione degli aeroporti milanesi (2023-2026)



Fonte: SEA

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 persone

Collaboratori esterni per genere al 31 dicembre (n.)

Collaboratori somministrati	2022			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Linate	18	39	57	2	21	23
Malpensa	82	69	151	7	20	27
Totale Gruppo	100	108	208	9	41	50

Fonte: SEA



MilanAirports

APPENDICE

Personale dipendente subordinato per tipologia contrattuale, genere e sede al 31 dicembre (n.)

		2022			2021		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	Linate	314	680	994	335	761	1.096
	Malpensa	401	959	1.360	426	1.102	1.528
	Totale tempo indeterminato	715	1.639	2.354	761	1.863	2.624
	SEA Energia	-	-	-	5	22	27
Totale Gruppo		715	1.639	2.354	766	1.885	2.651
Tempo determinato	Linate	1	4	5	3	4	7
	Malpensa	-	3	3	-	1	1
	Totale tempo determinato	1	7	8	3	5	8
	Totale				764	1.868	2.632
Totale Gruppo		716	1.646	2.362	769	1.890	2.659

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia nel 2021 sono solo a tempo indeterminato di cui 5 donne (1 a Linate e 4 a Malpensa) e 22 uomini (8 a Linate e 14 a Malpensa). Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato per tipologia d'impiego e genere al 31 dicembre (n.)

		2022			2021			
		Donne	Uomini	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia
Full time		570	1.609	2.179	580	1.801	2.381	25
Linate		265	673	938	283	746	1.029	
Malpensa		305	936	1.241	297	1.055	1.352	
Part time		146	37	183	184	67	251	2
Linate		50	11	61	55	19	74	
Malpensa		96	26	122	129	48	177	
Totale		716	1.646	2.362	764	1.868	2.632	
SEA Energia		-	-	-	5	22	27	27
Totale Gruppo		716	1.646	2.362	769	1.890	2.659	2.659

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia nel 2021 sono così suddivisi: 25 full time (3 donne e 22 uomini) e 2 part time (donne). Fonte: SEA

La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31/12/2022 rappresentano l'0,3% del totale dipendenti, mentre i lavoratori *part time* rappresentano il 7,7%. I dipendenti somministrati al 31/12/2022 raggiungono una quota significativa, pari all'8% del totale del personale del Gruppo, per fronteggiare un incremento di traffico maggiore rispetto alle previsioni iniziali. Lo scalo più popoloso risulta essere Malpensa, dove lavora il 58% della popolazione. Non sono presenti dipendenti ad orario non garantito.

Personale dipendente subordinato in uscita per sede, genere e fasce di età (n.)

		2022									
		<30			30-50			>50			Totale
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate		-	4	4	8	4	12	24	110	134	150
Malpensa		-	1	1	1	3	4	23	146	169	174
Totale		-	5	5	9	7	16	47	256	303	324
Turnover		0,0%	22,7%	17,9%	3,4%	1,1%	1,8%	10,6%	25,8%	21,1%	13,7%

		2021									
		<30			30-50			>50			Totale
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate		-	2	2	4	8	12	12	36	48	62
Malpensa		-	-	-	-	2	2	9	42	51	53
Totale		-	2	2	4	10	14	21	78	99	115
Turnover		0,0%	11,8%	8,3%	1,3%	1,4%	1,4%	4,7%	6,8%	6,2%	4,3%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo. Fonte: SEA



MilanAirports

APPENDICE

Per quanto riguarda le cessazioni, il 62% ha riguardato qualifiche impiegatizie, e per l'89% è stata conseguenza del piano di accompagnamento alla pensione e di risoluzione incentivata. La popolazione in uscita è stata di circa l'83% di genere maschile e circa il 94% di età superiore ai 50 anni. Il 54% delle uscite ha interessato lo scalo di Malpensa.

Personale dipendente subordinato in entrata per sede, genere e fasce di età (n.)

	2022									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	7	7	8	23	31	-	7	7	45
Malpensa	-	3	3	-	4	4	-	2	2	9
Totale	-	10	10	8	27	35	-	9	9	54
Turnover	0,0%	45,5%	35,7%	3,0%	4,3%	3,9%	0,0%	0,9%	0,6%	2,3%

	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%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo. Fonte: SEA

Le 54 assunzioni, realizzate per il 59% nelle qualifiche di quadro e impiegato e per circa l'85% di genere maschile. Il 65% dei nuovi assunti è di età compresa tra i 30 e i 50 anni. Le assunzioni sono state realizzate per l'83% sullo scalo di Linate.

Personale dipendente subordinato per inquadramento, genere e fasce di età al 31 dicembre (n.)

	2022									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	2	14	16	4	26	30	46
Quadri	-	-	-	36	69	105	68	87	155	260
Impiegati	6	20	26	215	340	555	348	578	926	1.507
Operai	-	2	2	15	208	223	22	302	324	549
Totale	6	22	28	268	631	899	442	993	1.435	2.362

	2021									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	2	2	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

Fonte: SEA

Il 61% 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 31/12/2022 risultano in forza 120 dipendenti appartenenti alle categorie protette (121 al 31/12/2021), di cui 4 dipendenti appartenenti alle categorie di cui all'articolo 18 della Legge 68/99 (5 nel 2021).



MilanAirports

APPENDICE

Relazioni Industriali

Il tasso di sindacalizzazione nel Gruppo è in linea con l'anno precedente.

Sindacalizzazione Gruppo SEA

	N. sigle sindacali	Sigle sindacali	% sindacalizzazione
31/12/2022	11	CGIL; CISL; UIL; UGL; FLAI; USB; SINPA; CUB TRASPORTI; COBAS VARESE; ADL VARESE; LABOUR	55%
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%

Principali accordi 2022 con le Organizzazioni Sindacali

Nel 2022 gli accordi sottoscritti hanno riguardato i seguenti temi principali:

- piano di pensionamento accelerato obbligatorio e uscite volontarie;
- *welfare* (es. buoni carburante);
- razionalizzazione e aggiornamento istituti retributivi;
- efficientamento operativo tramite introduzione di figure polivalenti;
- investimenti su formazione *on the job* mediante introduzione di incarichi ad hoc (*instructors on the job*);
- potenziamento *staff security* e definizione *policy* stabilizzazione del personale somministrato.

	2022	2021	2020
Numero di accordi siglati con le OO.SS.	8	6	2

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.

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 Cislal 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

	2022	2021	2020
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	687.960	683.603	770.814
Antighiacciante solido (Kg)	2.125	8.950	7.725
Antighiacciante liquido (Kg)	131.227	211.335	427.620

Linate - Consumi materie prime

	2022	2021	2020
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	179.023	158.461	163.617
Antighiacciante solido (Kg)	-	-	-
Antighiacciante liquido (Kg)	24.401	95.300	163.460

Fonte: SEA

TASSONOMIA

				Criteri per il contributo sostanziale		Criteri per “non arrecare un danno significativo”									
Attività economiche	Codice	Spese in conto capitale assolute	Quota di spese in conto capitale	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di spese in conto capitale allineate alla Tassonomia, 2022	Categoria (attività abilitante)	Categoria (attività di transizione)
		€/000	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)															
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	6.3	3.868	6,6	6,6	0		S		S	S			6,6	A	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	1.606	2,7	2,7	0		S	S	S	S	S		2,7	A	
Spese in conto capitale delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		5.474	9,4	9,4	0										
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)															
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	6.3	0	0												
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	0	0												
Spese in conto capitale delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		0	0												
Totale (A.1 + A.2)		5.474	9,4												
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
Spese in conto capitale delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		53.009	90,6												
Totale (A + B)		58.483	100												

			Criteri per il contributo sostanziale			Criteri per “non arrecare un danno significativo”									
Attività economiche	Codice	Ricavi Assoluti	Quota di ricavi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di ricavi allineati alla Tassonomia, 2022	Categoria (attività abilitante)	Categoria (attività di transizione)
		€/000	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)															
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	6.3	753	0,1	0,1%	0%		S		S	S			0,1	A	
Ricavi da attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		753	0,1	0,1%	0%										
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)															
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	6.3	0	0												
Ricavi da attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		0	0												
Totale (A.1 + A.2)		753	0,1												
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
Ricavi da attività non ammissibili alla tassonomia (B)		734.087	99,9												
Totale (A + B)		734.840	100												



MilanAirports

APPENDICE

ANALISI DEL PERIMETRO DELLE TEMATICHE MATERIALI E RICONCILIAZIONE CON GLI STANDARD GRI

Tematiche materiali	Riconciliazione topic GRI	Perimetro	
		Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
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	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 Energia	Gruppo, CNA, Fornitori, Operatori aeroportuali	A cui il Gruppo contribuisce
Azioni di contenimento dell'impatto acustico	Rumore Salute e sicurezza dei consumatori	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 Energia	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
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		
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 Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
Innovazione tecnologica nella gestione di <i>safety</i> e <i>security</i>	Qualità del servizio Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
Ecosistema collaborativo aeroportuale per miglioramento qualità, efficienza, sicurezza	Qualità del servizio Salute e sicurezza dei consumatori	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		
Visione strategica orientata al valore di lungo termine	Performance economica	Gruppo	Causato dal Gruppo
	Impatti economici indiretti		
	Anticorruzione		
Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità	N/A	Gruppo	Causato dal Gruppo
Inserimento di <i>performance</i> ESG nel sistema incentivante del <i>management</i> (MBO)	N/A	Gruppo	Causato dal Gruppo



MilanAirports

APPENDICE

GRI CONTENT INDEX

Dichiarazione d'uso	SEA ha presentato una rendicontazione in conformità agli <i>Standard</i> GRI per il periodo 01/01/2022-31/12/2022.
GRI utilizzato	GRI 1: Principi Fondamentali - versione 2021
<i>Standard</i> GRI di settore pertinenti	<i>Airport Operators Sector Disclosures</i> (2014)

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione			GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
GRI 2: Informativa generale (2021)	2-1	Dettagli organizzativi	7-9			
	2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	4-5			
	2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punti di contatto	4-5			
	2-4	Revisione delle informazioni	4-5			
	2-5	<i>Assurance</i> esterna	179-181			
	2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	9-10			
	2-7	Dipendenti	83-84; 164-165			
	2-8	Lavoratori non dipendenti	83-84; 164-165			
	2-9	Struttura e composizione della <i>governance</i>	15-16	Punti iv, vii e viii	Informazioni non disponibili	Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023
	2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	15-16	Punto b	Non pertinente	I criteri per la nomina e selezione del massimo organo di governo non vengono stabiliti internamente, ma sono di competenza dei due principali azionisti
	2-11	Presidente del massimo organo di governo	15			
	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	17	Punti b e c	Informazioni non disponibili	Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	17	Punto b	Informazioni non disponibili	Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023
	2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	17			



MilanAirports

APPENDICE

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione	
GRI 2: Informativa generale (2021)	2-15	Conflitti di interesse		Informazioni non disponibili	Attualmente non è presente una policy sul conflitto di interesse. Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023
	2-16	Comunicazione delle criticità		Informazioni non disponibili	Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023
	2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo		Informazioni non disponibili	Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023
	2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo		Non pertinente	Non stabilita internamente, ma di competenza dei due principali azionisti
	2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	17	Punto a	Informazioni non disponibili
	2-20	Procedura di determinazione della remunerazione		Informazioni non disponibili	Attualmente non è presente una policy relativa alle remunerazioni. Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023
	2-21	Rapporto di retribuzione totale annua	17	Punto b	Non pertinente
	2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	2-3		Il punto non viene esplicitato in quanto la remunerazione della persona che riceve la massima retribuzione nel 2022 è risultata inferiore rispetto al 2021
	2-23	Integrazione degli impegni in termini di policy	7; 19-20; 36-37		
	2-24	Incorporazione degli impegni politici	19-20; 36-37		
	2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	103-104		
	2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	21		



MilanAirports

APPENDICE

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
GRI 2: Informativa generale (2021)	2-27	Conformità a leggi e regolamenti	21		
	2-28	Appartenenza ad associazioni	164		
	2-29	Approccio al coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	35-42		
	2-30	Contratti collettivi	167		
GRI 3 TEMI MATERIALI					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	37-42		
	3-2	Elenco dei temi materiali	39-42		
Promozione della mobilità sostenibile					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	53-62; 171		
Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	63; 78-81; 116; 171		
GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)	303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	78		
	303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	78		
	303-3	Prelievo idrico	78		
	303-4	Scarico d'acqua	74		
	A04	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	75		
GRI 304: Biodiversità (2016)	304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	80-81		
	304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	80-81		
GRI 306: Rifiuti (2020)	306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	79-80		
	306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	79-80		
	A06	Quantità di liquido antigelo (<i>de-icing</i>) utilizzato e trattato (m³ e/o ton) suddiviso per piste e aeromobili	75		



MilanAirports

APPENDICE

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione			GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Riduzione delle emissioni dirette di CO ₂ e di inquinanti						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	63-70; 77-78; 116; 171			
GRI 302: Energia (2016)	302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	77-78			
	302-3	Intensità energetica	78			
	305-1	Emissioni dirette di GHG (Scopo 1)	64-66			
	305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scopo 2)	64-66			
	305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scopo 3)	65-68			
	305-4	Intensità delle emissioni di GHG	65-66			
	305-7	Ossidi di azoto (NOx), Ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni significative	69-70			
	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	69-70			
Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO ₂						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	63-70; 116; 171			
Azioni di contenimento dell'impatto acustico						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	63; 71-73; 125-127			
A07: Rumore (2014)	A07	Numero e percentuale di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	71-72			
GRI 416: Salute e sicurezza dei consumatori (2016)	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sicurezza per categorie di prodotto e servizi	71-73; 125-129			
	416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi			Nel periodo di rendicontazione non sono segnalati casi di non conformità	
	A09	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	126			
	Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate alla circular economy					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	104-107; 171			
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)	204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	139			
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori (2016)	308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati secondo criteri ambientali	105-106			
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)	414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	105-106			



MilanAirports

APPENDICE

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione	
Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del downsizing					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	82-83; 171		
	401-1	Nuovi assunzioni e turnover	165-166		
GRI 401: Occupazione (2016)	401-2	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	92-93		
	402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	167		
GRI 402: Relazioni industriali (2016)	403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	87		
	403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	90		
	403-3	Servizi di medicina del lavoro	89-90		
	403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	87-88		
	403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	89		
	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	88-89		
	403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	90		
	403-9	Infortuni sul lavoro	91		
	403-10	Malattie professionali	91		
Iniziative per la riduzione del Gender Gap					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	86; 171		
GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)	405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	15; 86		
	405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	86		



MilanAirports

APPENDICE

GRI Standard	Informativa		N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
				Requisiti omessi	Ragione	
Talent retention & acquisition						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	85; 171			
GRI 404: Formazione e istruzione (2016)	404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente	84-85			
	404-2	Programmi per l'aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	85			
	404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle performance e dello sviluppo professionale	85			
Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della customer experience						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	127-129; 171			
Innovazione tecnologica nella gestione di safety e security						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	108-110; 171			
Ecosistema collaborativo aeroportuale per miglioramento qualità, efficienza, sicurezza						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	71-73; 112-114; 125-129; 171			
Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	118-123; 171			
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	119-122			
	A02	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	119-122			
	A03	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	123			
Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	108-110; 116; 127-135; 171			



MilanAirports

APPENDICE

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione	
Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli stakeholder					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	135; 138-151; 171		
GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)	203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	135		
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	138-151		
GRI 413: Comunità locali (2016)	413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazione d'impatto e programmi di sviluppo	135		
	413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	138-151		
	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
Visione strategica orientata al valore di lungo termine					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	38-42; 171		
GRI 201: Performance economica (2016)	201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	154		
	201-3	Piani pensionistici a benefici definiti	93		
GRI 205: Anticorruzione (2016)	205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	21		
Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	38-42; 171		
Inserimento di performance ESG nel sistema incentivante del management (MBO)					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	17; 38-42; 171		



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 (il "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 (il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 24 marzo 2023 (la "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo *"EU Taxonomy"* e all'interno dell'appendice nella sezione *"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* (i "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.



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*" ("*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 subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.



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 di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA 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 Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base della sua attività, del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della sua ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco e 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 2022 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 "EU Taxonomy" e all'interno dell'appendice nella sezione "Tassonomia" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Matteo Bresciani
Socio

Milano, 12 aprile 2023

Gruppo SEA - Dichiarazione consolidata non finanziaria 2022

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 2023 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 2023 dal sito internet <https://seamilano.eu/it/annual-report-2022> 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.