

711 - BILANCIO ORDINARIO D'ESERCIZIO

Data chiusura esercizio 31/12/2023

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

DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale: SEGRATE MI PRESSO
AEROPORTO LINATE .

Codice fiscale: 00826040156

Forma giuridica: SOCIETA' PER AZIONI

Indice

Capitolo 1 - PROSPETTO CONTABILE	2
Capitolo 2 - NOTA INTEGRATIVA	7
Capitolo 3 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA	65
Capitolo 4 - RELAZIONE GESTIONE	96
Capitolo 5 - RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE	164
Capitolo 6 - RELAZIONE SINDACI	171
Capitolo 7 - DICHIARAZIONE DI CARATTERE NON FINANZIARIO	180



PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

(in euro)	Note	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	959.819.254		965.209.803	
Immobilizzazioni materiali	6.2	97.280.013		77.383.634	
Diritto d'uso beni in leasing	6.3	12.971.422		13.996.808	
Investimenti immobiliari	6.4	3.397.837		3.399.336	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.5	44.875.151		49.170.249	
Altre partecipazioni	6.6	1.133		1.133	
Imposte differite attive	6.7	69.582.862		113.282.679	
Altri crediti non correnti	6.8	14.916.248	174.889	60.490.066	
Totale Attività non correnti		1.202.843.920	174.889	1.282.933.708	0
Rimanenze	6.9	2.729.614		1.557.928	
Crediti commerciali	6.10	154.465.917	23.109.326	126.152.774	18.794.060
Crediti finanziari correnti	6.11	125.168.029			
Crediti per imposte	6.12	457.284		2.984.963	
Altri crediti correnti	6.13	5.068.966		6.455.127	441.898
Cassa e disponibilità liquide	6.14	91.102.358		160.023.851	
Totale Attivo corrente		378.992.168	23.109.326	297.174.643	19.235.958
Attività destinate alla vendita	6.15	4.581.874			
TOTALE ATTIVO		1.586.417.962	23.284.215	1.580.108.351	19.235.958
Capitale sociale	6.16	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.16	249.446.237		54.552.889	
Risultato dell'esercizio	6.16	153.016.747		194.918.805	
PATRIMONIO NETTO		429.962.984	0	276.971.694	0
Fondo rischi e oneri	6.17	192.858.233		227.012.676	
Fondi relativi al personale	6.18	26.509.502		29.539.826	
Altri debiti non correnti	6.22	3.861.340	2.040.531	6.589.610	
Passività finanziarie non correnti	6.19	473.874.833		519.508.653	
Totale Passività non correnti		697.103.908	2.040.531	782.650.765	0
Debiti commerciali	6.20	192.614.801	11.049.129	190.144.038	11.600.217
Debiti per imposte dell'esercizio	6.21	19.825.237		11.102.450	
Altri debiti correnti	6.22	214.758.167		279.795.361	
Passività finanziarie correnti	6.19	32.152.865	4.668.553	39.444.043	10.454.494
Totale Passivo corrente		459.351.070	15.717.682	520.485.892	22.054.711
TOTALE PASSIVO		1.156.454.978	17.758.213	1.303.136.657	22.054.711
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.586.417.962	17.758.213	1.580.108.351	22.054.711



CONTO ECONOMICO

(in euro)	Note	2023		2022	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	754.929.276	88.484.337	728.558.985	65.932.119
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	38.372.733		32.675.743	
Totale ricavi		793.302.009	88.484.337	761.234.728	65.932.119
Costi del lavoro	7.3	(171.760.363)	1.028.278	(185.129.424)	788.872
Materiali di consumo	7.4	(9.102.488)		(10.435.178)	(89.728)
Altri costi operativi	7.5	(253.317.826)	(58.612.888)	(254.296.854)	(117.506.004)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(36.203.835)		(30.832.467)	
Totale costi operativi		(470.384.512)	(57.584.610)	(480.693.923)	(116.806.860)
Margine operativo lordo		322.917.497	30.899.727	280.540.805	(50.874.741)
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(6.063.674)		4.772.911	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(52.343.794)		(30.581.926)	
Ammortamenti	7.9	(65.913.734)		(61.082.681)	
Risultato operativo		198.596.295	30.899.727	193.649.109	(50.874.741)
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	16.024.709	16.024.709	29.936.141	29.936.141
Proventi (oneri) finanziari	7.11	4.076.807	(198.775)	(17.405.821)	591.212
Risultato prima delle imposte		218.697.811	46.725.661	206.179.429	(20.347.388)
Imposte	7.12	(65.681.064)		(11.260.624)	
Risultato netto		153.016.747	46.725.661	194.918.805	(20.347.388)

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(in euro)	2023	2022
Risultato netto	153.016.747	194.918.805
Altre componenti del risultato complessivo		
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(33.496)	5.882.464
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	8.039	(1.411.791)
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(25.457)	4.470.673
Totale altre componenti del risultato complessivo	(25.457)	4.470.673
Totale risultato complessivo dell'esercizio	152.991.290	199.389.478



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

RENDICONTO FINANZIARIO

(in euro)	2023	2022
Risultato prima delle imposte	218.697.811	206.179.429
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	65.913.734	61.082.681
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	14.515.610	(5.208.980)
Oneri finanziari netti	(4.076.807)	17.405.821
Oneri (Proventi) da partecipazioni	(16.024.709)	(29.936.141)
Risarcimento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (esclusa quota interessi)	(39.111.632)	
Altre variazioni non monetarie	(2.399.857)	13.582.453
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	237.514.150	263.105.263
Variazione rimanenze	(826.349)	34.902
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(19.658.360)	(25.311.890)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	13.261.840	59.904.096
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(7.222.869)	34.627.108
Imposte sul reddito pagate	(8.567.440)	
Risarcimento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (inclusa quota interessi)	50.609.188	
Cash flow derivante dall'attività operativa	272.333.029	297.732.371
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
- immateriali ^(*)	(45.961.364)	(39.743.595)
- materiali	(27.884.570)	(5.592.375)
- finanziarie	(1.960.702)	(1.168.677)
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
- materiali e immobiliari	2.000	569.891
Dividendi incassati	10.740.534	5.535.007
Incasso cessione partecipazione detenuta in Malpensa Logistica Europa	7.400.000	
Incasso cessione partecipazione detenuta in SEA Energia		31.260.761
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(57.664.102)	(9.138.988)
Variazione indebitamento finanziario lordo:		
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine	(47.939.960)	(264.045.003)
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	(133.296.155)	17.289.082
Dividendi distribuiti	(84.710.193)	(2.021)
Interessi e commissioni pagate	(18.570.906)	(15.941.569)
Interessi incassati	926.794	
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(283.590.420)	(262.699.511)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	(68.921.493)	25.893.872
Disponibilità liquide di inizio esercizio	160.023.851	134.129.979
Disponibilità liquide di fine esercizio	91.102.358	160.023.851

^(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino



PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(in euro)	Capitale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva Utile / (Perdita) Attuariale	Riserva straordinaria	Perdite a nuovo L.178 del 30/12/2020	Riserva legale	Altri
Saldo al 1 gennaio 2022	27.500.000	14.813.951	(4.514.472)	174.649.041	(120.366.865)	5.500.000	60.000.000
Operazioni con gli azionisti							
Destinazione del risultato di esercizio 2021				(80.287.615)			
Altri movimenti							
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo			4.470.673				
Risultato dell'esercizio							
Saldo al 31 dicembre 2022	27.500.000	14.813.951	(43.799)	94.361.426	(120.366.865)	5.500.000	60.000.000
Operazioni con gli azionisti							
Destinazione del risultato di esercizio 2022				74.551.940	120.366.865		
Altri movimenti							
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo			(25.457)				
Risultato dell'esercizio							
Saldo al 31 dicembre 2023	27.500.000	14.813.951	(69.256)	168.913.366	0	5.500.000	60.000.000



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 2023 SEA non detiene azioni proprie e la suddivisione dell’azionariato è esposta nella tabella sottostante:

	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 2023 le performance economiche e i dati di traffico, risultando entrambi superiori rispetto alle previsioni, confermano la ripresa già rilevata nell’esercizio 2022. 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

Come previsto dall’emendamento dello IAS 1, vengono di seguito riportati i principi contabili rilevanti per il bilancio d’esercizio 2023.

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

2.1 Base di preparazione

Il Regolamento Europeo (CE) n°1606/2002 del 19 luglio 2002, ha introdotto l’obbligo, a partire dall’esercizio 2005, di applicazione degli *International Financial Reporting Standards* (“IFRS”), emanati dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”), e adottati dall’Unione Europea per la redazione dei bilanci consolidati delle società aventi titoli di capitale e/o debito quotati presso uno dei mercati regolamentati della Comunità europea. A seguito del suddetto Regolamento europeo, il 28 febbraio 2005 è stato emesso il Decreto Legislativo n. 38, con il quale è stata disciplinata, tra l’altro, l’opzione di applicare gli IFRS per



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

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

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

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

Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della 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 2023 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. 197/2022 (cd Legge di bilancio 2023) e DL 34/2023 (cd Decreto Legge Bollette)

Il quadro normativo sopra citato ha definito, anche per l'esercizio 2023, 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 35% della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica del I trimestre e al 10% della spesa sostenuta nel II trimestre.

I contributi come sopra definiti sono riservati alle imprese dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 4,5 kWh e che abbiano sostenuto spese nel I e II 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 dal legislatore 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 dalla normativa, si è provveduto a contabilizzare nel 2023 il beneficio derivante dal contributo. Essendo quest'ultimo finalizzato a favorire le imprese nell'acquisto dell'energia elettrica effettivamente utilizzata nel I e II trimestre 2023, la contabilizzazione adottata è quella a diretta riduzione dei costi per acquisto di energia elettrica dell'esercizio 2023. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 17.

Modalità di presentazione degli schemi di bilancio

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

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

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

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

La Società, a seguito dell'emissione su mercato regolamentato dei prestiti obbligazionari denominati "SEA 3 1/8



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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.

Un cambiamento di principio contabile è applicato retroattivamente in conformità a quanto previsto dal paragrafo 19, lettera a) o b) dello IAS 8, la società rettifica il saldo d'apertura di ciascuna componente del patrimonio netto interessata per il più remoto esercizio presentato e gli altri importi comparativi indicati per ciascun esercizio precedente presentato come se il nuovo principio contabile fosse sempre stato applicato. Quando non è fattibile determinare gli effetti specifici dell'esercizio interessato derivanti dal cambiamento di un principio contabile sulla informativa comparativa per uno o più esercizi precedenti presentati, l'entità deve applicare il nuovo principio contabile al valore contabile delle attività e passività all'inizio del più remoto esercizio per il quale l'applicazione retroattiva risulta fattibile, che può anche essere l'esercizio in corso, e deve effettuare una rettifica corrispondente al saldo d'apertura di ciascuna componente del patrimonio netto interessata per questo esercizio.

In particolare, al fine di migliorare la comparabilità dei due esercizi in esame, il periodo di confronto rappresentato dall'esercizio 2022 riflette la riclassifica degli asset identificati quali diritti di beni in concessione nelle immobilizzazioni immateriali.

Il presente bilancio è assoggettato a revisione contabile da parte della società di revisione EY S.p.A.

Si segnala che con decorrenza 2023, la Società ai sensi dell'IFRS 9 e dello IAS 37 ha provveduto ad aggiornare le attività e passività classificate come non correnti. Gli effetti derivanti da tali aggiornamenti sono indicati nella sezione oneri e proventi finanziari.

2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2023

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2023, 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
IFRS 17 Insurance Contracts	19 nov '21	23 nov '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
Amendments to IAS 8 Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates	02 mar '22	03 mar '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies	02 mar '22	03 mar '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction	11 ago '22	12 ago '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 - Comparative Information	08 sett '22	09 sett '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

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

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
<i>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</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
<i>Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
<i>Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2025

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 2023 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

Il Decreto Legislativo n. 209 del 27 dicembre 2023 ha recepito la Direttiva n. 2022/UE/2523, in materia di "Global Minimum Tax" (normativa comunemente detta "Pillar II"), con l'esplicito scopo di garantire un livello impositivo minimo di tassazione dei gruppi multinazionali o nazionali di imprese a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Le nuove norme interessano le imprese localizzate in Italia, che fanno parte di un gruppo multinazionale o nazionale caratterizzato dai ricavi annui pari o superiori a 750 milioni di euro, soglia di ricavi che deve essere raggiunta in almeno due dei quattro esercizi immediatamente precedenti a quello considerato. Come previsto dal par. 88C dello IAS 12 la Società deve fornire già sul bilancio al 31 dicembre 2023 informazioni conosciute o ragionevolmente stimabili che aiutino gli utilizzatori del bilancio a comprendere l'esposizione dell'entità alle imposte sul reddito del Pillar II. L'esposizione di SEA alle imposte derivanti dalla disciplina "Pillar II" alla data di chiusura dell'esercizio è valutata dalla Società non significativa.

Sulla base delle analisi svolte, infatti, tutte le entità del gruppo (e delle entità a controllo congiunto) sono localizzate in giurisdizioni che soddisfano almeno uno dei tre test previsti dai *safe harbour* transitori e, pertanto, in considerazione delle informazioni conosciute o ragionevolmente stimabili alla data di chiusura dell'esercizio, ad oggi non sembra essere presente alcuna esposizione del Gruppo ad imposizione derivante dalla normativa Pillar II.



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 durevole 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 applicazione 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. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

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

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

"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.

Le disposizioni contenute nell'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione, introdotte con il D.L. n. 148 del 16 ottobre 2017 (DL Fiscale) e con la Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (Legge di Bilancio 2018), prevedono che SEA, in quanto gestore aeroportuale, riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un corrispettivo (cd Terminal Value) pari al valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria, degli investimenti realizzati sulle aree in concessione.

La Società ha quindi iscritto in bilancio un credito per Terminal Value, rappresentativo del valore di subentro alla scadenza della concessione (2043), calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria, relativamente agli investimenti che avranno un valore residuo alla scadenza della concessione. Tale credito, soggetto ad attualizzazione, è rilevato tra le attività non correnti.

Per quanto concerne, invece, il valore delle realizzazioni già iscritte tra le immobilizzazioni alla data di prima applicazione delle nuove disposizioni e limitatamente ai beni che avranno un Terminal Value al 2043, tale valore resta iscritto tra le immobilizzazioni e non è soggetto al processo di ammortamento, al fine di coincidere, a fine concessione, con il valore netto contabile residuo.

La normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati che prevedono l'utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione; tale valore, iscritto tra le attività non correnti e determinato secondo le regole della contabilità regolatoria, rappresenta un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, relativi al contratto di concessione ed è rilevato a conto economico nella voce "Altri ricavi e proventi".

(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 che i beni mobili.

Beni immobili

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

Gli ammortamenti dei beni immobili di proprietà della Società sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare le immobilizzazioni fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'immobilizzazione oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "*component approach*".

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

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



Beni mobili

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

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

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

Gli ammortamenti sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "component approach".

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

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

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

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

Diritto d'uso su beni in leasing

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

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

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

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

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Investimenti immobiliari

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

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

Partecipazioni in società controllate e collegate

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

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di 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 risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi ed oneri nel passivo dello stato patrimoniale. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga

meno o si riduca, è rilevato a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo originario.

Perdite di valore delle attività

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



Impairment test

In sede di redazione del bilancio annuale 2021, nonostante il contesto di mercato e le performance economiche di SEA fossero in miglioramento, erano presenti alcuni indicatori (afferenti agli 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, è stata nuovamente verificata la presenza di indicatori di impairment, con particolare riferimento all'andamento del traffico passeggeri, dei costi energetici, delle performance economiche e del tasso di attualizzazione dei flussi di cassa prospettici. In considerazione della significativa differenza tra *carrying amount* e valore d'uso degli asset risultante dall'*impairment test* 2021, delle performance di traffico registrate nell'esercizio 2022 e delle riviste previsioni di medio-lungo termine, non sussistevano indicatori di impairment, pertanto, l'*impairment test* non è stato svolto.

Al 31 dicembre 2023, pur continuando a non sussistere indicatori di impairment, in quanto:

- il traffico passeggeri dell'esercizio è risultato superiore rispetto alle previsioni di budget;
- anche le performance economiche sono risultate superiori rispetto alle previsioni di budget, in conseguenza dei migliori volumi di traffico e di minori costi energetici;
- le più aggiornate previsioni di medio periodo, approvate dal Consiglio di Amministrazione in data 8 febbraio 2024, prevedono un traffico passeggeri allineato alle precedenti previsioni e performance economiche migliorative;

SEA ha comunque effettuato l'*impairment test* sul valore degli asset. Dalla verifica effettuata, non si evidenziano perdite durevoli di valore; il valore d'uso risulta, infatti, ampiamente superiore al valore delle immobilizzazioni.

In relazione alle partecipazioni in società collegate, dal confronto tra il valore di carico delle partecipazioni nel bilancio di SEA S.p.A. e quello della quota di patrimonio netto civilistico delle stesse e, inoltre, in considerazione dell'andamento economico delle società nell'esercizio 2023, non si ravvisano indicatori di impairment.

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.



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.

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

La contabilizzazione avviene quando (o man mano che) la Società adempie all'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per controllo dell'attività si intende la capacità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il controllo include la capacità di impedire ad altre entità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne benefici. I benefici dell'attività sono i flussi finanziari potenziali (flussi in entrata o risparmi sui flussi in uscita) che possono essere ottenuti direttamente o indirettamente.

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

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

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

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento

dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di una percentuale del 6% rappresentativa della miglior stima, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta da SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'IFRIC 12).

Contributi pubblici

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

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

Contributi in conto capitale

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

Contributi in conto esercizio

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

Riconoscimento dei costi

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

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 agli azionisti 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 descritte le poste di bilancio/stime che, relativamente alla Società, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali, un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società controllate e collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori. La Società ha predisposto il test di impairment tenendo conto di una elaborazione di distinti scenari e svolgendo specifiche analisi di sensitività, da cui non sono emerse perdite durevoli di valore. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

Anche il credito per Indemnification Right, classificato tra i crediti non correnti, è sottoposto annualmente a verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore.

(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.

(d) Crediti commerciali

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

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

(e) Lease

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

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

4. GESTIONE DEI RISCHI

La strategia della Società nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle proprie performance finanziarie.

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 2023 il credito complessivo, rispetto al 2022, si è incrementato in seguito all'aumento del fatturato.

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 2023	31 dicembre 2022
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	227.909	209.927
- di cui scaduto	141.931	134.038
Fondo svalutazione crediti commerciali	(96.552)	(102.568)
Totale crediti commerciali verso clienti	131.357	107.359



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 2023 e relativo comparativo:

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Crediti commerciali verso clienti	227.909	209.927
Di cui scaduto	141.931	134.038
da meno di 180 giorni	38.882	31.609
da oltre 180 giorni	103.049	102.429
Incidenza % dei crediti scaduti	62,3%	63,8%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	17,1%	15,1%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	45,2%	48,8%

Il credito scaduto risulta incrementato rispetto al 31 dicembre 2023 in ragione sia dell'aumento del fatturato che della circostanza che alcuni vettori hanno posticipato i pagamenti a gennaio del 2024.

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2023 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.

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Crediti commerciali verso clienti	227.909	209.927
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	78.368	78.512
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.763	18.763
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	130.778	112.652
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	44.800	36.763
Fidejussioni e depositi cauzionali	93.540	66.230
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	71,5%	58,8%

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 2023 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 sulle operazioni di finanziamento, e mediante un'attenta politica di gestione della liquidità, negoziando favorevoli condizioni di remunerazione a vista sui conti correnti bancari e impiegando le giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve termine ad elevata flessibilità finanziaria.

Il ricorso al tasso variabile espone la Società a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Si segnala che al 31 dicembre 2023 (i) il debito finanziario lordo di SEA esposto a tasso variabile è il 32%, e che (ii) non sono ad oggi in essere contratti derivati che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi.

Al 31 dicembre 2023 l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito esclusivamente da finanziamenti a medio/lungo termine, in parte in scadenza oltre i 12 mesi (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e in parte in scadenza entro i 12 mesi (quote a breve termine dei finanziamenti a medio/lungo termine). Si segnala che in tale data la Società non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 31 dicembre 2023 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,25% e il 1,62%, e non considera l'effetto di eventuali garanzie accessorie previste in alcuni finanziamenti bancari su raccolta BEI).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2023 e 2022

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023			31 dicembre 2022		
	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 2027 al 2040	184.744	4,18%	dal 2023 al 2037	207.683	2,19%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		30.622	1,97%		35.963	2,25%
<i>o/w a Tasso Variabile (*)</i>		154.122	4,62%		171.720	2,18%
Altri Finanziamenti Bancari				2024	25.000	2,87%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>						
<i>o/w a Tasso Variabile</i>					25.000	2,87%
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		484.744	3,76%		532.683	2,96%

(*) Include: 62,5 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento lordo a medio lungo termine al 31 dicembre 2023 è pari a 484.744 migliaia di euro, in riduzione di 47.939 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022. Su tale valore ha inciso (i) il rimborso della parte residua dei term loans bancari a tasso variabile sottoscritti nel 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, anticipando la scadenza prevista a giugno 2024 al fine di ottimizzare la struttura finanziaria della Società in un contesto di mercato caratterizzato da tassi in crescita (ii) la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti bancari su raccolta BEI in essere.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2023 è pari a 3,76%, in aumento di 80 bps rispetto a fine



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

dicembre 2022, dinamica su cui ha inciso l'andamento crescente dei tassi di interesse a causa delle politiche monetarie restrittive della BCE, parzialmente compensato dal processo di ottimizzazione della struttura finanziaria della Società. Considerando il costo delle garanzie bancarie su alcuni finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,91%, in aumento di 81 bps rispetto a fine 2022.

Al 31 dicembre 2023 la liquidità della Società, pari a totali 216 milioni di euro, è remunerata ad un tasso medio del 3,86% ed è: (i) per 175 milioni di euro investita in strumenti monetari su un orizzonte temporale tra i 3 e i 6 mesi, e (ii) per 41 milioni di euro in giacenza sui c/c ordinari liberamente disponibili.

Al 31 dicembre 2023 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 2023 è pari a 483.849 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 516.529 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). 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 2023;
- 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 *commodities* energetiche, ovvero:

- i. gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa delle centrali che forniscono a SEA il proprio fabbisogno energetico, la cui variabilità del *pricing* impatta SEA indirettamente attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di acquisto (tale impatto era diretto prima dell'operazione di cessione di SEA Energia avvenuta nel settembre 2022);
- ii. strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO2, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

Nonostante l'incertezza del quadro macroeconomico globale e del contesto geopolitico internazionale, la significativa volatilità del prezzo delle materie prime energetiche a cui si è assistito nel corso del 2022 si è parzialmente ridotta nel corso del 2023, continuando però ad esporre la Società ad elevati costi di approvvigionamento e ad una erosione della propria marginalità nel breve periodo.

Si segnala che, nel corso del 2023, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, anche per la dinamica decrescente del prezzo delle *commodities* in tale periodo, 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 nei successivi 12 mesi 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 2023 SEA dispone di 216 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) 123 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 2023 e 2022.

Passività al 31 dicembre 2023

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	39,0	366,9	37,8	97,9	541,6
Leasing	2,1	4,2	3,9	3,0	13,2
Debiti commerciali	192,7				192,7
Totale debito	233,8	371,1	41,7	100,9	747,5

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

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 4,7 milioni di euro a fine 2023 (10,5 milioni di euro a fine 2022).

Al 31 dicembre 2023 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 la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario della Società assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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;

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 2023 e 2022, 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.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-674,40	674,40	-134,59	636,13
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi) ⁽¹⁾			-111,80	111,80
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	603,57	-677,05	634,20	-970,39
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) ⁽²⁾	40,56	-40,56		-70,00

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

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

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 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022.

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 2023				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		14.916			14.916
Crediti commerciali		154.466			154.466
Crediti finanziari correnti		125.168			125.168
Crediti per imposte		457			457
Altri crediti correnti		5.069			5.069
Cassa e disponibilità liquide		91.102			91.102
Totale	1	391.178	0	0	391.179
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				462.739	462.739
- di cui debito verso obbligazionisti				299.363	299.363
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.136	11.136
Debiti commerciali				192.615	192.615
Debiti per imposte dell'esercizio				19.825	19.825
Altri debiti correnti e non correnti				218.619	218.619
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				30.094	30.094
Passività finanziarie correnti per leasing				2.059	2.059
Totale	0	0	0	937.087	937.087



(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		60.490			60.490
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	356.107	0	0	356.108
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

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".



6. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2023 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Riclassifica beni da IAS a IFRIC	31 dicembre 2022 con riclassifica	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammor- tamenti	31 dicembre 2023
Valore lordo								
Diritti sui beni in concessione	1.609.550	108.775	1.718.325	4.975	38.442	(291)		1.761.451
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	35.450	3.628	39.078	40.385	(38.442)			41.021
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	96.705		96.705		5.712			102.417
Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.890		3.890	4.813	(5.712)			2.991
Totale valore lordo	1.745.595	112.403	1.857.998	50.173	0	(291)	0	1.907.880
Fondo ammortamento								
Diritti sui beni in concessione	(736.745)	(60.887)	(797.632)			175	(53.104)	(850.561)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti								
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(95.157)		(95.157)				(2.343)	(97.500)
Immobilizzazioni in corso ed acconti								
Totale fondo ammortamento	(831.902)	(60.887)	(892.789)	0	0	175	(55.447)	(948.061)
Valore netto								
Diritti sui beni in concessione	872.805	47.888	920.693	4.975	38.442	(116)	(53.104)	910.890
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	35.450	3.628	39.078	40.385	(38.442)			41.021
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	1.548		1.548		5.712		(2.343)	4.917
Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.890		3.890	4.813	(5.712)			2.991
Totale valore netto	913.693	51.516	965.209	50.173	0	(116)	(55.447)	959.819

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 910.890 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 a fronte di 872.805 migliaia di euro al 31 dicembre 2022. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a 53.104 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari a 45.360 migliaia di euro, derivano principalmente per 38.442 migliaia di euro dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti" e per 2.981 migliaia di euro dall'acquisto di nuove apparecchiature *explosive detection system* per il controllo dei bagagli da stiva e di apparecchiature *x-ray* per il controllo radiogeno dei bagagli a mano.

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 6.17.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 41.021 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2023.

Si precisa che a seguito della revisione del perimetro dei beni rientranti nel cd "diritto concessorio", la Società ha provveduto a riclassificare nella voce "Immobilizzazioni immateriali" beni precedentemente iscritti nella voce "Immobilizzazioni materiali". Tale riclassificazione, esposta in tabella nella colonna "Riclassifica beni da IAS a IFRIC", ha riguardato principalmente le aerostazioni di Linate e Malpensa che nel precedente esercizio risultavano parzialmente iscritte anche nei beni immobili. Al fine di migliorare la comparabilità dei due esercizi in esame, la riclassifica degli asset tra immobilizzazioni materiali e immateriali è stata esposta nell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2022.

Nel corso dell'esercizio 2023 SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate.

Gli interventi realizzati negli aeroporti di Malpensa sono stati per la maggior parte dedicati alla necessaria riapertura del Terminal 2 e delle infrastrutture ad esso correlate, a seguito della corposa ripresa della domanda di traffico. Il Terminal 2 è stato riaperto il 31.05.2023.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa riguardano principalmente i) presso il Terminal 1, il ripristino di 13 banchi *check-in* all'isola 10, gli interventi per la flessibilità *Schengen/non Schengen* del satellite centrale, con l'obiettivo di disporre di un *layout* architettonico "dinamico", in modo da rendere possibile l'utilizzo degli spazi secondo 3 differenti configurazioni (solo traffico *extra Schengen*; solo traffico *Schengen*; traffico suddiviso in 4 *gates extra Schengen* e 6 *gates Schengen*), gli interventi per l'implementazione del sistema *Border Control-Entry Exit* (arrivi e partenze), la realizzazione di linee di *smart security* ai filtri in partenza, la prosecuzione degli interventi di adeguamento sismico e la riqualificazione di alcune Sale Vip, di bagni aperti al pubblico e della Sala Amica al piano partenze. Sono stati inoltre ultimati i lavori per l'implementazione della rete di alimentazione alle stazioni di ricarica Free to X (per i passeggeri) ed i lavori per la realizzazione di nuove reti per la ricarica elettrica delle autovetture operative; ii) presso il Terminal 2, l'adeguamento completo dell'impianto HBS allo standard 3 con l'installazione di nuove macchine EDS, di nuovi nastri e l'implementazione di una nuova linea aggiuntiva per il rientro automatico dei bagagli scartati, la riqualifica completa dell'area filtri di sicurezza con l'installazione di 10 linee di controllo dei bagagli di nuova generazione (che garantiscono

maggiore capacità di processamento dei bagagli a mano dei passeggeri), la riqualifica del corridoio "Arrivi" al fine di migliorare il confort climatico, incrementare il risparmio energetico e la mobilità dei passeggeri, l'installazione di barriere certificate A-Safe a protezione dei percorsi di imbarco/sbarco a piedi dei passeggeri e la realizzazione di interventi civili ed impiantistici utili alla riapertura delle attività commerciali. Nel 2024 si concluderanno i seguenti interventi: il *revamping* e la riqualifica degli impianti frigo e delle torri evaporative; la ristrutturazione degli spazi per l'implementazione del sistema *Entry Exit System* agli arrivi ed alle partenze; il trasferimento, dall'area "Partenze", della farmacia nei nuovi spazi individuati agli "Arrivi" ed ulteriori interventi propedeutici alla riapertura di shop/bar; iii) per quanto riguarda l'area merci, infine, sono pressoché conclusi sia gli interventi civili ed impiantistici per il rinnovo del CPI Cargo (Certificato di Prevenzione Incendi) del fabbricato cargo ALHA-MLE, sia i lavori di ripristino delle impermeabilizzazioni in copertura ai fabbricati cargo ALHA - MLE, sia il potenziamento della rete di scarico acque meteoriche fronte magazzini lato *air side*. Oltre a ciò, sono in corso importanti interventi per il potenziamento dell'antintrusione perimetrale per il miglioramento della *security* aeroportuale e sono stati avviati i lavori di riqualifica del viadotto partenze del Terminal 1 e della riconfigurazione piazzale 700 in area cargo.

A Linate, le realizzazioni si riferiscono, principalmente, alla prosecuzione dei lavori di riqualifica e standardizzazione dei bagni per i passeggeri, alla creazione di nuovi spazi commerciali, al completamento dei lavori riguardanti l'installazione di nuove macchine radiogene EDS (la cui peculiarità è quella di consentire l'esame dei liquidi e/o apparati elettronici senza la necessità di toglierli dal bagaglio a mano, ad esclusione della *Family Line*) e al completamento degli interventi di riqualifica delle aree arrivi e partenze per consentire l'installazione degli apparati e dei Totem destinati all'implementazione del *Border Control - Entry Exit System* (sistema europeo di controllo delle frontiere per la registrazione dei passeggeri *extra-schengen* in arrivo e partenza). Gli interventi più significativi che hanno interessato le infrastrutture "air-side" di Linate consistono, nei lavori di potenziamento dei sistemi antintrusione perimetrale, mediante la copertura di ulteriori tratti sorvegliati da sensori e telecamere e nella prosecuzione delle opere di riqualifica delle infrastrutture di volo. Si segnala infine che sono in corso gli interventi per l'installazione degli impianti 400 HZ che permetteranno l'alimentazione degli aeromobili, in sostituzione dei gruppi carrellati *diesel* e sono stati ultimati i lavori per la realizzazione di nuove reti per la ricarica elettrica delle autovetture operative.



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

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 4.917 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (1.548 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 5.712 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2023 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 2023 presenta un saldo residuo di 2.991 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a 2.343 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2023, descritti alla Nota 2, non è stato necessario svalutare i non-financial assets.

Nel corso dell'esercizio 2022 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

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



6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2023 relativa alle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Riclassifica beni da IAS a IFRIC	31 dicembre 2022 con riclassifica	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni / Vendite	Ammorta- menti	31 dicembre 2023
Valore lordo								
Beni immobili	227.874	(112.240)	115.634	16.995	1.401			134.030
Impianti e macchinari	6.646		6.646	186				6.832
Attrezzature industriali e commerciali	46.662		46.662	1.179		(30)		47.811
Altri beni mobili	75.277		75.277	2.306	2.773	(719)		79.637
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.525	(3.628)	7.897	7.219	(4.174)			10.942
Totale valore lordo	367.984	(115.868)	252.116	27.885	0	(749)	0	279.252
Fondo ammortamento e svalutazione								
Beni immobili	(120.981)	64.352	(56.629)				(3.311)	(59.940)
Impianti e macchinari	(5.143)		(5.143)				(321)	(5.464)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.213)		(46.213)			30	(369)	(46.552)
Altri beni mobili	(66.747)		(66.747)			719	(3.988)	(70.016)
Immobilizzazioni in corso ed acconti								
Totale fondo amm. to e svalutazione	(239.084)	64.352	(174.732)	0	0	749	(7.989)	(181.972)
Valore netto								
Beni immobili	106.893	(47.888)	59.005	16.995	1.401		(3.311)	74.090
Impianti e macchinari	1.503		1.503	186			(321)	1.368
Attrezzature industriali e commerciali	449		449	1.179			(369)	1.259
Altri beni mobili	8.530		8.530	2.306	2.773		(3.988)	9.621
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.525	(3.628)	7.897	7.219	(4.174)			10.942
Totale valore netto	128.900	(51.516)	77.384	27.885	0	0	(7.989)	97.280

L'incremento dei beni immobili, pari a 16.995 migliaia di euro, riguarda l'investimento, perfezionato in data 19 giugno, nell'a-
rea di proprietà Gezzo S.r.l. situata in prossimità dell'aeroporto di Linate dove insistono il parcheggio e dei terreni limitrofi.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di arredi e mobilio (banchi, sedute, poltro-
ne, ecc.) per 693 migliaia di euro, di attrezzature per la *smart security* per 2.773 migliaia di euro e di nuovi terminali video,
sistemi di sicurezza e personal computer per 1.474 migliaia di euro.



Si precisa che a seguito della revisione del perimetro dei beni rientranti nel cd "diritto concessorio", la Società ha provveduto a riclassificare nella voce "Immobilizzazioni immateriali" beni precedentemente iscritti nella voce "Immobilizzazioni materiali". Tale riclassificazione, esposta in tabella nella colonna "Riclassifica beni da IAS a IFRIC", ha riguardato principalmente le aerostazioni di Linate e Malpensa che nel precedente esercizio risultavano parzialmente iscritte anche nei beni immobili. Al fine di migliorare la comparabilità dei due esercizi in esame, la riclassifica degli asset tra immobilizzazioni materiali e immateriali è stata esposta nell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2022.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2023, descritti alla Nota 2, non è stato necessario svalutare i non-financial assets.

Tutte le immobilizzazioni materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e della Comunità Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2023, rispettivamente a 509.660 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2022 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

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



6.3 Diritti d'uso beni in leasing

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2023 relativa ai diritti d'uso su beni in leasing:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2023
Valore lordo					
Attrezzatura varia e minuta	4.248	432	(1.472)		3.208
Automezzi	11.919	820	(299)		12.440
Mezzi di carico e scarico		245			245
Terreni	4.443				4.443
Totale valore lordo	20.610	1.497	(1.771)	0	20.336
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura varia e minuta	(2.736)		1.440	(572)	(1.868)
Automezzi	(2.641)		284	(1.496)	(3.853)
Mezzi di carico e scarico				(11)	(11)
Terreni	(1.236)			(397)	(1.633)
Totale fondo amm.to e svalutazione	(6.613)	0	1.724	(2.476)	(7.365)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	1.512	432	(32)	(572)	1.340
Automezzi	9.278	820	(15)	(1.496)	8.587
Mezzi di carico e scarico		245		(11)	234
Terreni	3.207			(397)	2.810
Totale valore netto	13.997	1.497	(47)	(2.476)	12.971

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 2023 è pari a 12.971 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.476 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 autovetture, *ambulift* e macchine x-ray.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Nel corso dell'esercizio 2022 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 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

6.4 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2023 e relativo comparativo:

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(736)	(735)
Totale investimenti Immobiliari	3.398	3.399

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2023:

Movimentazione Fondo ammortamento investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023
Valore iniziale	(735)
Decrementi	
Ammortamenti	(1)
Valore finale Fondo ammortamento investimenti immobiliari	(736)

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



6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

Partecipazioni in società controllate e collegate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
SEA Prime SpA	25.451	25.451
Airport ICT Services Srl		4.581
Partecipazioni in società controllate	25.451	30.032
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
Disma SpA	421	421
Areas Food Services Srl	3.429	1.469
Partecipazioni in società collegate	19.424	19.138
Partecipazioni in società controllate e collegate	44.875	49.170

Il saldo della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate" ammonta a 44.875 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (49.170 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). La variazione dell'esercizio è imputabile alle operazioni di seguito descritte.

Il 16 novembre 2023 si è conclusa la procedura di gara pubblica finalizzata all'integrale cessione da parte della Società delle quote detenute in Airport ICT Services Srl e al contestuale affidamento dei servizi ICT dalla stessa erogati a SEA con l'individuazione della società Lutech SpA quale soggetto aggiudicatario. A seguito dell'aggiudicazione suddetta, l'operazione, che rimane soggetta alle usuali condizioni sospensive in linea con la prassi di mercato, presumibilmente, si concluderà entro il primo trimestre 2024. Le citate determinazioni hanno implicato quindi la riclassificazione, tra le attività correnti dello Stato Patrimoniale, del valore della partecipazione, pari a 4.581 migliaia di euro, nella voce "Attività destinate alla vendita" (si veda la Nota 6.15).

In data 4 luglio 2023, la Società ha finalizzato l'operazione di trasferimento dell'intera partecipazione detenuta in Malpensa Logistica Europa SpA, pari al 25% del capitale sociale, alla società BCUBE Air Cargo SpA.

Il capitale sociale di Areas Food Services Srl è stato aumentato da 747 migliaia di euro a 1.500 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%. L'operazione rientra nel più ampio obiettivo strategico della Società di valorizzare il comparto *food & beverage* avendo anche un governo diretto sulla qualità del servizio erogato al fine di migliorare la *passenger experience*.

Per maggiori dettagli sulle operazioni sopra descritte, si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Si precisa che non sono stati riscontrati eventuali indicatori di impairment e l'analisi condotta dalla Società non ne ha evidenziati.



Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2023 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date.

31 dicembre 2023							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
Airport ICT Services Srl	10.367	5.777	14.103	127	4.590	4.590	100,00%
SEA Prime SpA	39.904	16.012	17.541	5.719	23.892	23.870	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA ^(***)						-	30,00%
Dufrital SpA ^(***)						-	40,00%
SACBO SpA ^(***)						-	30,979%
Areas Food Services Srl ^(*)	42.203	23.798	59.902	6.401	18.405	7.362	40,00%
Disma SpA ^(***)						-	18,75%

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	58.433	23.335	108.776	9.291	35.098	10.529	30,00%
Dufrital SpA	70.751	36.720	147.875	8.893	34.031	13.612	40,00%
SACBO SpA	412.080	256.682	174.490	9.446	155.398	48.141	30,979%
Areas Food Services Srl ^(**)	10.069	5.889	15.909	1.732	4.180	1.672	40,00%
Disma SpA	7.499	1.407	5.746	1.512	6.092	1.142	18,75%

(*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2023
(**) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2022
(***) In corso di aggiornamento



6.6 Altre partecipazioni

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2023 ed al 31 dicembre 2022 della voce "Altre partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romaairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2023 e 2022 delle altre partecipazioni:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Consorzio Milano Sistema in liquidazione		
Romaairport 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 2023 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2023
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	44.161	3.102		47.263
Svalutazione Immobilizzazioni non ancora demolite	708	1.777		2.485
Fondi rischi ed oneri	11.563	(4.717)		6.846
Fondo crediti tassato	8.216	(1.609)		6.607
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	371	(97)		274
Attualizzazione TFR (IAS 19)	(465)	161	8	(296)
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	5.638	156		5.794
Perdita fiscale	45.053	(44.021)		1.032
Altro	13			13
Totale imposte anticipate	115.577	(45.248)	8	70.337
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	2.289	(1.535)		754
Altro	5	(5)		0
Totale imposte differite	2.294	(1.540)	0	754
Totale imposte anticipate al netto delle differite	113.283	(43.708)	8	69.583



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 2023	31 dicembre 2022
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85		
Altri crediti	14.916	60.490
Totale altri crediti non correnti	14.916	60.490

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 14.916 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (60.490 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

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. La differenza rispetto all'esercizio precedente è legata principalmente all'attualizzazione dell'importo, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, oltre all'aggiornamento della stima.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento a crediti minori e 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 2022), 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 2023	31 dicembre 2022
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.701	2.874
Fondo obsolescenza magazzino	(971)	(1.316)
Totale rimanenze	2.730	1.558

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 2023 ammonta a 971 migliaia di euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 345 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2023.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2023 e, relativo comparativo, della voce "Crediti commerciali":

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Crediti commerciali verso clienti	131.357	107.359
Crediti commerciali verso imprese controllate	4.380	5.768
Crediti commerciali verso imprese collegate	18.729	13.026
Totale crediti commerciali	154.466	126.153

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.

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 2023	31 dicembre 2022
Fondo iniziale	102.767	122.548
Incrementi (decrementi) netti	(5.725)	(5.705)
Utilizzi	(479)	(14.076)
Valore finale fondo svalutazione crediti	96.563	102.767

I decrementi netti del fondo, pari a 5.725 migliaia di euro per il 2023 (a fronte di decrementi netti per 5.705 migliaia di euro per l'esercizio 2022) 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 verso clienti 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 2023, pari a 479 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

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

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

6.11 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 125.168 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 e accoglie l'ammontare dei crediti finanziari relativi alle operazioni di gestione della liquidità a breve termine, contratte con primari Istituti di Credito, con le quali la Società ottiene una remunerazione predefinita contrattualmente.



6.12 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 457 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (2.985 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e si riferisce, principalmente, 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 2023, la Società ha interamente utilizzato il credito residuo iscritto nel precedente esercizio, pari a 2.303 migliaia di euro, relativo ai contributi riconosciuti 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.

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 2023	31 dicembre 2022
Crediti diversi	2.907	3.311
Crediti verso compagnie assicurative	961	865
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	474	871
Crediti per incassi vari	727	966
Crediti per dividendi da incassare		442
Totale altri crediti correnti	5.069	6.455

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 5.069 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (6.455 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 2.907 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (3.311 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori). La variazione dell'esercizio è principalmente legata alla riduzione dei crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 961 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (865 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) 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 474 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (871 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), 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 727 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (966 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) 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.

Si precisa che il saldo del precedente esercizio comprendeva crediti per dividendi da incassare, pari a 442 migliaia di euro, deliberati dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Airport Handling SpA del 15 dicembre 2022, il cui incasso è avvenuto nel corso del mese di febbraio 2023.

6.14 Cassa e disponibilità liquide

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

Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Depositi bancari e postali	91.064	159.981
Denaro e valori in cassa	38	43
Totale cassa e disponibilità liquide	91.102	160.024



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2023 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali per 89.217 migliaia di euro (159.881 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), di cui 50.000 migliaia di euro investiti in strumenti monetari con durata inferiore a 3 mesi (in scadenza a gennaio 2024), crediti per interessi attivi su conti correnti maturati nell'esercizio per 1.847 migliaia di euro (100 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e denaro e valori in cassa per 38 migliaia di euro (43 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

6.15 Attività destinate alla vendita

Il saldo della voce "Attività destinate alla vendita" accoglie il valore, pari a 4.581 migliaia di euro, della controllata Airport ICT Services Srl che nel precedente esercizio era iscritto nella voce "Partecipazioni in società controllate e collegate".

Il 16 novembre 2023 si è conclusa la procedura di gara pubblica finalizzata all'integrale cessione da parte della Società delle quote detenute in Airport ICT Services Srl e al contestuale affidamento dei servizi ICT dalla stessa erogati a SEA con l'individuazione della società Lutech SpA quale soggetto aggiudicatario. A seguito dell'aggiudicazione suddetta, l'operazione, che rimane soggetta alle usuali condizioni sospensive in linea con la prassi di mercato, presumibilmente, si concluderà entro il primo trimestre 2024. Le citate determinazioni hanno implicato quindi la riclassificazione del valore della partecipazione dalla voce "Partecipazioni in società controllate e collegate", nella quale era iscritta nel 2022.

6.16 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2023 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 2023 la riserva legale di SEA ammonta a 5.500 migliaia di euro mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a 168.913 migliaia di euro (94.361 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2023, pari a -69 migliaia di euro (-44 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), 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 2023, 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 28 aprile 2023 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di destinare l'utile dell'esercizio 2022, pari a 194.919 migliaia di euro, a totale copertura della perdita dell'esercizio 2020 per 120.367 migliaia di euro e a riserva straordinaria per 74.552 migliaia di euro.

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.



Patrimonio netto

(in migliaia di euro)	Importo al 31/12/2023	Possibilità di utilizzazione ^(*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	168.913	A,B,C	168.913	80.288
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva utile/perdita attuariale	(69)			
Altre riserve ⁽¹⁾ :				
- ex lege rivalutazione 576/75	3.649	A,B,C	3.649	
- ex lege rivalutazione 72/83	13.557	A,B,C	13.557	
- ex lege rivalutazione 413/91	43.082	A,B,C	43.082	
Utile (Perdite) dell'esercizio	153.017			
Totale	429.963		229.201	80.288

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

⁽¹⁾ Riserve in sospensione d'imposta

6.17 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione del "Fondo rischi e oneri" per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023:

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	31 dicembre 2023
Fondo di ripristino e sostituzione	200.359	52.344	(76.903)		175.800
Fondo oneri futuri	26.654	2.777	(2.523)	(9.850)	17.058
Totale fondo rischi e oneri	227.013	55.121	(79.426)	(9.850)	192.858

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 175.800 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (200.359 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), 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 dedicati alla riapertura, avvenuta il 31.05.2023, del Terminal 2 di Malpensa e delle infrastrutture ad esso correlate e agli interventi eseguiti sulle infrastrutture di volo di Linate tra cui, la pavimentazione di tratti di piazzale e/o taxiway e l'adeguamento delle parti contigue alla pista rinominata 17/35. La colonna "Utilizzi/Decrementi" è comprensiva anche dell'attualizzazione del fondo.

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

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	31 dicembre 2023
Accantonamenti in materia di lavoro	7.586	2.569	(1.333)	(936)	7.886
Rischi fiscali	236				236
Fondi diversi	18.832	208	(1.190)	(8.914)	8.936
Totale fondo oneri futuri	26.654	2.777	(2.523)	(9.850)	17.058



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 2022.

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 8.936 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (18.832 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) è composta principalmente nel modo seguente:

- 6.273 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 556 migliaia di euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni;
- 1.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano. 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 che potrebbero emergere.

6.18 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2023 e relativo comparativo è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Fondo iniziale	29.540	43.526
(Proventi)/oneri finanziari	980	631
Trasferimento personale	127	(1.027)
Utilizzi	(4.170)	(7.708)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	33	(5.882)
Totale Fondi relativi al personale	26.510	29.540

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 2023	31 dicembre 2022
Tasso annuo di attualizzazione	3,08%	3,51%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,30%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,23%

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



Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2023 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 2023	31 dicembre 2022
+ 1 % sul tasso di turnover	26.583	29.654
- 1 % sul tasso di turnover	26.430	29.416
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	26.834	29.895
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	26.190	29.191
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	26.004	28.989
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	27.030	30.107

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 2023	31 dicembre 2022
Duration del piano	8,5	8,4

Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Annualità 1	1.965	2.653
Annualità 2	1.308	1.548
Annualità 3	1.448	1.855
Annualità 4	1.154	2.016
Annualità 5	2.040	1.230

6.19 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2023 e relativo esercizio di comparazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	23.044	163.376	24.563	208.696
Debiti verso altri finanziatori	9.109	310.499	14.881	310.813
Totale passività finanziarie	32.153	473.875	39.444	519.509



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	20.485	163.376	22.929	208.696
Debito per oneri su finanziamento	2.559		1.634	
Debiti verso banche	23.044	163.376	24.563	208.696
Debiti verso obbligazionisti		299.363		299.026
Debito per oneri su obbligazioni	2.381		2.388	
Passività per leasing (debito finanziario)	2.059	11.136	2.039	11.787
Debiti finanziari verso controllate	4.669		10.454	
Debiti verso altri finanziatori	9.109	310.499	14.881	310.813
Totale passività correnti e non correnti	32.153	473.875	39.444	519.509

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) e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 46% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 11% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Si segnala che, in seguito all'esercizio dell'opzione ESG inclusa nei contratti delle *Linee Revolving* e la trasformazione delle stesse in formato *Sustainability-Linked*, al 31 dicembre 2023, il 31% delle linee di finanziamento a medio/lungo termine concesse alla Società risulta strutturato in formato *Sustainability Linked*.

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

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2023, e relativo comparativo dell'esercizio 2022, 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 2023	31 dicembre 2022
A. Disponibilità Liquide	(91.102)	(160.024)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti	(125.168)	
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(216.270)	(160.024)
E. Debito finanziario corrente	11.668	16.515
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	20.485	22.929
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	32.153	39.444
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	(184.117)	(120.580)
I. Debito finanziario non corrente	174.512	220.483
J. Strumenti di debito	299.363	299.026
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	473.875	519.509
M. Totale indebitamento finanziario (H+L)	289.758	398.929

A fine dicembre 2023 l'indebitamento finanziario netto, pari a 289.758 migliaia di euro, evidenzia un miglioramento di 109.171 migliaia di euro rispetto a fine 2022, il cui saldo risultava essere di 398.929 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 272.333 migliaia di euro, è stato sufficiente a compensare il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento in immobilizzazioni (75.807 migliaia di euro) e quello assorbito dalla gestione finanziaria per il pagamento di interessi e commissioni (pari a 18.571 migliaia di euro), per il pagamento della seconda tranche del dividendo straordinario deliberato nel 2019 (per 84.710 migliaia di euro), per la prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

essere e il rimborso di alcuni finanziamenti; l'esercizio 2023, infatti, è stato positivamente impattato dalla crescita dei volumi di traffico, dall'incremento dei ricavi di natura *non aviation* e dall'incasso del risarcimento, pari a complessivi 50.609 migliaia di euro, per il mancato adeguamento annuale dei diritti aeroportuali (per i cui dettagli si rimanda alla Nota 7.1).

Dal punto di vista finanziario sono intervenuti i seguenti principali fattori: *i*) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2023 sono state pari a 22.939 migliaia di euro); *ii*) il rimborso anticipato di 25.000 migliaia di euro, relativi alla parte residua dei *term loans* bancari a tasso variabile sottoscritti nel 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, al fine di ottimizzare la struttura finanziaria della Società, in un contesto di mercato caratterizzato da tassi in crescita; e *iii*) la dinamica della liquidità, in aumento per la positiva performance economico-finanziaria registrata nel corso del 2023. Si segnala, infine, che la liquidità, come sopra rappresentata, include anche i crediti finanziari correnti, pari a 125.168 migliaia di euro, relativi alle operazioni di gestione della liquidità a breve termine, contratte con primari Istituti di Credito, con le quali la Società ottiene una remunerazione predefinita contrattualmente.

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 2023 rispettivamente a 2.059 migliaia di euro e 11.136 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura Varia e Minuta	438	1.239	630	1.310
Automezzi	1.470	7.537	1.374	8.256
Mezzi di Carico e Scarico	115	130		
Terreni	36	2.230	35	2.221
Totale	2.059	11.136	2.039	11.787

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 2023 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 2023 è pari a 175.800 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.17;
 - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. L'ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2023 è pari a 1.000 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.17 e alla Relazione sulla Gestione;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2023 a 26.510 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.18;
- 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 843 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 6.20;
- iv. le garanzie e gli impegni sottoscritte dalla Società al 31 dicembre 2023 sono descritte al paragrafo 12.



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 2023 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	Crediti finanziari per time deposit	Totale
31 dicembre 2022	231.625	299.026	4.022	13.826	10.454		558.953
Flussi di cassa:							
-Rimborso quota capitale	(47.940)						(47.940)
-Variazione del cash pooling					(5.785)		(5.785)
-Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2022			(4.022)				(4.022)
-Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16				(2.342)			(2.342)
- Accensione time deposit						(125.000)	(125.000)
Totale flussi di cassa	(47.940)	0	(4.022)	(2.342)	(5.785)	(125.000)	(185.089)
Altre variazioni:							
-Effetto costo ammortizzato	176	337					513
-Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			4.940				4.940
-Variazione debito per leasing finanziario IFRS16				1.711			1.711
-Ratei su interessi attivi da time deposit						(168)	(168)
Totale altre variazioni	176	337	4.940	1.711	0	(168)	6.996
31 dicembre 2023	183.861	299.363	4.940	13.195	4.669	(125.168)	380.860

6.20 Debiti commerciali

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

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Debiti verso fornitori	171.985	172.107
Acconti	9.581	6.437
Debiti verso imprese controllate	2.270	2.960
Debiti verso imprese collegate	8.779	8.640
Totale debiti commerciali	192.615	190.144

I debiti commerciali, pari a 192.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, 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 2023 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 843 migliaia di euro (342 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

I debiti per acconti al 31 dicembre 2023, pari a 9.581 migliaia di euro, evidenziano un incremento di 3.144 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.

6.21 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 19.825 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (11.102 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), sono costituiti principalmente dal debito per imposte dirette pari a 14.541 migliaia di euro (6.208 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 3.923 migliaia di euro (3.617 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e dal debito IVA per 1.356 migliaia di euro (1.274 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

6.22 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2023 e relativo comparativo:

Altri debiti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.920	12.154
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	19.953	17.198
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.574	2.642
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	97.809	91.591
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	18.747	18.684
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	96	84
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	44.114	41.703
Depositi cauzionali di terzi	3.651	2.009
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	54	65
Debito verso azionisti per dividendi	118	84.828
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	145	158
Altri	14.577	8.679
Totale altri debiti correnti	214.758	279.795

Il saldo della voce "Altri debiti correnti" evidenzia una riduzione di 65.037 migliaia di euro, passando da 279.795 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 a 214.758 migliaia di euro al 31 dicembre 2023.

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, all'effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: i) riduzione dei debiti verso azionisti per dividendi, per 84.710 migliaia di euro, a seguito dei pagamenti effettuati nel corso dell'esercizio 2023. Il Consiglio di Amministrazione del 24 marzo 2023 ha autorizzato il pagamento della seconda tranche della delibera di distribuzione straordinaria approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 30 settembre 2019, a far data dal mese di giugno 2023; ii) maggiori oneri per 6.218 migliaia di euro riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; iii) maggiori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 2.755 migliaia di euro, principalmente dovuti agli stanziamenti relativi al CCNL scaduto a dicembre 2022; iv) incremento dei debiti per 2.411 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; e v) incremento della voce "Altri" per 5.898 migliaia di euro. Tale voce, pari a 14.577 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (8.679 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), 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 2024.

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 in data 10 gennaio 2024 è stata pubblicata la sentenza relativa al giudizio innanzi alla Corte d'appello di Roma, avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, con la quale è stato respinto l'appello promosso dalle Amministrazioni avverso la sentenza del Tribunale di Roma, confermando pertanto la giurisdizione del Giudice Tributario. 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 2023 e relativo comparativo:

Altri debiti non correnti:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Debiti verso dipendenti	1.412	5.099
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	409	1.491
Altri debiti	2.040	
Totale altri debiti non correnti	3.861	6.590

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" evidenzia una riduzione di 2.729 migliaia di euro, passando da 6.590 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 a 3.861 migliaia di euro al 31 dicembre 2023.

La variazione rispetto al precedente esercizio è imputabile: a) alla riduzione 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; b) all'iscrizione di un debito nei confronti di SEA Prime, pari a 2.040 migliaia di euro, rappresentativo del valore di acquisizione degli asset che saranno devoluti, a scadenza della concessione, da Sea Prime a SEA, determinato sulla base della stessa metodologia con cui sarà riconosciuto, dal subentrante, il Terminal Value a SEA per i medesimi beni.

6.23 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 85.279 migliaia di euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2023 e, per 2.997 migliaia di euro, relativamente ai debiti per leasing finanziario.



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)	2023	2022
Aviation	422.821	352.840
Non Aviation	332.108	375.719
Totale Ricavi di gestione	754.929	728.559

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

Ricavi di gestione *Aviation*

(in migliaia di euro)	2023	2022
Diritti e infrastrutture centralizzate	365.359	304.697
Ricavi da gestione sicurezza	42.346	34.945
Utilizzo spazi in regime regolamentato	15.116	13.198
Totale Ricavi di gestione Aviation	422.821	352.840

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2023 registra un incremento di 69.981 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 352.840 migliaia di euro nel 2022 a 422.821 migliaia di euro nel 2023, per effetto della crescita del business passeggeri, risultato della combinazione dei maggiori movimenti operati dai vettori e del maggiore tasso di riempimento medio registrato. La performance del business cargo è stata, invece, inferiore rispetto a quella del precedente esercizio a causa dei minori movimenti gestiti, anche conseguenza della riattivazione delle frequenze intercontinentali.

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)	2023	2022
Retail	123.806	88.257
Parcheggi	81.653	66.099
Spazi cargo	18.703	16.966
Pubblicità	9.206	6.836
Servizi Premium	22.111	15.800
Real Estate	5.132	3.067
Servizi e altri ricavi	71.497	178.694
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	332.108	375.719



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

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	2023	2022
Shops	63.624	42.491
Food & beverage	28.578	20.673
Car rental	22.466	18.569
Attività bancarie	9.138	6.524
Totale Retail	123.806	88.257

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia una riduzione di 43.611 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 375.719 migliaia di euro nel 2022 a 332.108 migliaia di euro nel 2023. Si precisa che i ricavi di gestione non aviation del 2023 includono componenti straordinarie per 38.884 migliaia di euro, relativi al mancato adeguamento annuale dei diritti aeroportuali nella misura pari al tasso di inflazione programmata, a seguito della Sentenza n. 9406/2023 della Corte di Cassazione. I ricavi di gestione non aviation del 2022 includono componenti straordinarie per contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia da Covid-19.

Al netto di questi due effetti, i ricavi non *aviation* crescono di 61.606 migliaia di euro.

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

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 32.676 migliaia di euro nel 2022 a 38.373 migliaia di euro nel 2023.

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:

(in migliaia di euro)	2023	2022
Salari e stipendi	124.344	115.344
Oneri sociali	34.359	33.099
Trattamento fine rapporto	7.419	7.371
Altri costi del lavoro	5.638	29.315
Totale costi del lavoro	171.760	185.129

Il costo del lavoro ha subito una riduzione pari a 13.369 migliaia di euro, passando da 185.129 migliaia di euro nel 2022 a 171.760 migliaia di euro nel 2023 (-7,2%).



Tale variazione è in gran parte riconducibile allo stanziamento straordinario, effettuato nel 2022, dei costi derivanti dalla sottoscrizione di accordi di incentivazione all'esodo nell'ambito del piano industriale di dimensionamento organici 2022-2025, effetto in parte ridotto dal termine dei benefici economici della Cassa Integrazione Guadagni, a fronte della ripresa del traffico passeggeri.

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 2023		Gennaio-Dicembre 2022	
		%		%
Dirigenti	45	2%	43	2%
Quadri	250	10%	267	11%
Impiegati	1.438	60%	1.523	60%
Operai	508	21%	577	23%
Totale dipendenti subordinati	2.241	93%	2.410	95%
Dipendenti somministrati	172	7%	119	5%
Totale dipendenti	2.413	100%	2.529	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 2023	31 dicembre 2022	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.465	2.477	(12)

7.4 Materiali di consumo

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

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2023	2022
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	10.274	10.255
Variazione delle rimanenze	(1.172)	180
Totale materiali di consumo	9.102	10.435

La voce "Materiali di consumo" include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.).



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.5 Altri costi operativi

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

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	2023	2022
Costi per gestione infrastrutture	85.805	109.675
Canoni pubblici	40.865	34.468
Costi di manutenzione ordinaria	39.355	31.143
Costi per servizi al passeggero	28.111	23.660
Pulizia	15.987	14.773
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	920	890
Altri costi	42.275	39.688
Totale altri costi operativi	253.318	254.297

Nell'esercizio 2023 la voce "Altri costi operativi" ha subito una riduzione di 979 migliaia di euro rispetto al 2022, nonostante l'aumento dei costi legati ai maggiori volumi di traffico, ai costi sorgenti dalla riapertura del Terminal 2 di Malpensa, e dall'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali, grazie alla significativa riduzione dei prezzi delle materie prime energetiche che hanno inciso in maniera significativa sulla contrazione dei costi energetici.

Si precisa che i costi del 2023 beneficiano del contributo, pari a 2.266 migliaia di euro (6.056 migliaia di euro nel 2022), riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, 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'esercizio. La Società ha iscritto tale contributo a diretta riduzione del costo al quale il contributo è associato. Nel corso del 2023, l'ammontare del credito d'imposta è stato interamente utilizzato in compensazione con altri debiti tributari.

La voce "Altri costi" accoglie, principalmente i canoni relativi a licenze d'uso hardware e software, gli oneri tributari (IMU, TARI, ecc...), i costi per prestazioni professionali, i costi commerciali e assicurativi.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 30.832 migliaia di euro nel 2022 a 36.204 migliaia di euro nel 2023. 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)	2023	2022
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti	13.137	(5.705)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	(7.073)	932
Totale accantonamenti e svalutazioni	6.064	(4.773)

Nel 2023 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia una variazione di 10.837 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, passando da -4.773 migliaia di euro nel 2022 a 6.064 migliaia di euro nel 2023. Tale voce comprende gli accantonamenti netti dei crediti commerciali e degli altri crediti e gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri.

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. La posta è comprensiva anche dell'adeguamento della stima del valore dell' *Indemnification Right*.

I rilasci netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a -7.073 migliaia di euro nel 2023, si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai fondi rischi in materia di zonizzazione acustica parzialmente compensati da accantonamenti in materia di lavoro. 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)	2023	2022
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	52.344	30.582
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	52.344	30.582

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

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



7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2023	2022
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	55.447	46.744
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	7.989	11.803
Ammortamento degli investimenti immobiliari	1	2
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.476	2.534
Totale ammortamenti	65.913	61.083

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

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)	2023	2022
Provento per accordo di cessione Malpensa Logistica Europa SpA	5.726	
Dividendi da SEA Prime SpA	4.589	3.778
Dividendi da Dufrital SpA	3.214	
Dividendi da Airport Handling SpA	1.500	442
Dividendi da SACBO SpA	996	
Provento per accordo di cessione SEA Energia SpA		24.235
Dividendi da Malpensa Logistica Europa SpA		1.757
Rivalutazione (Svalutazione) Airport ICT Services Srl		(276)
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	16.025	29.936

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi netti da partecipazioni pari a 16.025 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 e si riferisce, principalmente, al provento derivante dalla cessione della quota di partecipazione detenuta in Malpensa Logistica Europa 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)	2023	2022
Utile su cambi	12	7
Altri proventi finanziari	15.013	789
Totale proventi finanziari	15.025	796
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(17.657)	(13.858)
Perdite su cambi	(13)	(12)
Altri interessi passivi	(3.919)	(4.331)
Totale oneri finanziari	(21.589)	(18.201)
Effetto netto attualizzazioni	10.641	
Totale proventi (oneri) finanziari	4.077	(17.405)



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

I proventi finanziari registrano un incremento di 14.229 migliaia di euro, passando da 796 migliaia di euro nel 2022 a 15.025 migliaia di euro nel 2023. Tale variazione è dovuta ai seguenti fenomeni:

- incremento della remunerazione ottenuta dalle operazioni di impiego della liquidità a breve termine, per 3.154 migliaia di euro, grazie alla negoziazione di favorevoli condizioni di remunerazione a vista sui c/c bancari, in linea con la dinamica crescente dei tassi di interesse e all'impiego delle giacenze temporaneamente in eccesso, rispetto alle esigenze di tesoreria, su strumenti monetari di breve termine caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria;
- iscrizione della quota interessi, pari a 11.498 migliaia di euro, incassata dalla Società a seguito dell'esecuzione della sentenza n. 9406/2023 della Corte di Cassazione con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato condannato al risarcimento per il mancato adeguamento annuale dei diritti aeroportuali, nella misura pari al tasso di inflazione programmata.

Gli oneri finanziari registrano un incremento di 3.388 migliaia di euro, passando da 18.201 migliaia di euro nel 2022 a 21.589 migliaia di euro nel 2023. Tale variazione è principalmente legata alla dinamica crescente dei tassi di interesse.

Si segnala infine che l'effetto netto derivante dall'attualizzazione delle poste dell'attivo e del passivo patrimoniale, come previsto dall'IFRS 9, ha comportato la rilevazione di proventi finanziari netti pari a 10.641 migliaia di euro.

Per maggiori dettagli sulla variazione delle passività finanziarie si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.19.

7.12 Imposte

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

Imposte

(in migliaia di euro)	2023	2022
Imposte correnti	21.973	6.543
Imposte differite /(anticipate)	43.708	4.718
Totale imposte	65.681	11.261

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2023:

(in migliaia di euro)	2023	%
Risultato prima delle imposte	218.698	
Imposte sul reddito teoriche	52.488	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	3.344	1,5%
IRAP	9.835	4,5%
Altro	14	0,0%
Imposte effettive	65.681	30,0%

Il Tax Rate al 31 dicembre 2023 tende a normalizzarsi verso un valore prossimo al nominale, mentre il 2022 era caratterizzato da poste "non recurring", in particolare il "Contributo Ristori Covid-19" che pur concorrendo all'utile di periodo era completamente detassato.



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 2023 e 2022, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023				
	Credit commerciali	Altri credit correnti	Debiti commerciali	Altri debiti non correnti	Passività finanziarie correnti
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Prime SpA	4.114		1.095	2.040	4.669
Airport ICT Services Srl	266	175	1.175		
<i>Imprese collegate</i>					
Aiport Handling SpA	2.952		5.596		
SACBO SpA	1.146		424		
Dufrital SpA	7.912		187		
Areas Food Services Srl	6.581		2.455		
Disma SpA	138		117		
Totale Parti correlate	23.109	175	11.049	2.040	4.669
Totale voce di bilancio	154.466	14.916	192.615	3.861	32.153
% sul totale voce di bilancio	14,96%	1,17%	5,74%	52,84%	14,52%

(in migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2023				
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Prime SpA	13.964	6.886	(616)	(199)	4.589
Airport ICT Services Srl	10	14.103	(355)		
<i>Imprese collegate</i>					
Airport Handling SpA	11.475	19.332	(40)		1.500
SACBO SpA ^(*)	2.410	12.667	(2)		996
Dufrital SpA	40.577	(2)			3.214
Malpensa Logistica Europa SpA ^(**)	3.242		(10)		5.726
Areas Food Services Srl	16.553	5.627			
Disma SpA	253		(5)		
Totale Parti correlate	88.484	58.613	(1.028)	(199)	16.025
Totale voce di bilancio	754.929	253.318	171.760	4.077	16.025
% sul totale voce di bilancio	11,72%	23,14%	-0,60%	-4,88%	100,00%

^(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 12.667 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collega-
ta.

^(**) In data 04 luglio 2023 la Società ha ceduto la quota di partecipazione detenuta nella Malpensa Logistica Europa SpA. I rapporti economici, pertanto, si riferiscono al
periodo gennaio - giugno.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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	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	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.

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 sugli scali di Linate e Malpensa, la cui scadenza è stata omologata a quella della concessione tra SEA e ENAC, 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);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (DISMA);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

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 2023 SEA Prime ha distribuito dividendi a SEA per 4.589 migliaia di euro.

DUFRITAL SpA

Nel corso del 2023 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 3.214 migliaia di euro.

AIRPORT HANDLING SpA

Nel corso del 2023 Airport Handling ha distribuito dividendi a SEA per 1.500 migliaia di euro.

SACBO SpA

Nel corso del 2023 Sacbo ha distribuito dividendi a SEA per 996 migliaia di euro.

9. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Nell'esercizio 2023 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 693 migliaia di euro (671 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

10. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2023 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 227 migliaia di euro (219 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

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 EY SpA per l'esercizio 2023 sono stati pari a 159 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 15 migliaia di euro per altre attività.

I compensi della società di revisione sono esposti al netto dei contributi Consob.

I compensi corrisposti nell'esercizio 2023 a altre società del network della società EY SpA sono pari a 37 migliaia di euro.



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 2023	31 dicembre 2022
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	60.294	31.338
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.735	1.966
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	3.760	1.169
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	3.679	4.755
Realizzazione opere di riconfigurazione del piazzale cargo di Malpensa	12.263	
Totale impegni per progetto	81.731	39.228

12.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2023 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie pari ciascuna a 32.813 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 31.000 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;
- 534 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.



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 6.17). Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

15. ATTIVITÀ POTENZIALI

Nell'esercizio 2023 non vi sono attività potenziali.

16. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2023 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 2023, la Società ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- A seguito della sentenza n. 9406/2023 della Corte di Cassazione, pubblicata in data 05 aprile 2023 che ha confermato i precedenti gradi di giudizio, la Società ha incassato 50.609 migliaia di euro (comprensivi della quota interessi e liquidazione spese di giudizio) quale risarcimento per il mancato adeguamento annuale dei diritti aeroportuali, nella misura pari al tasso di inflazione programmata. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto al pagamento nel mese di dicembre. Tale provento è stato rilevato a conto economico nell'esercizio 2023;
- A seguito degli interventi legislativi L. 197/2022 e DL n. 34/2023, la Società ha beneficiato di un contributo, sotto forma di un credito di imposta, di 2.266 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti nell'esercizio 2023, 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;
- In data 4 luglio 2023, la Società ha concluso l'operazione di trasferimento dell'intera partecipazione detenuta in Malpensa Logistica Europa SpA (MLE) pari al 25% del capitale sociale alla società BCUBE Air Cargo SpA, rilevando un provento di 5.726 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.

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 2023, le seguenti erogazioni pubbliche.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
SEA Spa	Stato	Credito d'imposta a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti nel 2023 per l'acquisto della componente energetica (L. 197/2022, DL. n. 34/2023)	2.266



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)
Teatro alla Scala	SEA Spa	Quota annuale socio fondatore	600
Associazione Noi SEA	SEA Spa	Contributo liberale per l'annualità 2023	240
Comune di Milano	SEA Spa	Contributo liberale per il fondo di mutuo soccorso "Milano per gli alberi"	40
Curia Arcivescovile di Milano	SEA Spa	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	33

19. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2023

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 3 giugno 2024 dal sito internet <https://milanairports.com/it/performance/bilanci-e-relazioni>, ai sensi dell'art. 22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso Registro delle Imprese.
Milano, data dell'apposizione della firma digitale

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



N. 76292 di Repertorio

N. 16236 di Raccolta

VERBALE DI ASSEMBLEA
REPUBBLICA ITALIANA
30 maggio 2024

Il giorno trenta del mese di maggio dell'anno duemilaventiquattro.

In Milano, Via Metastasio n. 5,

io sottoscritto FILIPPO ZABBAN, Notaio in Milano, iscritto presso il Collegio Notarile di Milano,

procedo alla redazione e sottoscrizione del verbale dell'assemblea ordinaria 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 6 maggio 2024

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 sei maggio duemilaventiquattro,

alle ore 10 e 10 minuti,

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

si è riunita l'assemblea ordinaria degli azionisti della società

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

La signora Michaela Castelli, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società, presente fisicamente presso il luogo di convocazione, 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, pure intervenuto fisicamente presso il luogo di convocazione, che provvederà a verbalizzazione per pubblico atto notarile e chiede se qualcuno dissenta da tale designazione.

Nessuno intervenendo, il Presidente prosegue dichiarando:

- che la presente assemblea è stata indetta in prima convocazione per il

giorno 29 aprile 2024, alle ore 9 e 30 in questo luogo, e, in seconda convocazione, per il giorno 6 maggio 2024, stesso luogo alle ore 10, giusta avviso di convocazione pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 11 aprile 2024, parte II, n. 43, avviso TX24AAA3987, nonché sul sito internet della Società;

- che l'Assemblea in prima convocazione non si è costituita, come risulta da verbale agli atti sociali;

- che sono attualmente intervenuti, in proprio o per delega, soci portatori di n. 249.595.363 azioni delle complessive n. 250.000.000 di azioni da nominali Euro 0,11 cadauna, tutte con diritto di voto, in cui è suddiviso il capitale sociale di Euro 27.500.000,00, come risulterà dall'elenco che verrà allegato al verbale assembleare;

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

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 essa Presidente, sono presenti Armando Brunini, Amministratore Delegato, ed i Consiglieri Pierfrancesco Barletta, Luciana Sara Rovelli, Franco Maria Antonio D'Alfonso e Daniela Mainini;

- che, per il Collegio Sindacale, sono presenti i sindaci effettivi Luigi Di Marco e Stefania Chiaruttini mentre è giustificata l'assenza della presidente Paola Noce e dei sindaci Daniele Angelo Contessi e Stefano Giuseppe Giussani;

- che, per la società di revisione EY S.p.A., sono presenti Paolo Zocchi e Sara Garavello;

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

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

ORDINE DEL GIORNO

"1. deliberazioni ai sensi dell'art. 2364 comma 1 n. 1 codice civile e

*determinazioni conseguenti e connesse;
2. distribuzione di riserve disponibili.”.*

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

* copia del progetto di bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 completo di tutti gli allegati di legge, e copia del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2023, con ciò ottemperandosi, tra l'altro, alla presentazione del medesimo;

*copia della Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario 2023 redatta ai sensi del D.lgs. 254/2016, completa di attestazione di conformità della Società di Revisione.

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

Passando alla trattazione del **primo punto all'Ordine del giorno** (1. *deliberazioni ai sensi dell'art. 2364 comma 1, n. 1, codice civile e determinazioni conseguenti e connesse*), il Presidente anticipa che, salvo diversa richiesta degli intervenuti, non darà lettura della relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione e di volersi limitare ad una illustrazione dei principali dati ed avvenimenti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2023, 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 2023 il Sistema Aeroportuale di Milano gestito da SEA ha servito 35,3 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto al 2022 ed in linea con il 2019.

L'esercizio 2023 è stato caratterizzato da un progressivo recupero del traffico rispetto all'anno precedente alla pandemia, con performance migliori rispetto agli stessi mesi del 2019 nel mese di maggio e nella seconda parte della IATA summer season (luglio-ottobre).

Nel 2023 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 25,9 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto al 2022 ed in contrazione del -10% rispetto al 2019 – anno in cui, tra il 27 luglio ed il 26 ottobre, lo scalo di Malpensa ha accolto gran parte del traffico di Linate, essendo quest'ultimo chiuso per interventi infrastrutturali. Il recupero di traffico passeggeri rispetto allo scorso anno è in larga parte ascrivibile all'avvio di nuovi collegamenti, al potenziamento di quelli esistenti ed al maggior riempimento delle macchine. Il traffico è stato prevalentemente di tipo internazionale, la cui quota di mercato risulta essere allineata all'anno pre-Covid ed è proseguito il recupero dell'offerta di connessioni di lungo raggio, il segmento di mercato maggiormente colpito dalle restrizioni ai viaggi imposte per contenere la pandemia.

Nel 2023 dall'aeroporto di Linate sono transitati 9,4 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto all'anno precedente e del +43% rispetto al 2019, anno in cui l'aeroporto è stato chiuso per i lavori di rifacimento del terminal e della pista.

L'attività cargo, che nel 2023 ha processato 667 mila tonnellate di merce tra Linate e Malpensa, ha registrato una riduzione del 7% rispetto all'anno precedente pur mantenendosi su volumi superiori del +21% rispetto al 2019.

L'aviazione generale, con 34 mila movimenti gestiti nel 2023 tra Linate e Malpensa, ha mostrato una crescita del +4% rispetto al 2022 e del +38% rispetto al 2019.

L'assetto infrastrutturale del 2023 si è modificato rispetto al 2022 in seguito alla riapertura del Terminal 2 di Malpensa il 31 maggio 2023, dopo essere stato chiuso nel 2020 per il ridimensionamento del traffico aereo a seguito della pandemia. Il Terminal è interamente dedicato a easyJet e il restyling effettuato è finalizzato al miglioramento dell'esperienza di viaggio dei passeggeri, dalle fasi di check-in e controlli fino all'imbarco. Sono stati operativi per tutto l'esercizio 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 nel seguito le operazioni straordinarie e gli eventi che hanno modificato il perimetro di consolidamento o che hanno avuto impatto sui risultati 2023.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2023 è variato rispetto al 31 dicembre 2022, a seguito della cessione, perfezionata nel mese di luglio, della partecipazione pari al 25% nel capitale sociale detenuta da SEA S.p.A. in Malpensa Logistica Europa S.p.A..

Inoltre, a seguito della chiusura, avvenuta a novembre 2023, della procedura di dialogo competitivo attraverso la quale Lutech S.p.A. si è aggiudicata la gara per l'affidamento dei servizi di manutenzione e monitoraggio delle attività ICT non business specific attualmente gestiti da Airport ICT Services S.r.l. (AIS), società interamente controllata da SEA, della quale l'aggiudicatario acquisirà l'intero capitale sociale, la stessa AIS risulta tra le Attività destinate alla vendita.

A chiusura definitiva di ogni pendenza, in data 20 dicembre 2023 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha effettuato il bonifico a SEA dell'importo complessivo di 50,7 milioni di euro, pari a quanto liquidato in sentenza definitiva e relativo alla quota capitale richiesta da Sea per il mancato adeguamento dei diritti aeroportuali per il periodo dal 2000 al 2005, oltre agli interessi, la rivalutazione monetaria e il rimborso delle spese legali sostenute e liquidate nei giudizi.

I ricavi di gestione dell'esercizio 2023 sono pari a 762,7 milioni di euro evidenziando un aumento del 3,8% rispetto ai ricavi del 2022 pari a 734,8 milioni di euro. Al netto delle componenti straordinarie legate all'incasso del capitale per il mancato adeguamento dei diritti aeroportuali, per un ammontare di 38,9 milioni di euro, i ricavi sono risultati pari a 723,8 milioni di euro e si confrontano con i ricavi 2022 che ammontavano a 590,7 milioni di euro, a loro volta decurtati dai ristori ricevuti pari a 144,1 milioni di euro.

L'incremento dei ricavi di gestione, al netto delle componenti straordinarie, ha riguardato tutti i settori di business. I ricavi aviation hanno registrato un incremento di 69,3 milioni di euro, i ricavi non aviation un incremento di 61,6 milioni di euro e i ricavi general aviation di 2,1 milioni di euro.

I costi di gestione dell'esercizio 2023 ammontano a 429,6 milioni di euro, in diminuzione di 16,8 milioni di euro rispetto all'esercizio 2022. Al netto delle componenti non ricorrenti, pari a 2,5 milioni di euro relativi quasi totalmente

al contributo caro energia, il loro importo è di 432,1 milioni di euro e si confrontano con costi di gestione 2022 che ammontavano a 426,2 milioni di euro, a loro volta rettificati da componenti non ricorrenti, pari a 26,3 milioni di euro di incentivi all'esodo e 6,1 milioni di euro di minori costi del contributo caro energia.

Il Risultato Operativo Lordo (EBITDA) è positivo per 335,3 milioni di euro, in aumento di 45 milioni di euro rispetto al precedente esercizio. Al netto delle poste straordinarie risulterebbe pari a 293,9 milioni di euro, in crescita di +127,5 milioni di euro rispetto al precedente esercizio (anch'esso rettificato delle poste straordinarie) e superiore anche rispetto a quello registrato nel 2019, ultimo esercizio non condizionato dalla pandemia da Covid-19, in cui ammontava a 271,1 milioni di euro.

Il Risultato Operativo (EBIT) è pari a 206,2 milioni di euro (199,5 milioni di euro nell'esercizio 2022).

Il Risultato Netto di Gruppo è pari a 156,2 milioni di euro (182,5 milioni di euro nell'esercizio 2022).

Gli Investimenti realizzati nel 2023 ammontano a 114,2 milioni di euro (76,8 milioni di euro nel 2022) e evidenziano la piena ripresa dell'operatività.

Presso lo scalo di Malpensa, il Terminal 2 è stato riaperto il 31 maggio 2023 a seguito della robusta ripresa della domanda di traffico e i principali interventi hanno riguardato la riqualifica estetica e funzionale del terminal e l'adeguamento normativo di alcuni impianti.

Anche sul Terminal 1 l'azienda ha effettuato degli interventi con l'obiettivo di migliorare la funzionalità, la sicurezza e il livello di comfort offerto ai passeggeri, oltre che incrementare la capacità di alcuni sottosistemi.

Nel terminal di Linate, i principali investimenti hanno riguardato la prosecuzione della riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico e la creazione di nuovi spazi commerciali.

L'azienda ha poi proceduto con l'installazione degli apparati e dei totem funzionali al Border Control – Entry Exit System presso tutti i terminal, ottemperando così al Regolamento UE 2017/2226.

Sulle infrastrutture "air-side" di entrambi gli aeroporti i principali interventi sono stati relativi alla prosecuzione delle opere di riqualifica delle infrastrutture di volo e ai lavori di potenziamento dei sistemi antintrusione perimetrale, mediante la copertura di ulteriori tratti con sensori e telecamere.

L'indebitamento finanziario netto comprensivo delle attività discontinue è pari a 282,3 milioni di euro e registra una riduzione di 105,8 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2022. Il miglioramento dei valori di indebitamento finanziario netto è legato oltre alla favorevole dinamica dei flussi di cassa della gestione corrente, anche all'incasso di 50,6 milioni di euro relativi alla sentenza sui diritti, come già descritto in precedenza.

L'indebitamento finanziario netto senza le attività discontinue esposto secondo il principio IFRS 5, è pari a 285,1 milioni di euro.

La capogruppo SEA ha chiuso l'esercizio 2023 con ricavi di gestione pari a 754,9 milioni di euro (728,6 milioni di euro nel 2022), mentre l'EBITDA è pari a 322,9 milioni di euro (280,5 milioni di euro nel 2022) e il risultato netto della Società registra un utile di 153 milioni di euro."

Al termine della lettura, il Presidente cede la parola all'Amministratore Delegato Armando Brunini, il quale premette di voler informare l'Assemblea

in merito all'evoluzione prevedibile della gestione. L'Amministratore Delegato dà quindi lettura, con minimi commenti, del seguente testo:

‘Evoluzione prevedibile della gestione

Nei primi mesi del 2024 l'andamento del traffico passeggeri rilevato a Linate e a Malpensa conferma il percorso di crescita osservato nel 2023. A livello di sistema aeroportuale, infatti, sono stati superati nei primi due mesi i valori registrati nell'anno precedente e nel 2019.

Tale risultato è ascrivibile in particolare alle performance di Linate che, pur con un volume di movimenti simile a quello del 2019, beneficia nei primi mesi del 2024 delle maggiori dimensioni degli aeromobili (in termini di posti a movimento) impiegati dai vettori. Estendendo il confronto al 2023, i primi mesi del 2024 registrano volumi di traffico più elevati, in particolare per effetto del maggior numero di frequenze offerte dai vettori.

Per quanto riguarda lo scalo di Malpensa, i flussi di traffico gestiti nei primi mesi del 2024 sono in moderato incremento rispetto al 2019 per effetto dell'utilizzo di macchine più capienti (in termini di posti offerti) e di un maggior coefficiente di riempimento, che compensano il recupero ancora parziale dei movimenti da parte dei vettori legacy. Nel confronto con il 2023 si rileva, invece, un incremento dei flussi di traffico, determinato dallo sviluppo di ulteriore connettività dei vettori legacy operanti sullo scalo – in particolare sui segmenti europeo e lungo raggio. Si osserva, inoltre, un riposizionamento dell'offerta dei vettori low cost dal mercato domestico a quello internazionale.

Alla luce di quanto osservato, nel corso del 2024 si attende un rafforzamento della domanda di trasporto internazionale con l'incremento dei collegamenti su destinazioni già in portafoglio nonché con l'avvio di nuove attività. Coerentemente con la programmazione dei primi mesi dell'anno, l'attività dei vettori low cost si concentrerà invece su destinazioni di breve e medio raggio, con una crescita delle connessioni verso l'area europea ed extra-europea.

Anche per il trasporto delle merci, i primi mesi del 2024 mostrano uno scenario nel complesso positivo, con volumi ampiamente superiori al 2019. Nel confronto con il 2023, si rilevano invece maggiori quantitativi di merce trasportata dai voli passeggeri (“belly”) e dal comparto dei freighters, mentre il segmento espresso risulta essere in contrazione.

A fronte di un traffico di aviazione commerciale in crescita in termini di merci e passeggeri rispetto al 2023, vi sono alcuni fattori di incertezza che potrebbero condizionare l'evoluzione del settore del trasporto aereo nel breve periodo.

A livello di contesto geopolitico, l'evoluzione dei conflitti attualmente in corso in area europea e mediorientale potrebbe ulteriormente condizionare i flussi di traffico passeggeri da e verso queste regioni. Anche il traffico merci sarà verosimilmente condizionato dall'evoluzione della situazione di tensione nel Mar Rosso: qualora la tendenza al rialzo dei noli marittimi sulle tratte che attraversano il Canale di Suez dovesse rafforzarsi, potrebbe aumentare il ricorso al trasporto aereo tra i mercati orientali e l'Europa, con un maggior beneficio anche per il comparto cargo gestito a Malpensa.

Dal punto di vista operativo, anche nel 2024 si prevede che il settore del trasporto aereo possa essere interessato dagli scioperi indetti da alcune categorie sindacali, sia in Italia che in altri Paesi europei, con effetti negativi

sulle attività degli scali e, di conseguenza, sul numero di passeggeri gestiti; non sono tuttavia attese criticità diverse da quelle già osservate in passato. Infine, tra i fattori di incertezza è bene annoverare anche alcuni temi di carattere economico – in particolare l'andamento dei mercati energetici ed il tasso di inflazione – i quali potrebbero condizionare direttamente o indirettamente le performance dell'azienda.

Pur in un contesto di consolidamento delle performance di traffico e dei risultati aziendali, che confermano risultati positivi anche per l'esercizio 2024, il management continua a monitorare attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando periodicamente le proiezioni di traffico, dei prezzi delle commodities e dei costi dei materiali da costruzione.”.

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 2023, dando lettura del seguente testo:

“SEA è obbligata alla redazione della Dichiarazione Non Finanziaria 2023, 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 e connettività, 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 2023, l'impronta carbonica diretta del sistema aeroportuale milanese si è ridotta del 37,4% rispetto all'anno precedente, beneficiando dell'approvvigionamento di quote di energia da fonti green. Le emissioni di scope 1 e 2 si sono ridotte da 106.277 tonnellate di CO2 nel 2022 a 66.557 nel 2023.

Sul fronte delle emissioni di CO2 di Scope 3, ovvero le emissioni indirette prodotte lungo la catena del valore del gestore aeroportuale, nel 2023 SEA ha implementato un programma di sostegno economico per l'impiego di Sustainable Aviation Fuel (SAF) presso gli aeroporti di Malpensa e Linate, riconoscendo un contributo pari a 500 €/t di “SAF puro” acquistato dalle compagnie ed effettivamente erogato presso i nostri aeroporti, al fine di coprire parte dell'extra-costi che ancora caratterizza il SAF rispetto al carburante tradizionale.

SEA, inoltre, ha proseguito con le iniziative per il contenimento delle emissioni derivanti dall'accessibilità aeroportuale di passeggeri e lavoratori, supportando lo shift modale. Nel 2023 è entrata in funzione la tratta Forlanini-San Babila della linea 4 della metropolitana milanese e sono continuati i lavori di costruzione della linea ferroviaria T2- Gallarate.

Prosegue infine l'impegno della SEA per la transizione all'elettrico con l'apertura a Malpensa di una stazione di ricarica elettrica ultra fast.

Lo scorso 8 giugno è stato rilasciato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di concerto con il Ministero della Cultura, il decreto di compatibilità ambientale del Masterplan di Malpensa al 2035 con

prescrizioni (DEC VIA n.282).

Si è intensificato nel 2023 l'impegno di SEA nella raccolta differenziata di rifiuti solidi urbani e assimilati all'interno dei propri aeroporti grazie a maggiori controlli presso i punti di conferimento dei rifiuti da parte degli operatori commerciali attivi nei terminal e ad una maggiore attenzione e verifica sul campo delle operazioni di raccolta effettuate dalle aziende incaricate.

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 conferma il trend di miglioramento degli aeroporti milanesi: l'indice ASQ Overall Satisfaction ha raggiunto a Linate il punteggio 4,16 (4,08 nel 2022) e 4,01 a Malpensa (3,93 nel 2022).

A comprova di quanto espresso dai passeggeri, per la prima volta entrambi gli aeroporti di Milano hanno ricevuto il prestigioso riconoscimento Airport Service Quality Award (ASQ) da ACI World, posizionandosi tra i migliori aeroporti europei nel 2023 nelle loro rispettive categorie.

Inoltre, ad attestare il completo recupero della qualità del servizio di connettività offerto dagli aeroporti milanesi, si segnala il rientro di Malpensa nella top 30 degli aeroporti meglio connessi al mondo, con un posizionamento al 27° posto rispetto al 56° raggiunto in periodo pandemico, con un ritorno ai livelli di connettività registrati nel 2019.

Passando al terzo tema, Equità e benessere dell'ambiente lavorativo, si evidenzia che la quota di personale femminile nel 2023 è cresciuta di 2,5 p.p. rispetto all'anno precedente, attestandosi al 32,8% dell'organico.

Nell'ottica di rendere sempre più dinamico, flessibile e inclusivo l'ambiente lavorativo, nel corso del 2023 sono stati sviluppati due progetti: il primo ha portato ad una più flessibile fruizione dello smart working, dando la possibilità di programmare la fruizione di mezze giornate, di distribuire la dotazione di giornate settimanali su base mensile e ha incrementato di una ulteriore giornata a settimana la dotazione per i dipendenti con figli di età inferiore a 5 anni.

Il secondo è relativo alle attività propedeutiche al conseguimento della certificazione di genere UNI/PdR 125/2022, che è stata rilasciata nel febbraio 2024.

Infine, come riportato dall' "Osservatorio sugli aeroporti milanesi", l'impatto socio-economico degli aeroporti milanesi, in particolare della Cargo City di Malpensa, nel 2023 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 47,5 miliardi di Euro, alle quali ha corrisposto l'attivazione di poco meno di 285 mila posizioni lavorative.

I flussi in valore di import-export, pari a 57,7 miliardi di euro, in aumento di 2,5 miliardi di euro rispetto all'anno precedente, che sono transitati da Malpensa nel 2023, corrispondono a circa il 4,6% del commercio estero italiano.

Dalla Cargo City di Malpensa è transitato l'11,6% 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 16,8%, al 15,3% e al 7,5%.

Va infine rilevato come le merci transitate nel 2023 dalla Cargo City di Malpensa rappresentino 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 e oltre un terzo delle esportazioni, destinate nei medesimi mercati, del comparto mobili/arredamento ed un quarto delle esportazioni del comparto meccanico in Asia Orientale.”.

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 della
SOCIETA’ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.*

delibera

1. di approvare il Bilancio di Esercizio di SEA al 31 dicembre 2023, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, che chiude con un utile di Euro 153.016.747,19;

2. di destinare l’utile dell’esercizio 2023 pari a Euro 153.016.747,19 nel seguente modo:

- Euro 153.000.000,00 a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,6120 per azione;

- Euro 16.747,19 a Riserva Straordinaria;

3. di fissare il termine per il pagamento del dividendo a decorrere dal 5 giugno 2024, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.”.

Terminata la lettura da parte del notaio, il Presidente rammenta agli intervenuti che la riserva legale ha raggiunto il quinto del capitale sociale ai sensi dell’art. 2430 Codice Civile.

Anticipa 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.

Dichiara quindi 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 cede dapprima la parola all’Amministratore Delegato che interviene per dare risposta ad alcune domande già pervenute alla Società da parte di alcuni soci, che il dottor Brunini ringrazia per la relativa formulazione. Precisa di voler offrire una risposta, che spera esaustiva, alla maggior parte delle domande.

In relazione alla domanda di informazioni sul “Comitato Utenti”, precisa che il Comitato utenti è un comitato obbligatorio ai sensi di legge per tutti gli aeroporti italiani e che ne fanno parte tutti i vettori operativi presso lo scalo; quindi, nel caso di SEA, tutte le compagnie aeree che operano a Linate o a Malpensa fanno parte del Comitato utenti di Malpensa o di Linate. SEA, secondo procedura, convoca il Comitato utenti ogni volta che, ad esempio, è necessario stabilire nuove tariffe.

Quanto alla domanda sulle quote 2023 di SEA sul mercato nazionale ed europeo, l'Amministratore Delegato afferma di volere iniziare a rispondere mentre, nel frattempo, è in corso, da parte dei collaboratori, la raccolta di ulteriori dati. Quanto al ranking di SEA, comunica che, in questo momento, il sistema SEA si colloca al 2° posto in Italia e al 9° posto in Europa come ranking per i passeggeri ed al 1° posto in Italia ed al 5° posto in Europa come ranking per le merci. Precisa che per il ranking-merci il confronto è con aeroporti simili a SEA, ovvero aeroporti generalisti (che hanno sia passeggeri che merci) e non sono inclusi in questo ranking aeroporti (come Liegi e Lipsia), che sono, invece, specializzati solo sulle merci.

Quanto alla domanda sulla sorte di Cargo City in relazione al Masterplan ed allo sviluppo verso sud del sedime aeroportuale, l'Amministratore Delegato considera corretto che nel formulare la relativa domanda si sia fatto riferimento al Decreto "Aria"; riferisce che il Masterplan è stato approvato con una riserva sull'espansione extra sedime, che era destinata ad accogliere le infrastrutture per consentire uno sviluppo ulteriore della parte cargo. Il Governo è intervenuto con il Decreto Aria (convertito in legge a novembre 2023), che sancisce la strategicità nazionale di Malpensa con particolare riferimento al cargo, chiedendo un'ulteriore valutazione per consentirne lo sviluppo. Allo stato attuale, quindi, occorre una nuova rivalutazione della prescrizione pertinente lo sviluppo dell'area cargo. Sono stati avviati confronti tra ENAC (quale proponente formale del Masterplan che poi, materialmente, è redatto da SEA) e il MASE ai fini di comprendere quali modalità procedurali applicare. Pur procedendo SEA a continue interlocuzioni informali con ENAC e MASE e pur essendo ottimisti sull'esito, l'Amministratore Delegato ritiene che i tempi non saranno brevi.

Quanto alla ulteriore richiesta sulle tempistiche dei più rilevanti progetti di ampliamento infrastrutturale che riguardano Malpensa e in particolare il T1, l'Amministratore Delegato comunica che il T1 XL è in fase di progettazione esecutiva e che l'obiettivo è finire i lavori per il 2028; il Pier Nord per il 2034; il Pier Sud per il 2036; il restyling del satellite A, a piano investimenti, è previsto in più fasi con conclusione al 2031 (ma sono in corso ancora valutazioni a cura dei competenti uffici che potrebbero portare ad una abbreviazione dei tempi); quanto poi alla Rapid Exit Taxiway verso nord la previsione è per il 2031.

Al termine dell'intervento dell'Amministratore Delegato, interviene il socio Marco Liera, il quale, rivolto un saluto agli intervenuti, precisa che il Presidente ha già dato in parte una risposta che si era riservato di porre sull'EBITDA, quando ha precisato che l'EBITDA gestionale è l'EBITDA corretto delle poste straordinarie. Chiede – rilevando che questa metrica non era presente nel bilancio dell'anno scorso – se si tratti di una metrica che si ritiene di aggiungere come espressione della redditività lorda, insieme all'EBITDA reported. Precisa che ci sono due dati, EBITDA reported e l'EBITDA gestionale, che, se ha bene intuito quanto appena riferito, è un'EBITDA adjusted delle componenti straordinarie.

Evidenzia quindi, per quanto riguarda i costi del lavoro, i dati della tabella a pagina 32 che indicano una diminuzione da 192,5 a 178,6 milioni (con una diminuzione di 13,9 milioni di euro, coerente anche con la diminuzione degli FTE, che sono diminuiti di 116 unità); rileva tuttavia che a pagina 35 è riportato che il costo del lavoro è pari a 178,6 migliaia di euro con un

incremento di 12,4. Il socio vorrebbe riconciliare i due dati in quanto tali costi in una tabella diminuiscono mentre nell'altra aumentano.

Afferma, per quanto riguarda le partecipate, di aver provato a fare il rapporto tra EBIT e fatturato della General Aviation; gli risulta un EBIT margin del 49% e formula un complimento perché si tratta di un EBIT margin che nemmeno Hermes riesce a realizzare così alto. Chiede se si tratti di un EBIT margin sostenibile, anche perché analogo a quello dell'anno passato. Conclude sul punto affermando che l'attività vada quindi identificata come un'attività luxury, che può beneficiare di livelli di redditività tipici di aziende del luxury.

Fatto riferimento ai valori di iscrizione a bilancio delle partecipazioni (cita tra le altre Sacbo, Dufrital e, SEA Prime), chiede se gli amministratori ritengano che ci siano plusvalenze inesprese.

Quanto alla descrizione in bilancio della cessione di ICT (rispetto alla cui descrizione esprime un giudizio di adeguatezza), rileva che i dipendenti sono circa trenta e che essi siano stati riassunti in SEA per effetto di una serie di cause e, poi, nuovamente distaccati presso la società che era stata ceduta. Chiede di eventuali impatti sulla logica economica dell'operazione e se di tale circostanza si fosse tenuto conto nella determinazione del prezzo di cessione.

Rivolge infine complimenti per la scelta di tenere l'assemblea in presenza, circostanza ormai sempre più rara, e considera che tenere le assemblee non in presenza sia scelta che non contribuisce al dialogo con gli azionisti.

Al termine dell'intervento, l'Amministratore Delegato prende la parola e chiede la collaborazione dei colleghi per il reperimento di informazioni quale quella necessaria per rispondere alla domanda sulla riconciliazione delle tabelle sul costo del lavoro e per confermare quanto si appresta a riferire sulle potenziali plusvalenze delle partecipate.

In merito alla osservazione sull'EBITDA gestionale, ritiene che il socio si sia già dato una risposta; osserva come ci siano stati due anni fortemente caratterizzati da partite straordinarie (per fortuna positive), e che, quindi, si è voluto rappresentare per quello che è, invece, il risultato al netto. Per quanto si possa essere contenti e soddisfatti delle partite straordinarie, esse rimangono appunto "straordinarie". Rileva come la Società tenga a rappresentare l'andamento tipico della gestione, nettato dalle partite straordinarie. Sottolinea che il risultato è, per fortuna, in miglioramento costante e che il risultato dell'anno passato è stato, anche al netto delle partite straordinarie, il miglior risultato di sempre, a parità di volumi. Precisa che sono stati fatti gli stessi volumi del 2019, con più low cost, (34.200.000 nel 2019 e 34.200.000 nel 2023): maggiore presenza di low cost, costi energetici più alti, eppure un EBITDA, al netto delle partite straordinarie, migliore anche del 2019.

Premesso che nel bilancio va comunicato l'EBITDA da contabilità, ribadisce che la Società intende rappresentare anche il risultato al netto delle partite straordinarie.

Comunica che SEA Prime – ottimamente gestita con un buon livello di autonomia dall'amministratore delegato Chiara Dorigotti, che gestisce l'azienda, producendo ottimi risultati – in termini di volumi è marginale (ed incide poco perché ha volumi chiaramente più piccoli, soprattutto rispetto alla parte passeggeri commerciali), ma produce ottimi risultati in termini di

EBITDA, anche perché beneficia di sinergie del gruppo; i risultati sono ritenuti sostenibili e capaci di permanere, salvi fatti eccezionali.

L'Amministratore Delegato giudica molto opportuna la domanda sulla cessione ICT e sulla sorte dei trenta lavoratori cui ha fatto riferimento il socio Liera; precisa che si è tenuto conto delle questioni riguardanti i lavoratori. Precisa che, come sempre, quando ci sono cause di lavoro, c'è un elevatissimo grado di incertezza e ribadisce che, nella gara, di tale circostanza si è tenuto conto; sono stati creati meccanismi perché il prezzo potesse cambiare. Comunica quindi che l'esito della gara è stato, quanto alla parte economica, migliore rispetto alla base d'asta e migliore rispetto alle aspettative della Società (nonostante l'insuccesso delle cause). Precisa che ci sono ancora discussioni aperte, perché, a questo punto, la decisione del passaggio in Lutech è operato dall'interessato su base volontaria. Ricorda che inizialmente nel perimetro c'erano sessanta persone che si occupavano di manutenzione della parte *no core* della ICT e i distaccati cui ha inteso riferirsi il socio Liera sceglieranno se continuare a fare attività informatica in Lutech o fare altro in SEA. Ritiene che, anche dal punto di vista industriale, l'operazione rimane valida perché l'obiettivo principale dell'operazione medesima era di migliorare lo standard di servizio su quella parte di ICT, facendo leva su competenze aggiornate. Considera positivamente la circostanza che la società che ha vinto la gara sia estremamente solida e che si tratti del terzo operatore in Italia in questa industria.

Quanto alla domanda sulla esposizione in bilancio dei dati del costo del lavoro, riferisce che il costo del lavoro nel 2022 è pari a 192,5 milioni, includendo 26,4 milioni legati a incentivi all'esodo, a fronte della sottoscrizione di un accordo di prepensionamento. Al netto di questo, il costo del lavoro ha registrato un incremento di 12,4 milioni circa, come esposto in relazione. Si tratta quindi di incremento legato principalmente all'aumento della base retributiva e precisa che c'è stato, quindi, il combinato effetto di minori risorse e la retribuzione unitaria.

Il socio Liera dà atto che la riconciliazione dei dati avviene con il comunicato importo di 26 milioni.

Quindi l'Amministratore Delegato, passando alla domanda su partecipazioni e plusvalenze, ritiene possibile che ci siano plusvalenze implicite ma che esse saranno rilevabili allorché si manifesteranno. Invita però a fare attenzione a guardare, anche in riferimento a Bergamo, i volumi complessivi, perché occorre vedere il risultato netto. Non si può, però, fare un confronto volume su volume. Ribadisce che è verosimile che ci siano, in relazione ad alcune partecipate (ma non tutte), plusvalenze implicite.

Chiesta la parola, interviene il socio Claudio Ferrari, il quale anticipa un ringraziamento perché è riuscito a ritirare i dividendi degli ultimi dieci anni e "farsi una pizza" con la moglie. Precisato che, comunque, "va bene anche questo", anticipa di volersi soffermare sulla Relazione Non Finanziaria, anticipando di voler formulare domande precise.

Chiede quale sia l'incidenza della CO₂ per passeggero. Osserva – giudicandolo un intervento mostruoso – la riduzione delle tonnellate di CO₂ da 106.000 a 66.000; gli appare addirittura eccessivo l'aver abbattuto del 50% le emissioni di CO₂, considerando ciò un grandissimo vantaggio per l'ambiente e per la società.

Chiede se i carbon credits siano di tipo volontario o di tipo obbligatorio; sottolinea l'acquisto da parte di SEA, per 430.000 euro, di crediti di carbonio, per pareggiare le emissioni di CO₂.

Vorrebbe qualche informazione in più sul programma "Net Zero Emission", precisando di attendere una risposta, anche in separata sede, non ritenendo necessario sia fornita risposta adesso, in assemblea.

Fa quindi riferimento ad un contenzioso con il GSE per l'emissione di certificati bianchi che, indicato negli anni precedenti, non è più riscontrato dalla ultima relazione; chiede se sia stato risolto.

Domanda quindi la ragione dell'assenza di impianti fotovoltaici sui tetti dell'aeroporto e del parcheggio; ritiene che tali impianti contribuirebbero significativamente alla riduzione delle emissioni di CO₂.

Quindi – pur dichiarandosi consapevole che gli verrà replicato che non è possibile alla Società dare una simile risposta – fa presente che il socio (di minoranza ma di fatto di gestione) F2i continua (in modo più che lecito) la ricerca di acquisizione di aeroporti e vorrebbe sapere se ciò potrebbe mettere in difficoltà lo spirito della SEA. Rammenta infatti, da milanese, che gli aeroporti di Milano furono comprati dal Comune di Milano con un bond sottoscritto da tutti i cittadini e ritiene che, pertanto, gli aeroporti di Milano debbano restare di Milano. Sebbene questo non significhi che F2i non debba espandersi, teme che F2i possa condizionare la politica non solo della SEA ma anche di altri aeroporti, di cui ha già acquistato una partecipazione; teme che ciò possa snaturare l'anima della SEA. Considera che ciò costituirebbe un aspetto veramente negativo perché, evidentemente, la SEA è di Milano. Rammenta che era socia di SEA anche la Provincia e ritiene che anche la cessione operata dalla Provincia, con l'uscita da SEA, abbia spostato il tema.

Annunciando di formulare l'ultimo quesito, chiede se la Società andrà in Borsa e, ove ciò accadesse, quale sarà il ruolo dei piccoli azionisti che seguono fedelmente SEA da 25/30 anni.

Al termine dell'intervento, l'Amministratore Delegato chiede che si dia seguito alla formulazione di altre domande, invitando i colleghi a procurare, nel frattempo, materiale per rispondere a domande quali quelle sul CO₂ per passeggero e sul contenzioso GSE

Prende quindi la parola il socio Giuseppe Lunetta che, dopo un saluto, ringrazia per l'attività che, visti i numeri, risulta assolutamente efficace.

Fatto riferimento all'aumento di attività degli aeroporti ed alla diminuzione di personale, chiede un chiarimento sulla politica della sicurezza; auspica che essa sia non solo all'altezza della situazione ma anche oggetto di una continua osservazione da parte della Società.

Chiede quindi, precisando trattarsi di una domanda di mercato, come si sia evoluto il mercato dei passeggeri e delle merci nel mondo e in Europa nel 2023 rispetto agli anni confrontabili.

Il Presidente chiede se ci siano altre domande e, constatato che nessun altro interviene, cede la parola all'Amministratore Delegato. Questi, in attesa di alcuni dati da parte dei colleghi, precisa che, in relazione ai carbon credits, SEA (attraverso ACI Europe) aderisce ad un programma nato nel 2009 ed è stata una dei primi aeroporti ad aderire. Si tratta di un programma di accreditamento che certifica la politica su temi di decarbonizzazione ed impegna la Società in una roadmap per migliorare il proprio footprint

carbonico. L'impegno per conseguire la certificazione implica anche l'acquisto di carbon credit; non si tratta, quindi, di un obbligo di legge ma di una scelta volontaria della Società. La Società, infatti, considera importante la certificazione perché significa essere tra gli aeroporti più attenti a questo fenomeno.

Ribadisce quindi – rispondendo a quesito esplicito dalla platea – trattarsi di un acquisto volontario da un punto di vista legale che diventa obbligatorio per conseguire la certificazione; senza questi acquisti la Società sarebbe in difficoltà ad ottenerla.

Ad ulteriore richiesta dalla platea circa quanti tipi di Carbon Credit esistano, l'Amministratore Delegato risponde svolgendo alcune brevi considerazioni sui diversi tipi di Carbon Credit esistenti, i progetti cui sono legati e la loro qualità.

L'Amministratore Delegato dà atto che c'è comunque una crescente attenzione, anche da parte di SEA sulla qualità dei Carbon Credit.

Per quanto riguarda il "Net Zero", la Società ha approvato una strategia ed un percorso per raggiungere il "Net Zero", con un impegno al "Net Zero" per l'eliminazione delle emissioni controllate dal Gestore Aeroportuale (quelle cosiddette di Scope 1 e 2), ovvero che sono direttamente o indirettamente responsabilità della Società. Il piano è passato in Consiglio di Amministrazione e si tratta quindi di un impegno formalizzato. Consta, essenzialmente, di tre pilastri: il primo è la riduzione dei consumi (ridurre la domanda, anche attraverso investimenti – che sono già in parte stati effettuati e che continueranno – sull'efficienza energetica dell'infrastruttura e, quindi, sugli impianti); il secondo pilastro è la produzione in situ di energia attraverso impianti fotovoltaici (è in fase di realizzazione quello di Linate mentre si sta ragionando – pianificando quindi e non ancora progettando – su quello per Malpensa); il terzo pilastro è l'acquisto da fonti rinnovabili cioè di energia rinnovabile.

L'Amministratore Delegato – nel corso della illustrazione dei pilastri del Net Zero – risponde, con riferimento alla domanda sulla possibilità di impianti fotovoltaici sui tetti, che una simile opzione è stata valutata ma si è ritenuto che sia più conveniente un impianto più grande a terra.

Il dottor Brunini chiede quindi al socio Lunetta a quale tipo di sicurezza facesse riferimento: se ad esempio antiterrorismo o alla sicurezza operativa dei voli. Allorché il socio precisa trattarsi di sicurezza del personale, l'Amministratore Delegato ricorda l'esistenza di norme stringenti e che SEA ha un ufficio (composto da diverse persone), dedicato alla sicurezza sul lavoro. Vengono misurati dalla Società i dati che riguardano incidenti sul lavoro o malattie legate al lavoro. Riferisce che, proprio nelle ultime settimane, si sono svolte le riunioni annuali con i rappresentanti dei lavoratori per fare il punto della situazione e confrontarsi sui dati, che sono estremamente buoni: il 2023 è stato un anno record, difficilmente pareggiabile in futuro, perché ci sono stati pochissimi incidenti e nessuno grave; si è trattato, per la stragrande maggioranza, di incidenti in itinere (cioè, di chi stava andando a lavorare). Il dottor Brunini conferma trattarsi di un dato molto basso e tenuto sotto controllo, con estrema attenzione.

Quanto alla domanda sul mercato delle merci, l'Amministratore Delegato riferisce che esso è stato particolarmente scosso, come avesse avuto un sussulto, dal Covid e che, per una serie di motivi legati anche alle

strozzature della logistica navale, c'è stata una bolla durante il Covid. Malpensa è riuscita a consolidare tale bolla (pure essendoci stato un "rimbalzino" in giù nel 2022, e i numeri sono ben superiori alla fase pre-Covid). In termini strutturali, si prevede una tendenziale crescita del segmento espresso, nonostante una contrattura dopo una grande crescita. Il GDP mondiale è previsto in crescita e, trattandosi di un settore legato al GDP mondiale, è previsto un mercato – magari complessivamente – in graduale crescita a livello globale nei prossimi anni. Si tratta di un mercato più volatile, che risente maggiormente dei cicli economici, salendo e scendendo in maniera più estrema.

Quanto alla domanda del socio Ferrari sul socio F2i, l'Amministratore Delegato conferma che SEA non può rispondere a domande che riguardano gli azionisti. Il management gestisce al meglio l'azienda secondo il perimetro che ha. Sono invece di spettanza degli azionisti le operazioni straordinarie che gli azionisti effettuano e, ancor di più, quelle che riguardano altri aeroporti.

Quindi in riferimento al contenzioso GSE, l'Amministratore Delegato precisa che si trattava di un contenzioso che riguardava SEA Energia e quindi, dato che SEA Energia non fa più parte del Gruppo SEA, esso non riguarda più la Società.

Quanto alla domanda del CO₂ per passeggero, comunica il dato di 1,8 chili per passeggero. Segue un breve scambio di battute con il socio Ferrari che comunica che l'aeroporto di Palermo ha ridotto il proprio rapporto a 0,59 da 0,67, osservazione alla quale l'Amministratore Delegato risponde precisando trattarsi di un dato poco significativo (perché riferito a consumi di energia rigidi e fissi indipendentemente dai volumi del traffico), e di un raffronto che non è stato effettuato e di non saper rispondere ad una domanda sull'aeroporto di Palermo.

Interviene il socio Marco Giovanniello per chiedere, in relazione alla propria richiesta sulle tempistiche delle infrastrutture, se ci sia una data immaginabile per il progetto del satellite di Malpensa T1; l'Amministratore Delegato precisa che il Pier Nord ed il satellite potrebbero essere alternativi e che ciò dipenderà in larga misura dai volumi di traffico. Allo stato attuale, SEA immagina di implementare un Pier Nord, e, quindi, uno sviluppo a nord, senza realizzare il satellite. Invita a considerare, però, che nel Masterplan è previsto il satellite, e che, quindi, laddove i volumi di traffico dovessero renderlo necessario, sarà attivato anche il satellite.

Chiede quindi la parola il socio Marcello Giuseppe che formula complimenti per l'esercizio del 2023 ed i relativi risultati; giudica ottimo il bilancio con l'utile netto "che parla da solo". Fatto riferimento all'intervento del dottor Brunini sul restyling a Malpensa e sugli investimenti nelle infrastrutture che arrivano fino ad oltre il 2035, il socio rammenta come si sia parlato, in riferimento a Linate, di una ristrutturazione dell'area dei parcheggi e dell'area direzionale. Stante l'inizio di questi lavori, a breve, chiede accenni sui costi operativi di questa operazione.

L'Amministratore Delegato domanda, ottenendo conferma, se si intenda fare riferimento agli investimenti più che ai costi operativi. Comunica, in riferimento al LAD (Linate Airport District), che si tratta di un investimento quasi completamente a carico di terzi. Anni addietro è stata svolta una procedura selettiva per selezionare un operatore immobiliare; a tale

soggetto saranno subconcesse alcune aree ed esso investirà e svilupperà, a fronte di un affitto a SEA per la subconcessione di quelle aree. Rammenta, salvo errori, trattarsi di un investimento sostenuto da tale terzo per circa 130 milioni di euro, come precisato dal Presidente.

Quanto ai parcheggi, alcuni saranno a carico dello stesso operatore immobiliare, altri sono risistemazioni complessive dei parcheggi anche a fronte del LAD, altri ancora sono relativi al progetto della metro. Riferisce trattarsi di progetti in corso di definizione e che sono previsti investimenti sui parcheggi per esigenze dei passeggeri, degli utenti della metro di interscambio nonché degli operatori e dei dipendenti SEA.

Alla domanda del socio Marcello Giuseppe sulla durata della subconcessione, l'Amministratore Delegato precisa trattarsi di durata coerente con quella della concessione di SEA (che dura fino al 2043), e, più precisamente, di una scadenza della subconcessione di poco anticipata rispetto al termine della concessione.

Allorché il Presidente constata che non ci sono ulteriori richieste di intervento o replica, il notaio rammenta che si procederà a due votazioni distinte: una per l'approvazione del bilancio e, successivamente, una per la destinazione del risultato.

Il Presidente dà avvio alle operazioni di voto relative all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2023.

Hanno luogo le votazioni mediante alzata di mano.

Completata, con l'aiuto del notaio, la raccolta delle espressioni di voto, il Presidente – dopo che il notaio ha ottenuto conferma che, al momento, sono rappresentati in sala n. 249.595.363 azioni ordinarie – dichiara la proposta approvata all'unanimità degli intervenuti, avendo partecipato al voto, in proprio o per delega, n. 22 azionisti portanti n. 249.595.363 azioni, e precisamente:

- favorevoli n. 249.595.363 azioni;
- nessuna azione contraria;
- nessuna azione astenuta;
- nessun non votante.

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

Si precisa che l'indicazione nominativa dei soci votanti favorevoli, contrari e astenuti, con i relativi quantitativi azionari, risulterà dal foglio presenze allegato al verbale assembleare **e ciò a valere per tutte le votazioni**.

Si passa alla votazione sulla destinazione del risultato di esercizio.

Hanno luogo le votazioni mediante alzata di mano.

Completata, con l'aiuto del notaio, la raccolta delle espressioni di voto, il Presidente dichiara la proposta approvata a maggioranza degli intervenuti, avendo partecipato al voto n. 249.595.363 azioni, e precisamente:

- favorevoli n. 249.594.927 azioni;
- contrarie n. 436 azioni;
- nessuna azione astenuta;
- nessun non votante.

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

Si passa alla trattazione del **secondo punto all'Ordine del Giorno (2. distribuzione di riserve disponibili)**.

Il Presidente comunica che il Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 26 marzo ultimo scorso ha deliberato di proporre all'assemblea la distribuzione di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 40.000.000,00 corrispondente a Euro 0,16 per azione. Il Consiglio ha ritenuto che tale proposta sia coerente con i piani di sviluppo di SEA e trovi fondamento nei risultati dell'esercizio 2023, nella solida situazione patrimoniale della Società e nelle positive prospettive future.

Il Presidente chiede quindi al notaio di dare lettura di proposta deliberativa; a tale richiesta aderendo, il notaio dà lettura della seguente proposta:

"L'Assemblea ordinaria degli Azionisti della SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.,

delibera

- la distribuzione di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 40.000.000,00 corrispondente a Euro 0,16 per azione;

- di stabilire il pagamento delle suindicate riserve a decorrere dal 5 giugno 2024, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria."

Al termine della lettura della proposta, 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 replica.

Chiesta la parola, interviene il socio Marco Liera, che, in relazione alla distribuzione delle riserve disponibili, dà atto che, fintanto che la Società resta non quotata, la distribuzione di riserve è uno dei pochi modi per dare liquidità, seppure parziale, agli azionisti.

Anticipa di voler formulare due domande: la prima domanda è avere rassicurazioni sul fatto che il credit rating rimanga positivo e consenta di ottenere finanziamenti a condizioni favorevoli (senza pregiudizio – da un punto di vista finanziario – derivante dalla distribuzione, stante la ridotta patrimonializzazione della Società). La seconda domanda è se siano state esaminate alternative alla distribuzione di liquidità agli azionisti, come, ad esempio, il buy-back e, ove questa valutazione sia avvenuta, perché tale ipotesi non sia stata presa in considerazione.

Terminato l'intervento, prende la parola il socio Marco Giovannello, il quale afferma di voler contestare la proposta di distribuzione anche delle riserve, che si associa alla propria contrarietà alla distribuzione quasi integrale dell'utile a dividendo. Dà atto – nella propria qualità di utente degli aeroporti (più che in quella di azionista dal momento che, essendo azionista per cinque azioni, la sua posizione è sostanzialmente irrilevante) – dell'effettivo miglioramento del livello di comfort per i passeggeri. Rammenta che, nella giornata di domani, ci sarà l'inaugurazione dell'ingrandimento della Lounge Leonardo, che è benvenuta perché, soprattutto da utente, considera che essa abbia molto successo e funzioni.

Afferma che, in generale ("più da tifoso che da azionista"), gli piacerebbe che gli azionisti lasciassero un po' più di "pocket money" a SEA per migliorare ancora di più la struttura. Pur non volendo entrare in "beghe da campanile", riscontra positivamente il miglioramento di Fiumicino, passato da livelli bassissimi a livelli molto alti di comfort. Ha l'impressione che SEA e

il suo management potrebbero fare molto meglio se gli azionisti non raschiassero il fondo del barile delle risorse disponibili.

Pur capendo, infatti, come "il Comune abbia bisogno", ritiene che si stia esagerando. Da cittadino milanese, vorrebbe che il Comune di Milano lasciasse a SEA più soldi per migliorare quella che, a detta del socio, costituisce la porta di accesso della città, che "più bella è, meglio è". Ritiene che sia giusto lasciare "qualche soldo in più perché i soldi, qua, si fanno".

Il socio Claudio Ferrari interviene ed osserva come la distribuzione dei dividendi sia nella logica di un'azienda, mentre considera eccessivo il ricorso alle riserve straordinarie, visto che il cash flow è leggermente peggiorato. Dopo rapide ulteriori considerazioni, conclude affermando che, comunque, "il nostro parere conta un tubo".

Terminati gli interventi, l'Amministratore Delegato prende la parola ed afferma di volere assicurare gli intervenuti perché la distribuzione dei dividendi, anche straordinari, si basa su un'analisi della struttura patrimoniale e finanziaria dell'Azienda, nonché sulle sue prospettive future che già si materializzano in questi primi mesi di gestione. È in corso, come rammenta di aver rapidamente rappresentato, un percorso di consolidamento. Chiesto ai colleghi il dato relativo al rapporto di indebitamento che desidera riferire, comunica che SEA, rispetto ai benchmark, è poco indebitata, anzi estremamente poco indebitata; ciò è talmente vero che chi si occupa di finanza direbbe che la Società è troppo poco indebitata, cioè che ha una struttura finanziaria inefficiente. Pertanto, prosegue, non ha senso non distribuire dividendi e ciò anche in riferimento agli investimenti futuri.

Fa poi presente che, ad essere sinceri, occorre ricordare come l'azionista, allorché c'è stato un momento di difficoltà e c'erano addirittura dividendi già deliberati, abbia consentito a sospenderne la distribuzione; pertanto, l'azionista è stato presente.

Prosegue informando che SEA ha, oggi, effettuato una serie di previsioni, analisi e pianificazioni ed è emerso che c'è spazio (pur distribuendo anche riserve straordinarie) per aumentare gli investimenti progettati; c'è un EBITDA cresciuto, ci sono buone prospettive ed un debito estremamente basso (tra i più bassi del settore). C'è quindi ampio spazio per crescere con gli investimenti laddove necessario; laddove si ravvedesse la necessità di rafforzare e potenziare gli investimenti (che l'anno scorso e quest'anno hanno superato i 100 milioni, toccando i livelli massimi raggiunti dall'Azienda negli ultimi 7/8 anni), c'è spazio ancora per aumentare gli investimenti senza metterla a repentaglio.

Riferisce che è in esame di procedere all'ottenimento di un rating, che oggi SEA non ha. È presumibile che si procederà in tal senso e la Società è serena nel presentarsi alle agenzie di rating.

Comunica quindi che il rapporto indebitamento netto/EBITDA di SEA è sotto l'uno, mentre la media delle altre società aeroportuali è oltre il tre; questo significa che la leva finanziaria media di tali aziende è tre volte più alta di quella di SEA. Questo significa che non ha senso trattenere risorse in azienda, che sarebbe poco efficiente, e che è giusto distribuire agli azionisti, che in quanto tali hanno il diritto di vedere remunerato il loro capitale investito. Riferisce come il covenant che SEA ha con il sistema finanziario prevede il limite di 3,8 e che, pertanto, SEA potrebbe avere quattro volte il

debito che ha oggi. Ribadisce che c'è, pertanto, una situazione di totale serenità.

L'Amministratore Delegato afferma di comprendere la sollecitazione a fare di meglio ed afferma che si proverà. Ritene che non ci siano limiti imposti e che SEA deve semplicemente trovare progetti simili a quelli che sta, man mano, sviluppando e che siano anche sostenibili dal punto di vista economico-finanziario. Precisa che l'intento è di investire laddove c'è un senso sia per il passeggero ma anche per l'azionista, cercando di coniugare – trovando il giusto equilibrio – tra investire in qualità e dare soddisfazione agli investitori.

All'intervento del socio Liera che ricorda la richiesta relativa alla opzione buy back, l'Amministratore Delegato risponde che l'ipotesi – ad oggi – non è stata considerata e non sembrava necessaria. Non è tuttavia escluso che in futuro possano farsi dei ragionamenti in proposito.

Interviene il Presidente per dare atto che si tratta di una ipotesi oggi molto di moda (che, però, ha anche alcune diverse implicazioni sia da un punto di vista di struttura che amministrativo) e che, semplicemente, non è stata neanche messa sul tavolo in quanto si è operato nel modo che sembrava più lineare.

Nessuno ancora chiedendo di intervenire, si passa alla votazione del secondo punto all'ordine del giorno.

Il notaio chiede ed ottiene conferma che non ci sono state variazioni nelle presenze.

Hanno quindi luogo le votazioni mediante alzata di mano.

Completata, con l'aiuto del notaio, la raccolta delle espressioni di voto, il Presidente – avuta conferma che non ci sono state variazioni nelle presenze – dichiara la proposta approvata a maggioranza degli intervenuti, con il seguente risultato:

- favorevoli n. 249.594.927 azioni;
- contrarie n. 436 azioni;
- nessuna azione astenuta;
- nessun non votante.

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

Quindi, rilevato l'esaurimento dei lavori della riunione, il Presidente dichiara sciolta la riunione medesima alle ore 11 e 25 minuti e rivolge agli intervenuti un ringraziamento per la partecipazione agli odierni lavori.”.

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

Il presente verbale viene da me notaio sottoscritto alle ore 15 e 55 di questo giorno trenta maggio duemilaventiquattro.

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

Firmato Filippo Zabban

SPAZIO ANNULLATO

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

Allegato " A " all'atto
in data 30-5-2024
n. 76292/16236 rep. 06 maggio 2024 10.09.11

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024
(2^ Convocazione del 06 maggio 2024)

SITUAZIONE ALL'ATTO DELLA COSTITUZIONE

Sono ora rappresentate in aula numero 249.595.363 azioni ordinarie

pari al 99,838145% del capitale sociale, tutte ammesse al voto.

Sono presenti in aula numero 22 azionisti , di cui

numero 11 presenti in proprio e numero 11

rappresentati per delega.



Azionisti in proprio: 11
Azionisti in delega: 11
Teste: 10 Azionisti. :22

SPAZIO ANNULLATO

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

06/05/2024 10:25:07

Elenco Intervenuti (Ricevuti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare		Ordinaria	
	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente		
1		FERRARI CLAUDIO GIOVANNI	431	
			0,000172%	
2		LUNETTA GIUSEPPE	3	
			0,000001%	
3		GIOVANNIELLO MARCO	5	
			0,000002%	
4		ZIBARDI MARCO MAURIZIO	3	
			0,000001%	
5		BORSANI GUIDO ANDREA	0	
1	R	COMUNE DI MILANO	137.023.622	
		Totale azioni	137.023.622	
			54,809449%	
6		ZANINI MAURO	3	
			0,000001%	
7		GANCI MARILENA	12.921	
1	D	CERONI CECILIA MARIA	1	
2	D	GANCI GABRIELLA	2	
3	D	DE MILATO CAMILLO	10	
4	D	BUONGIOVANNI NUNZIO	10	
5	D	GERLI ELISABETTA	1	
6	D	FORMIGA PAOLO PIETRO	1	
7	D	GARIONI LUIGINA ROSANNA	2	
8	D	FERLA GIANFRANCO	1	
9	D	VIOLANTE BRUNO	10	
10	D	CREMAGNANI ADRIANA	2	
		Totale azioni	12.961	
			0,005184%	
8		MARCELLO GIUSEPPE	1	
			0,000000%	
9		LIERA MARCO	15.300	
1	D	OLI.REB SA	12.213	
		Totale azioni	27.513	
			0,011005%	
10		POLERA ALESSANDRA	0	
1	R	2I AEREOPORTI S.P.A.	90.975.180	
2	R	F2I SGR S.P.A. IN NOME E PER CONTO DI F2I SECONDO FONDO ITALIANO PER LE INFRASTRUTTURE	21.555.641	
		Totale azioni	112.530.821	
			45,012328%	



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

06/05/2024 10:25:07

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare			Ordinaria
	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente		
		Totale azioni in proprio	28.667	
		Totale azioni in delega	12.253	
		Totale azioni in rappresentanza legale	249.554.443	
		TOTALE AZIONI	249.595.363	
			99,838145%	
		Totale azionisti in proprio	8	
		Totale azionisti in delega	11	
		Totale azionisti in rappresentanza legale	3	
		TOTALE AZIONISTI	22	
		TOTALE PERSONE INTERVENUTE	10	

Legenda:
D: Delegante R: Rappresentato legalmente

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

06 maggio 2024 11.05.28

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364 comma 1 n.1 codice civile

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 22 azionisti, portatori di n° 249.595.363 azioni
ordinarie, di cui n° 249.595.363 ammesse al voto,
pari al 99,838145% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.595.363	100,000000	100,000000	99,838145
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.595.363	100,000000	100,000000	99,838145
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	249.595.363	100,000000	100,000000	99,838145



Azionisti in proprio: 11
Azionisti in delega: 11
Teste: 10 Azionisti. :22

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

06 maggio 2024 11.08.07

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Destinazione del risultato dell'esercizio**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 22 azionisti, portatori di n° 249.595.363 azioni
ordinarie, di cui n° 249.595.363 ammesse al voto,
pari al 99,838145% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.594.927	99,999825	99,999825	99,837971
Contrari	436	0,000175	0,000175	0,000174
Sub Totale	249.595.363	100,000000	100,000000	99,838145
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	249.595.363	100,000000	100,000000	99,838145



Azionisti in proprio: 11
Azionisti in delega: 11
Teste: 10 Azionisti. :22

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

06 maggio 2024 11.20.54

Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Distribuzione di riserve disponibili**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 22 azionisti, portatori di n° 249.595.363 azioni
ordinarie, di cui n° 249.595.363 ammesse al voto,
pari al 99,838145% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.594.927	99,999825	99,999825	99,837971
Contrari	436	0,000175	0,000175	0,000174
Sub Totale	249.595.363	100,000000	100,000000	99,838145
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	249.595.363	100,000000	100,000000	99,838145



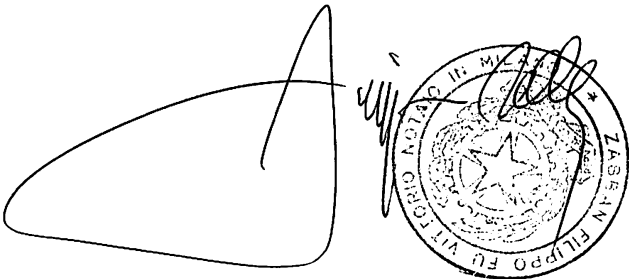
Azionisti in proprio: 11
Azionisti in delega: 11
Teste: 10 Azionisti. :22

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROI Assemblea Ordinaria del 29/04/2024

ELENCO PARTECIPANTI

NOMINATIVO PARTECIPANTE	Parziale	Totale	RISULTATI ALLE VOTAZIONI		
			Ordinaria		
DELEGANTI E RAPPRESENTATI			1	2	3
BORSANI GUIDO ANDREA		0			
- IN RAPPRESENTANZA DI					
COMUNE DI MILANO	137.023.622		F	F	F
		137.023.622			
FERRARI CLAUDIO GIOVANNI	431		F	C	C
		431			
GANCI MARILENA	12.921		F	F	F
- PER DELEGA DI					
BUONGIOVANNI NUNZIO	10		F	F	F
CERONI CECILIA MARIA	1		F	F	F
CREMAGNANI ADRIANA	2		F	F	F
DE MILATO CAMILLO	10		F	F	F
FERLA GIANFRANCO	1		F	F	F
FORMIGA PAOLO PIETRO	1		F	F	F
GANCI GABRIELLA	2		F	F	F
GARIONI LUIGINA ROSANNA	2		F	F	F
GERLI ELISABETTA	1		F	F	F
VIOLANTE BRUNO	10		F	F	F
		12.961			
GIOVANNIELLO MARCO	5		F	C	C
		5			
LIERA MARCO	15.300		F	F	F
- PER DELEGA DI					
OLLREB SA	12.213		F	F	F
		27.513			
LUNETTA GIUSEPPE	3		F	F	F
		3			
MARCELLO GIUSEPPE	1		F	F	F
		1			
POLERÀ ALESSANDRA	0				
- IN RAPPRESENTANZA DI					
2I AEREOPORTI S.P.A.	90.975.180		F	F	F
F2I SGR S.P.A. IN NOME E PER CONTO DI F2I SECONDO FONDO ITALIANO PER LE INFRASTRUTTURE	21.555.641		F	F	F
		112.530.821			
ZANINI MAURO	3		F	F	F
		3			
ZIBARDI MARCO MAURIZIO	3		F	F	F
		3			

Legenda:
1 Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364 comma 1 n.1 codice civile 2 Destinazione del risultato dell'esercizio
3 Distribuzione di riserve disponibili



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.
☒	Atto registrato presso l'Agenzia delle Entrate di Milano DP II, in data 03/06/2024 al n. 52413 serie 1T con versamento di € 200,00.

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 2023

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2023

410

Milano Malpensa

SEA MilanAirports

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 2023 e altri indicatori
8	Relazione sulla gestione 2023
9	Eventi di rilievo dell'esercizio 2023
10	Quadro economico di riferimento
14	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>
26	<i>Conto economico</i>
31	<i>Stato patrimoniale riclassificato</i>
33	<i>Indebitamento finanziario netto</i>
33	<i>Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA</i>
34	Indicatori Alternativi di Performance
35	Investimenti del Gruppo SEA
37	Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio
38	Evoluzione prevedibile della gestione
39	Andamento operativo - Analisi di settore
40	<i>Commercial Aviation</i>
41	<i>General Aviation</i>
43	Risk Management Framework
50	Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2023
55	Altre informazioni
55	<i>Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario</i>
55	<i>Customer Care</i>
57	<i>La progettualità europea</i>
58	<i>Le risorse umane</i>
61	Sistema di Corporate Governance
65	Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti
65	Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti
66	Gruppo SEA - Bilancio Consolidato
67	Prospetti contabili
71	Note esplicative al Bilancio Consolidato
129	Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Consolidato
135	SEA SpA - Bilancio Separato
136	Prospetti contabili
140	Note esplicative al Bilancio Separato
197	Relazione del Collegio Sindacale all'assemblea degli azionisti di SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.
205	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 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 stato riaperto il 31 maggio 2023, dopo essere stato chiuso nel 2020 per il ridimensionamento del traffico aereo a seguito della pandemia. Il Terminal è interamente dedicato a easyJet e il restyling effettuato è finalizzato al miglioramento dell'esperienza di viaggio dei passeggeri, dalle fasi di check-in e controlli fino all'imbarco. 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. Dopo aver 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, si è confermato 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, con cui, da luglio 2023, è collegato anche tramite la rete metropolitana cittadina, si configura come un vero e proprio *city airport*, con strutture e aree dedicate al *business* e allo *shopping*.

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 SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A. AL
31 DICEMBRE 2023



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

* Si evidenzia che la partecipazione nella società Malpensa Logistica Europa S.p.A è stata ceduta il 4 luglio 2023.



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 2023 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

Azionisti pubblici

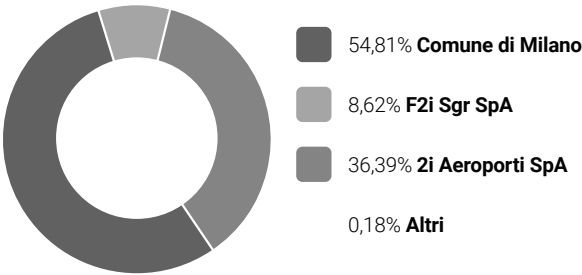
8 enti/società	
Comune di Milano ^(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

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).



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Triennio 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 Giacomo Alberto Bermone*

SOCIETÀ DI REVISIONE

EY 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

* Nominato dall'assemblea del 28 aprile 2023 in sostituzione del dott. Daniele Angelo Contessi, che ha assunto la carica di Sindaco Effettivo dal 9 novembre 2022.

** Nominata dall'Assemblea del 28 aprile 2023 con incarico per gli esercizi 2023-2031.



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

PRINCIPALI DATI ECONOMICO FINANZIARI AL 31 DICEMBRE 2023 E ALTRI INDICATORI

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

Dati Economici

(in migliaia di euro)	2023	2022	Variazione
Ricavi	801.105	767.516	33.589
EBITDA ⁽¹⁾	335.284	290.249	45.035
Risultato operativo	206.210	199.500	6.710
Risultato prima delle imposte	223.240	197.639	25.601
Risultato netto da Attività cessate	775	(2.027)	2.802
Risultato netto del Gruppo	156.207	182.460	(26.253)

⁽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 2023	31 dicembre 2022	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.277.219	1.354.637	(77.418)
Capitale circolante (B)	(268.687)	(356.944)	88.257
Fondi rischi e oneri (C)	(195.156)	(229.124)	33.968
Fondi relativi al personale (D)	(27.406)	(30.942)	3.536
Altri debiti non correnti (E)	(1.821)	(6.590)	4.769
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	784.149	731.037	53.112
Patrimonio netto di Gruppo	499.017	342.836	156.181
Patrimonio netto di terzi	31	31	0
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	285.101	388.170	(103.069)
Totale fonti di finanziamento	784.149	731.037	53.112

(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 2023 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 2022).

⁽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 2023	31 dicembre 2022	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	114.242	76.819	37.423

Altri Indicatori

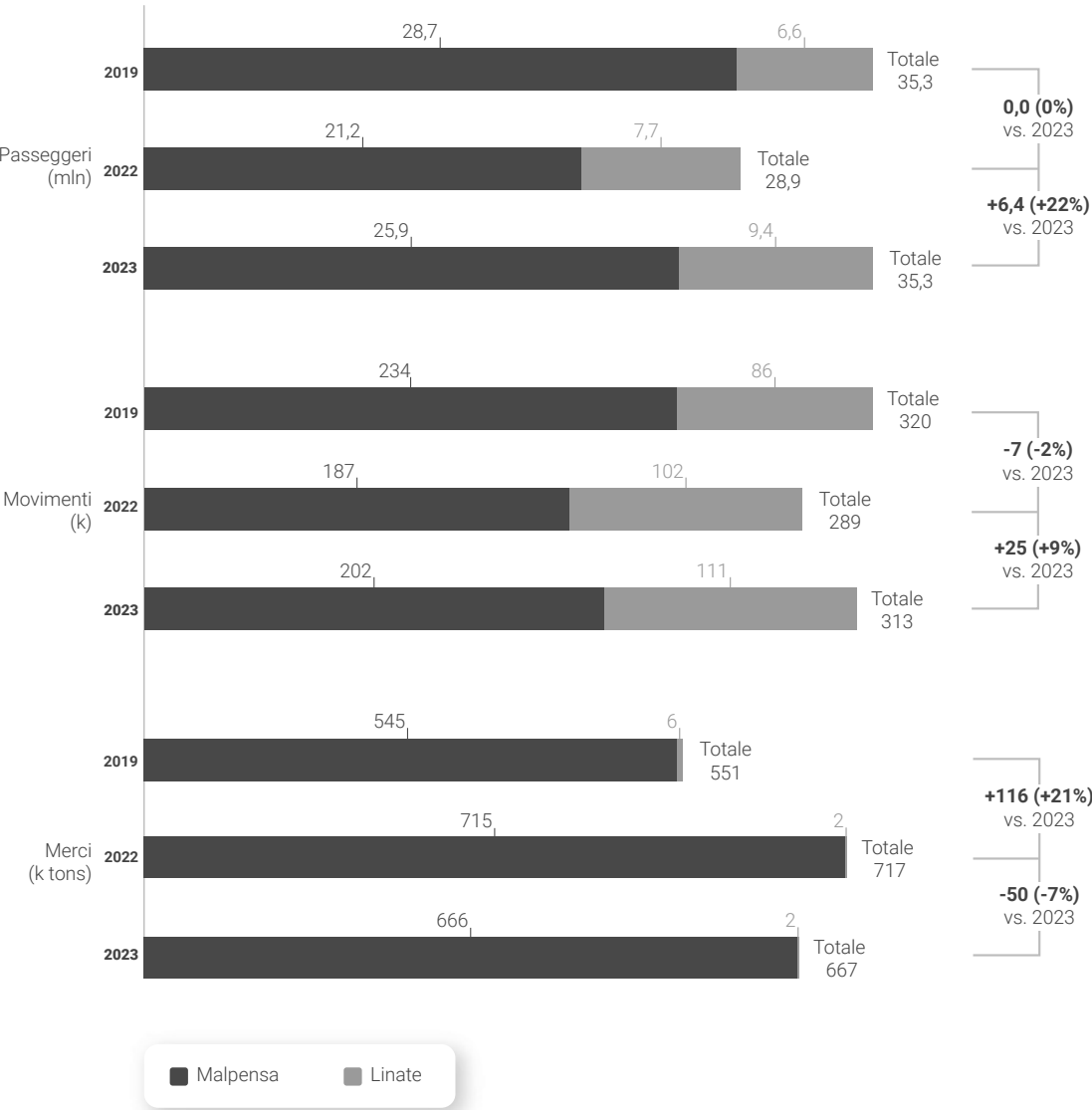
	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Numero risorse a fine periodo	2.550	2.570



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

Dati di traffico 2023 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



I dati di traffico del 2023 sono confrontati con il 2022 ed il 2019, al fine di evidenziare lo sviluppo rispetto all'anno precedente ed apprezzare l'effettivo recupero registrato nei confronti dell'ultimo esercizio non condizionato dalla pandemia da Covid-19.





MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 2023

Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

Il 5 maggio 2023 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha ufficialmente dichiarato la fine dell'emergenza sanitaria, iniziata l'11 marzo 2020 con la dichiarazione d'inizio pandemia.

Linate Airport District

Il 31 luglio 2023 è stato sottoscritto l'accordo fra Sea e Costim per il progetto denominato Linate Airport District. Il progetto è volto alla rigenerazione urbana delle aree fra l'aerostazione di Linate e l'Idroscalo, attraverso la realizzazione di tre nuove palazzine uffici (tra le quali quella destinata al personale Sea su Linate) e un hotel di categoria 4 stelle al servizio dell'aeroporto e della catchment area di riferimento, in linea con quanto previsto dal masterplan aeroportuale.

Conflitto russo-ucraino

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

Conflitto israelo-palestinese

La guerra iniziata il 7 ottobre 2023 non ha determinato conseguenze per le attività gestite dalla Società; tuttavia, gli sviluppi del conflitto sono costantemente monitorati nell'ambito del processo di Enterprise Risk Management.

Aggiudicazione della gara per la cessione di Airport ICT Services Srl

Il 16 novembre 2023 si è chiusa la procedura di dialogo competitivo attraverso la quale Lutech S.p.A. si è aggiudicata la gara per l'affidamento dei servizi di manutenzione e monitoraggio delle attività ICT non business specific attualmente gestiti da Airport ICT Services S.r.l. (AIS), società interamente controllata da SEA, della quale l'aggiudicatario acquisirà il 100% delle quote.

L'acquisizione è soggetta alle usuali condizioni sospensive in linea con la prassi di mercato, compreso l'ottenimento delle approvazioni delle autorità competenti.

Rafforzamento della struttura finanziaria

In linea con la propria strategia finanziaria, il 4 agosto 2022 il Gruppo SEA ha sottoscritto con un pool di primarie banche italiane ed internazionali nuove linee di credito revolving per euro 250 milioni, utilizzabili sino al 2027. Le linee revolving erano state sottoscritte includendo un'opzione ESG, che avrebbe permesso al Gruppo SEA di trasformarle in formato *Sustainability-Linked* entro un anno dalla sottoscrizione; nel corso del 2023 SEA ha quindi esercitato tale opzione:

- sono stati definiti con il sistema bancario due KPI che permettono di misurare le performance di sostenibilità del Gruppo SEA rispetto a specifici target ambientali prefissati;
- SEA dovrà quindi verificare annualmente l'effettivo raggiungimento dei suddetti obiettivi e comunicarlo alle banche alla fine dell'esercizio di riferimento (prima testing date dicembre 2023);
- sulla base del raggiungimento o meno di tali Target, è previsto un meccanismo contrattuale di riduzione o incremento del tasso di interesse della linea di 5bps.

Con l'esercizio dell'opzione ESG, il Gruppo SEA ha effettuato un ulteriore passo nel percorso per incorporare il proprio *commitment* ESG nella strategia finanziaria, con tutte le operazioni di finanziamento perfezionate dal giugno 2021 che sono state strutturate in formato *sustainable*. In seguito a tale operazione, il 31% delle linee di finanziamento a medio/lungo termine concesse al Gruppo SEA risulta strutturato in formato *Sustainability-Linked*.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Nel quarto trimestre del 2023 l'attività economica mondiale ha rallentato: le condizioni favorevoli, che hanno spinto i consumi dall'inizio dell'anno, hanno iniziato ad affievolirsi per le tensioni sul mercato del lavoro; accanto a questo, l'inasprimento della politica monetaria continua a trasmettersi all'economia condizionando la crescita dei consumi.

Negli Stati Uniti, dopo un'espansione significativa dei consumi nel terzo trimestre, si è osservato un rallentamento dell'attività economica verso la fine dell'anno. Allo stesso tempo, in Cina, la crescita è stata fortemente influenzata dalla crisi nel settore immobiliare, risultando inferiore ai livelli pre-pandemici. Per quanto riguarda i prezzi del greggio e del gas naturale, dopo una fase di significativa volatilità all'inizio di ottobre, si è assistito a una graduale diminuzione nei mesi successivi, mantenendosi relativamente stabili nonostante le tensioni nel Mar Rosso. Le stime più recenti dell'OCSE prevedono un rallentamento del PIL globale nel 2024 al +2,7% (rispetto al +2,9% del 2023), con il rischio di possibili revisioni al ribasso in caso di aumento delle tensioni politiche internazionali, specialmente in Medio Oriente.

Relativamente all'area dell'euro, nel corso dell'anno, la BCE ha mantenuto invariati i tassi di riferimento al fine di raggiungere i livelli prefissati di inflazione nel medio termine del 2%: nell'ultimo trimestre dell'anno l'inflazione di fondo ha continuato a scendere, ma, secondo la BCE, i miglioramenti futuri potrebbero essere limitati poiché i salari rimangono alti rispetto alla media a lungo termine. Nel frattempo, i prezzi del petrolio sono aumentati a causa di tensioni geopolitiche nel Medio Oriente, mentre in Europa i prezzi del gas sono scesi a causa di una domanda limitata e abbondanti riserve di stoccaggio. Nello stesso periodo, il Consiglio dell'Unione europea ha dato il via libera alle modifiche dei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza, relative anche al programma

europeo REPowerEU, erogando nuove risorse per circa 46 miliardi di euro, di cui 16,5 destinate all'Italia.

In Italia, la crescita dell'ultimo trimestre del 2023 è stata notevolmente contenuta, in particolar modo per effetto della restrizione monetaria, dei prezzi dell'energia - che si attestano ancora su valori elevati - e della debolezza della domanda estera. In relazione al primo punto, nel 2023 i prestiti erogati a imprese e famiglie hanno mostrato un andamento negativo in gran parte attribuibile all'orientamento restrittivo della politica monetaria; il costo del credito erogato a entrambi i settori è aumentato ancora e l'effetto dei tassi elevati si è trasmesso più intensamente rispetto al passato all'onere dei finanziamenti alle aziende.

Nel terzo trimestre 2023, si è registrato un incremento del livello di occupazione e delle ore lavorate, sebbene in misura più contenuta rispetto alla prima parte dell'anno. La crescita delle posizioni lavorative a tempo indeterminato è proseguita così come quella degli autonomi sebbene in misura più contenuta, mentre è diminuito il numero dei lavoratori a termine. La dinamica delle retribuzioni si è rafforzata, anche grazie all'adeguamento dei contratti di lavoro all'inflazione. Per il 2024, si prevede un'intensificazione della dinamica retributiva soprattutto a seguito dei rinnovi attesi sia nella manifattura sia nei servizi privati (es. contratti del commercio e del turismo).

Alla fine di novembre, la Commissione Europea ha approvato il pagamento della quarta rata del PNRR a seguito del conseguimento degli obiettivi prefissati. Successivamente, il Governo ha richiesto il pagamento della quinta rata, pari a 10,6 miliardi. Infine, a dicembre, il Consiglio della UE ha definitivamente approvato la proposta di revisione complessiva del PNRR presentata dal Governo lo scorso agosto.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Nel corso del 2023 il traffico passeggeri del sistema aeroportuale europeo ha gradualmente recuperato i livelli osservati pre-crisi, fino a superare nel secondo semestre quanto registrato nel 2019:¹ nessuna ondata pandemica o restrizione agli spostamenti ad essa connessa è infatti intervenuta ad arrestare il trend di crescita avviato nel 2022.

Nel seguito del paragrafo saranno descritti i principali fenomeni che hanno condizionato la domanda di trasporto, nonché l'offerta messa in campo dalle compagnie aeree.

Per quanto riguarda la situazione sanitaria, l'ultima misura introdotta dal Ministero della Salute italiano nel mese di dicembre 2022 - ovvero l'obbligo di esibire un test molecolare o antigenico negativo per i viaggiatori in ingresso dalla Cina - è stata interrotta a fine febbraio 2023 (ordinanze del 28 dicembre 2022 e del 30 gennaio 2023²). Anche la Cina ha permesso nel corso del 2023 la riattivazione dei collegamenti con l'estero, forzatamente interrotti a causa della pandemia, autorizzando i viaggi di gruppo per turismo dei cittadini cinesi nei Paesi stranieri e viceversa. Tali iniziative sono da considerarsi conseguenza della stabilizzazione della situazione sanitaria a livello globale.

Se da un lato la pandemia non ha più rappresentato un ostacolo alla mobilità tra Paesi, l'instabilità della situazione geopolitica internazionale ha continuato, anche nel 2023, ad interferire con il traffico aereo: in seguito allo scoppio del conflitto tra Ucraina e Russia avvenuto il 24 febbraio 2022, la Commissione europea ed i principali alleati hanno introdotto (*inter alia*) misure restrittive nei confronti dei vettori (e degli operatori) russi, e, di riflesso, il governo russo ha imposto limitazioni su accesso e sorvolo del proprio spazio aereo. Detti provvedimenti hanno interrotto i flussi di traffico provenienti dai due Paesi in conflitto e ridotto le possibilità di sorvolo sui relativi territori, forzando le compagnie aeree a percorrere rotte più lunghe con maggiori costi operativi: tale penalizzazione ha avuto effetto, in particolare, sui vettori europei che operano collegamenti con l'Estremo Oriente.

Ad acuire ulteriormente la situazione geopolitica internazionale sono stati gli accadimenti del 7 ottobre 2023 che hanno interessato il territorio di Israele e

che hanno riaperto il conflitto tra lo Stato di Israele e Hamas. Tuttavia, nonostante l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) abbia classificato Israele come zona di guerra e l'omologa controparte statunitense (FAA) abbia sconsigliato viaggi in tali aree a causa di atti di terrorismo e disordine civile, nessuno Stato o Agenzia ha emesso restrizioni effettive sulle operazioni di volo da e verso Israele. Dall'avvio dello stato di belligeranza non sono state rilevate particolari penalizzazioni sulle attività di sorvolo da parte dei vettori che operano collegamenti con il Medio Oriente (area del Golfo Persico) ed Estremo Oriente.

Pur in presenza di una certa instabilità dello scenario geopolitico, il sostenuto recupero della domanda di collegamenti (in particolare su mete intercontinentali) ha consentito alle compagnie aeree di ridefinire il proprio network, diversificando le destinazioni servite e potenziando le proprie attività su rotte già operate: ne è un esempio³ l'incremento dei collegamenti sulle destinazioni dell'Estremo Oriente (Cina, Corea del Sud, Giappone e Thailandia), del Sud America (Argentina e Brasile) e del Golfo Persico (Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Oman).

Sempre spinti dal forte recupero della domanda, i vettori hanno avviato o ripreso importanti piani di investimento in sviluppo della capacità, rafforzando così le aspettative di crescita del mercato nel medio periodo: numerose sono le iniziative di rinnovo e ampliamento della flotta aeromobili aventi il duplice obiettivo di incrementare l'efficienza operativa (riducendo al contempo l'impatto ambientale in termini di emissioni e rumore) e di migliorare l'esperienza di viaggio dei passeggeri. A titolo di esempio, in occasione del salone dell'aerospazio di Parigi (Paris Air Show) tenutosi nel mese di giugno 2023, è stato registrato uno dei più importanti ordinativi di aeromobili da parte di Air India (540 aeromobili) e della sua diretta competitor IndiGo (500 aeromobili). Ulteriori ordinativi sono stati effettuati da Qantas (9 aeromobili narrow body), Philippine Airlines (9 aeromobili di lungo raggio) e China Airlines (8 aeromobili di lungo raggio).

Le rinnovate prospettive nel settore del trasporto aereo hanno inoltre stimolato le attività di fusione e acquisizione: nel mese di febbraio è stato finalizzato l'accordo che prevede il passaggio di Air Europa nel Gruppo IAG (in attesa di ricevere l'approvazione dell'Autorità

¹ Fonte | Assaeroporti e ACI Europe: dati di traffico aggiornati a novembre 2023.

² Fonte | Ministero della Salute.

³ Fonte | IATA Airport IS: sono riportati i principali Stati che hanno avuto un incremento delle frequenze dei collegamenti con l'Europa di oltre il +15% nel 2023 rispetto al 2022.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

garante della concorrenza europea); nel mese di ottobre il Gruppo Air France-KLM ha fatto il proprio ingresso nell'azionariato della compagnia scandinava SAS e, sempre nel 2023, lo stesso Gruppo franco-olandese ha espresso interesse nell'acquisizione della quota di controllo di TAP attualmente detenuta dal governo portoghese; nel mese di maggio 2023 è stato siglato l'accordo che prevede la cessione di una quota di ITA Airways al Gruppo Lufthansa (in attesa di ricevere l'approvazione dell'Autorità garante della concorrenza europea).

Accanto agli elementi positivi che hanno caratterizzato il 2023 occorre evidenziare alcuni temi di natura tecnica, commerciale ed operativa che hanno influito negativamente sulla dinamica di ripresa del mercato.

Dal punto di vista tecnico, i vettori ed i costruttori hanno dovuto porre rimedio ad alcuni difetti strutturali riscontrati su specifici modelli di aeromobili. L'azienda statunitense Boeing ha rilevato delle anomalie tecniche nel B737 Max e nei 787 Dreamliner, generando così dei ritardi nelle consegne degli ordinativi. Ulteriori problematiche sono emerse in relazione ai motori Pratt & Whitney installati su aeromobili Airbus (A220 e A320 Neo), rendendo necessarie attività di manutenzione non programmata con conseguenti pressioni sulla logistica delle parti di ricambio e sulla disponibilità di slot per gli interventi opportuni. Numerose compagnie aeree a livello globale sono state interessate da queste criticità, causando il grounding temporaneo degli aeromobili interessati.

Sotto il profilo commerciale, invece, l'anno 2023 è stato accompagnato dai sensibili rincari dei titoli di viaggio rispetto al passato, con variazioni che hanno raggiunto in taluni casi oltre il +40% rispetto al 2022.⁴ Alla luce di dinamiche sui prezzi giudicate potenzialmente anomale, pur in un clima economico segnato da elevata

inflazione, l'Italia ha individuato attraverso il "Decreto Asset" lo strumento per rilevare condotte restrittive della concorrenza o abuso di posizione dominante da parte dei vettori, conferendo di fatto nuovi poteri alle Autorità di controllo. In tale contesto, anche la Commissione europea ha attivato un'indagine sulla singolare dinamica delle tariffe applicate dalle compagnie aeree.

Riguardo agli aspetti operativi, infine, nel 2023 sono stati indetti numerosi scioperi da parte delle sigle sindacali alle quali afferiscono anche i lavoratori del trasporto aereo, incluso il personale aeroportuale e dell'indotto; tali manifestazioni, annunciate anche per i primi mesi del 2024, sono state spesso causa di cancellazioni, ritardi e connessioni perse, con effetti sull'operatività degli aeroporti. Tra le motivazioni addotte sono emerse, nel caso italiano, la richiesta di rinnovo del contratto collettivo nazionale di riferimento (per i lavoratori impiegati nell'handling avvenuto solo nel mese di ottobre 2023) e, in altri Paesi europei, la revisione delle condizioni di lavoro (come nel caso francese dei controllori di volo).

Nel suo complesso, l'anno 2023 è stato contraddistinto da elementi positivi che hanno giovato al sistema aeroportuale internazionale: il campione analizzato pari a 1.225 aeroporti membri di ACI World nel corso del 2023 ha servito 7,0 miliardi di passeggeri, in aumento del +27% rispetto allo stesso periodo del 2022 ed in contrazione del -6% rispetto al 2019. L'analisi del traffico per area geografica evidenzia dinamiche di ripresa differenti: in particolare, il Medio Oriente ha incrementato il numero dei passeggeri rispetto al 2022 del +28% (+3% vs. 2019), l'Africa del +21% (in linea con il 2019), il Nord America del +12% (-1% vs. 2019), l'Europa del +18% (-6% vs. 2019) ed infine l'Asia del +72% (-16% vs. 2019). Nel contesto europeo, l'Italia ha registrato un incremento del +20% rispetto al 2022 (+2% rispetto al 2019).

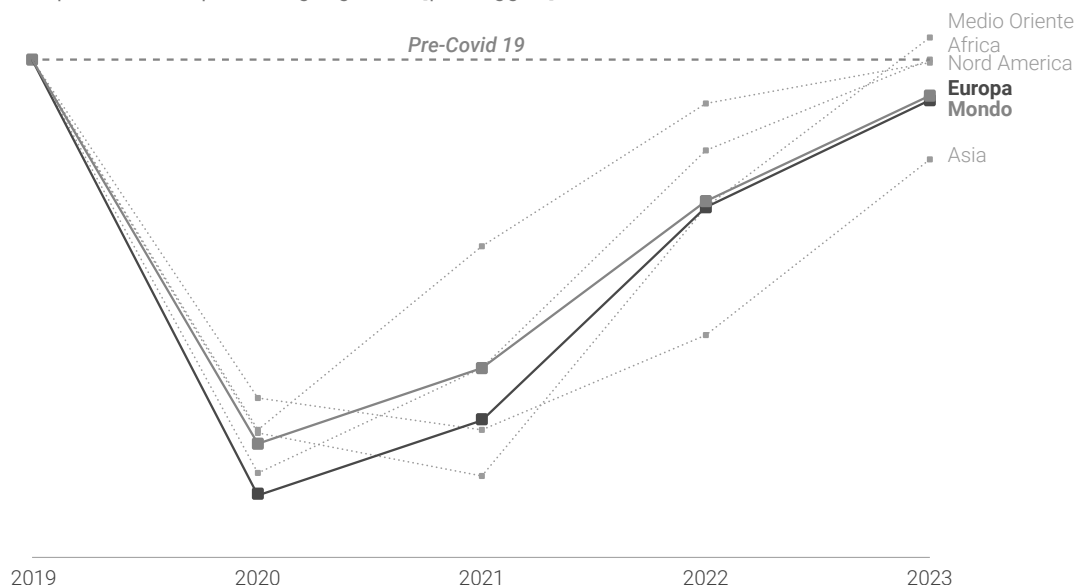
⁴ Fonte | Ministero delle Imprese e del Made in Italy: a) Il Garante prezzi sollecita spiegazioni sul caro voli alle compagnie aeree (4 luglio 2023); b) Caro voli, al Mimit tavolo con Urso e Bignami (20 novembre 2023).



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Recupero traffico per area geografica [passeggeri]



Con riferimento al trasporto merci per via aerea, nel 2023 sono state movimentate a livello globale 99 milioni di tonnellate di merci. Gli aeroporti con il maggior traffico merci si collocano in Asia e Nord America: nel periodo indicato spiccano Hong Kong (4,3 mln di tonnellate), Memphis (3,9 mln di tonnellate) e Shanghai (3,4 mln di tonnellate). I volumi registrati nel corso del 2023 rappresentano una variazione rispettivamente del 3% e del -4% nel confronto con il 2022 ed il 2019. Ad influire negativamente sul settore del cargo aereo è stato l'assestamento delle catene di approvvigionamento, a seguito dello shock pandemico e del graduale ritorno alla normalità delle dinamiche del trasporto via mare (riduzione della congestione dei porti marittimi e decremento del prezzo di noleggio dei container). Nel mese di ottobre 2023 il costo di trasporto di un container di 40 piedi tra Shanghai e Genova ha raggiunto il minimo di 1,3 mila US\$, per poi tornare a quota 2,0 mila US\$ a dicembre, valori che si confrontano con un costo di oltre 10 mila US\$ raggiunto nel 2021, nel periodo di riempimento dei magazzini da parte delle imprese.

Per quanto concerne la Business and General Aviation, tale segmento ha registrato in Europa 740 mila movimenti nel 2023, in contrazione del -6,5% rispetto al 2022. I principali Paesi europei in termini di volumi gestiti sono la Francia con 253 mila movimenti (-7% vs. 2022), il Regno Unito con 208 mila movimenti (-7% vs. 2022), la Germania con 177 mila movimenti (-8% vs. 2022) ed infine l'Italia con 152 mila movimenti (-4% vs. 2022).⁵

⁵ Fonte | EBAA: Business aviation traffic tracker Europe - December 2023.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Pubblicazione nuovi Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali

Con la delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023 (*"Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 42/2022. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"*) l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato i nuovi *"Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"*.

Detti modelli sono entrati in vigore il 1° aprile 2023 e si applicano alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire da tale data. Contestualmente sono stati abrogati i precedenti modelli di cui alla delibera n. 136/2020.

Con la delibera n. 39/2023 del 9 marzo 2023 l'ART ha altresì pubblicato il tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzarsi per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali (5,83% tasso reale pre-tax, 7,50% tasso nominale pre-tax). I nuovi valori, uguali per tutti gli aeroporti italiani, saranno applicati ai gestori che daranno avvio al nuovo periodo tariffario fino al successivo aggiornamento (previsto entro il 31 maggio di ogni anno) e saranno validi per l'intero periodo tariffario.

Nuovo periodo tariffario 2024-2028

A seguito della pubblicazione dei nuovi Modelli di Regolazione, SEA ha dato avvio alle attività propedeutiche all'avvio delle consultazioni per il nuovo periodo tariffario 2024-28, in particolare:

- ha richiesto ad ART, ed ART ha fornito, il valore annuale di potenziale recupero di produttività per i due aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa, valore necessario per l'elaborazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura del processo di consultazione.
- Con nota del 27 settembre 2023 SEA ha trasmesso ad ENAC il Piano degli Interventi costituito da: (i) le previsioni di traffico, (ii) il Piano degli investimenti, (iii) il Piano economico e finanziario e il Piano della Qualità e della Tutela Ambientale, per l'approvazione in linea tecnica da parte dell'Ente. Con comunicazione del 13 marzo 2024 Enac ha espresso parere favorevole alla programmazione degli investimenti

per il quinquennio 2024/2028, del Piano della Qualità e del Piano della Tutela ambientale.

Con riferimento ai Contratti di Programma previsti dall'art 17, comma 34 bis, del d.l. 78/2009 (tra cui si annovera quello di SEA) i nuovi Modelli di Regolazione prevedono che l'assoggettamento di SEA ai poteri di regolazione dell'Autorità avvenga per il tramite di un atto aggiuntivo o accordo convenzionale da sottoscrivere tra concedente e concessionario.

SEA è in attesa di finalizzare la sottoscrizione con ENAC del citato Accordo Convenzionale, a seguito della cui formalizzazione potranno avviarsi le attività previste dai provvedimenti dell'Autorità dei Trasporti finalizzati alla convocazione delle consultazioni con gli utenti, aventi ad oggetto la proposta tariffaria per il periodo 2024-2028.

Consultazione annuale Comitato Utenti per le tariffe 2024

In data 27 settembre 2023 l'Autorità ha informato i gestori aeroportuali che, a seguito dell'emanazione dei nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera 38/2023, non risulta più attivabile l'opzione di proroga delle tariffe aeroportuali di cui alla delibera n. 68/2021. Nella medesima nota l'Autorità ha puntualizzato che, solo nella circostanza in cui l'approvazione del Piano degli Interventi risulti ancora pendente per responsabilità non ascrivibili al gestore, gli Uffici dell'Autorità valuteranno l'eventuale istanza di applicazione delle tariffe 2023 solo per il tempo strettamente necessario al conseguimento del previsto nulla osta tecnico di ENAC.

Alla luce di tali elementi SEA, nelle more dell'approvazione tecnica del Piano degli Interventi e della sottoscrizione dell'Accordo Convenzionale con ENAC, con nota del 25 ottobre 2023, ha presentato ad ART istanza di applicazione transitoria delle tariffe in vigore nel 2023, invariate dal 2020, negli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate anche per l'annualità 2024 per il periodo strettamente necessario all'applicazione delle nuove tariffe.

Il 21 novembre 2023 l'Autorità, in riscontro a detta istanza, ha richiesto a SEA di adempiere agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti nel corso della consultazione annuale.

In data 14 dicembre 2023 si è svolta l'audizione con



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

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 2024. 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 9 gennaio 2024, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato l'applicazione del livello tariffario vigente anche per l'anno 2024 per il tempo strettamente necessario all'ottenimento del nulla osta tecnico sui piani ENAC relativi al periodo regolatorio 2024-2028, ai fini dell'avvio della procedura di revisione dei diritti aeroportuali secondo quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 38/2023.

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 18 ottobre 2023 SEA ha sottoposto alla consultazione degli utenti aeroportuali di Milano Malpensa la proposta di revisione del corrispettivo relativo al servizio di PRM per l'esercizio 2024, 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 2024 è stato quindi fissato in euro 0,96 per passeggero in partenza, con una riduzione del -20% rispetto alla tariffa 2023 (euro 1,20). Il nuovo valore approvato da ENAC in data 24 gennaio 2024 sarà esigibile a decorrere dal prossimo 24 marzo 2024.

Viceversa, per lo scalo di Linate, l'utenza presente alla consultazione tenutasi in data 19 ottobre 2023 ha espresso voto contrario alla proposta di aggiornamento tariffario, da cui ne è discesa l'attivazione della procedura prevista dalle 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. Siamo ancora in attesa della conclusione dell'istruttoria in argomento e di conoscere il nuovo valore da applicare per lo scalo di Linate.

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 in virtù dei provvedimenti ENAC del 14 gennaio 2021 e 4 settembre 2023 che hanno rispettivamente riservato, in capo a SEA, la centralizzazione del servizio in argomento per lo scalo di Milano Malpensa e quello di Milano Linate.

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.

In data 4 agosto 2023 ENAC ha comunicato a SEA l'avvio del procedimento per la vigilanza tariffaria del corrispettivo del servizio di *de-icing* da applicarsi sugli scali milanesi di Linate e Malpensa che si è concluso in data 17 novembre 2023.

Il Decreto Ministeriale n. 21 del 30/01/2024 recante l'approvazione delle tariffe per il servizio di *de-icing* applicabili sugli scali del sistema aeroportuale milanese è stato pubblicato sul portale del Ministero dei Trasporti il 31 gennaio 2024. Le nuove tariffe del servizio in parola, incrementate del +39% a Linate e del +26% a Malpensa, sono entrate in vigore il 1° febbraio 2024.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121

L'articolo 1-ter, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale, prevede il riconoscimento di opera strategica di preminente interesse nazionale all'intervento volto alla implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Milano-Malpensa, così come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo stesso, trasmesso dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) in data

30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, ai fini dell'istanza di valutazione di impatto ambientale. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione di tale intervento, le amministrazioni e gli enti competenti, previa ricognizione dei provvedimenti adottati in relazione all'intervento stesso, provvedono entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge in commento, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ad una nuova valutazione delle determinazioni già adottate, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento. Al momento si è in attesa che gli enti competenti eseguano quanto disposto dalla norma.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

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 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. Nell'ambito di un percorso volto ad incrementare la resilienza delle infrastrutture aeroportuali, è proseguito nel corso del 2023 il progetto, co-finanziato dall'Unione Europea, 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), che 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.

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+⁶ 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. In occasione del rinnovo triennale della certificazione da conseguirsi entro giugno 2024 SEA presenterà un aggiornamento della propria traiettoria di decarbonizzazione che prevede il conseguimento dell'obiettivo "Net Zero" entro il 2030. A tale scopo è stata definita una strategia energetica approvata dal CdA nel mese di ottobre 2023.

"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. Le emissioni di scope 1 e scope 2 si sono ridotte da 106.277 tonnellate di CO₂ nel 2022 a 66.557 nel 2023. 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 2023 i costi sostenuti per l'acquisto di Carbon Credits sono stati pari a 463 migliaia di euro.

⁶ 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 relativi 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 2023

Il 2023 ha visto la prosecuzione e accelerazione dell'implementazione di iniziative indicate nel Carbon Management Plan: transizione parco mezzi a veicoli elettrici o alimentati a combustibili a basse emissioni, interventi per risparmio ed efficientamento energetico. In riferimento alle iniziative per guidare e influenzare le attività degli stakeholders responsabili delle emissioni di CO₂ di Scope 3 nell'ambito della certificazione ACA4+ è stato predisposto lo Stakeholder Partnership Plan basato sulla sottoscrizione di impegni di collaborazione con rilevanti operatori aeroportuali e non solo.

In particolare, nel corso del 2023 sono state finalizzate diverse iniziative le cui principali sono:

- proseguimento dell'impegno per favorire lo shift modale per l'accessibilità di passeggeri e operatori supportando il progetto del collegamento ferroviario T2-Gallarate a Malpensa e il completamento della linea 4 della metropolitana milanese a Linate (oltre all'apertura della tratta sino a San Babila è stato avviato il progetto per l'estensione alla stazione ferroviaria AV di Segrate);
- definizione e implementazione di un Programma di supporto economico per l'uso di Sustainable Aviation Fuel (SAF) presso gli aeroporti di Malpensa e Linate. Il programma prevede la possibilità da parte di SEA di riconoscere un contributo pari a Euro 500,00 per ogni tonnellata di "SAF puro" acquistato dai vettori di aviazione commerciale e cargo ed erogato presso gli

aeroporti di Linate e Malpensa nel corso del 2023. Il fondo totale messo a disposizione da SEA per l'anno 2023 è stato pari a complessivi Euro 450.000,00 ed è risultato utilizzato per il 66%. Il SAF fornito presso gli aeroporti milanesi rispetta le caratteristiche qualitative previste dalla normativa europea (direttiva RED II) e ha garantito la riduzioni unitarie delle emissioni di CO₂ per il 74%.

Nel corso del 2023 è proseguita l'attività del "Net Zero Team" istituito nel 2022, nell'ambito del quale sono state condivise e coordinate tutte le iniziative sopra indicate.

Il "Net Zero Team" è 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*.

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano

Nel corso del 2023 il Sistema Aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito 35,3 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto al 2022 ed in linea con il 2019.

L'attività cargo, che nel 2023 ha processato 667 mila tonnellate di merce tra Linate e Malpensa, ha registrato una riduzione del -7% rispetto all'anno precedente pur mantenendosi su volumi superiori del +21% rispetto al 2019.

L'aviazione generale, con 34 mila movimenti gestiti nel 2023 tra Linate e Malpensa, ha mostrato una crescita del +4% rispetto al 2022 e del +38% rispetto al 2019.

Aviazione Commerciale

	2023	2022	Δ%	2019	Δ%
Passeggeri [k]	35.264	28.883	+22%	35.243	+0%
Linate	9.372	7.669	+22%	6.537	+43%
Malpensa	25.891	21.214	+22%	28.706	-10%
Merci [k ton]	667,2	717,2	-7%	551,4	+21%
Linate	1,5	1,7	-8%	6,4	-76%
Malpensa	665,7	715,5	-7%	545,0	+22%
Movimenti [k]	279,4	256,0	+9%	295,3	-5%
Linate	83,8	75,4	+11%	69,8	+20%
Malpensa	195,6	180,6	+8%	225,5	-13%
di cui Passeggeri	168,6	148,9	+13%	213,2	-21%
di cui Cargo	27,0	31,7	-15%	12,3	+119%

Aviazione Generale

	2023	2022	Δ%	2019	Δ%
Movimenti [k]	33,9	32,6	+4%	24,5	+38%
Linate	27,5	26,6	+4%	16,0	+72%
Malpensa	6,4	6,1	+5%	8,6	-26%

Passeggeri in arrivo e partenza

Merci in import ed export

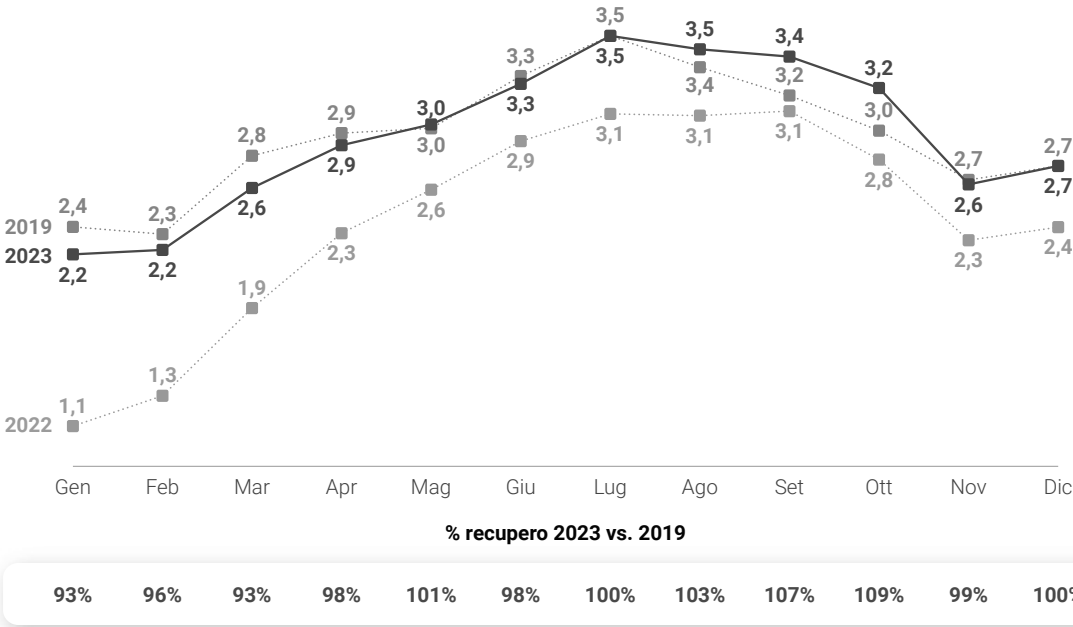
L'esercizio 2023 è stato caratterizzato da un progressivo recupero del traffico rispetto all'anno precedente alla pandemia, con performance migliori rispetto agli stessi mesi del 2019 nel mese di maggio e nella seconda parte della IATA *summer season* (luglio-ottobre). Il grafico che segue mostra il traffico passeggeri del sistema milanese per mese, confrontando il 2023 con l'anno precedente e con l'esercizio 2019.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



AVIAZIONE COMMERCIALE

Malpensa

Nel 2023 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 25,9 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto al 2022 ed in contrazione del -10% rispetto al 2019 - anno in cui, tra il 27 luglio ed il 26 ottobre, lo scalo di Malpensa ha accolto gran parte del traffico di Linate, essendo quest'ultimo chiuso per interventi infrastrutturali sul terminal e sulle infrastrutture di volo. Il recupero di traffico passeggeri rispetto allo scorso anno è in larga parte ascrivibile all'avvio di nuovi collegamenti, al potenziamento di quelli esistenti ed al maggior riempimento delle macchine (*load factor* medio 2023 pari all'80%, rispetto al 75% del 2022 ed al 77% del 2019). Quest'ultimo elemento risulta ancor più significativo se si considera il concomitante aumento della dimensione media degli aeromobili, che nel 2023 è stata pari a 194 posti/macchina e che si confronta con 192 posti/macchina del 2022 e con 176 posti/macchina del 2019. La presenza di aerei con maggiori dimensioni (in termini di sedili offerti), operati con maggior riempimento, ha portato ad una riduzione delle emissioni di inquinanti, essendo queste ultime fortemente dipendenti dai cicli di decollo-volo-atte­rraggio, più che dal numero di passeggeri complessivamente trasportati.

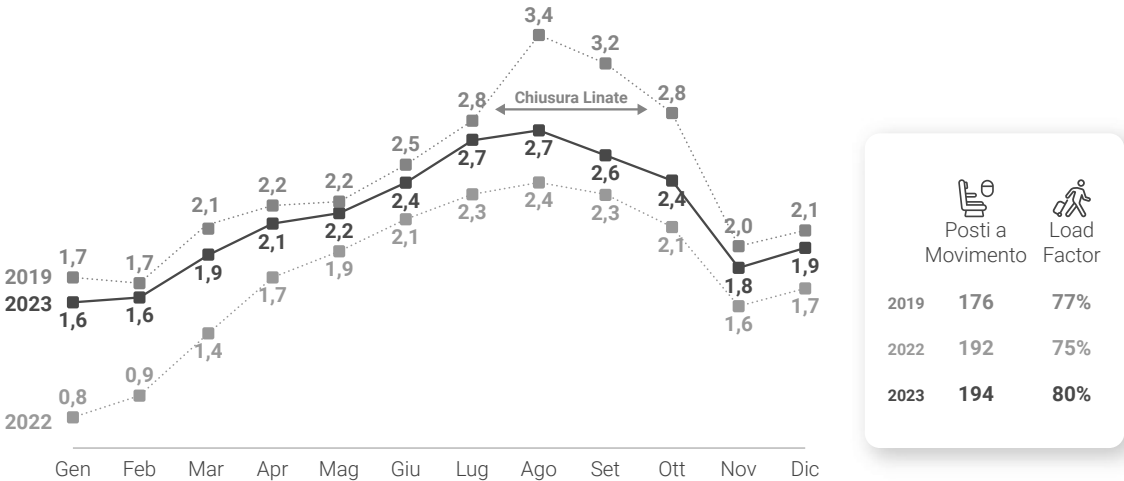
Nel complesso, il numero dei movimenti passeggeri, pari a 169 mila, è aumentato rispetto al 2022 del +13% (-21% vs. il 2019).



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

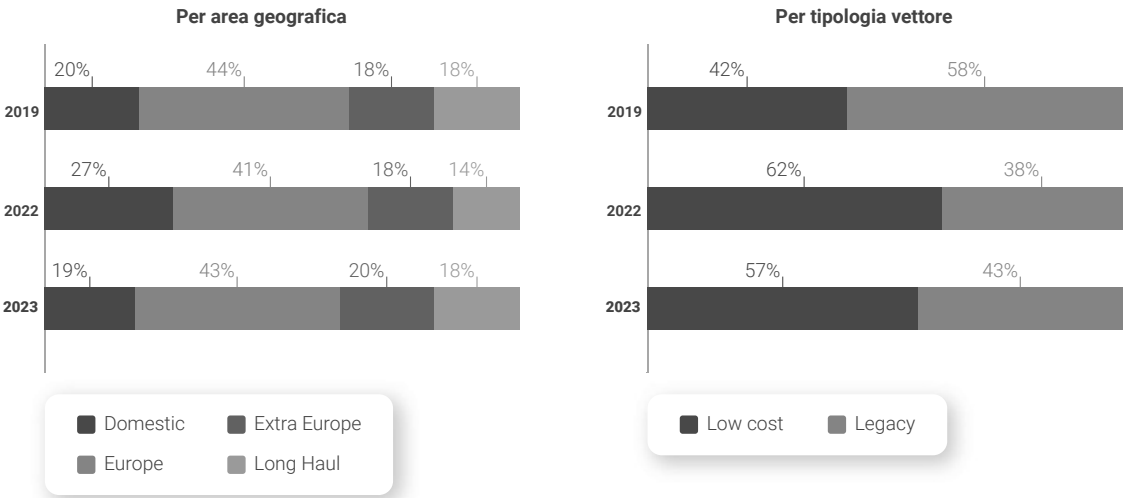
Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



Il traffico è stato prevalentemente di tipo internazionale, la cui quota di mercato risulta essere allineata all'anno pre-Covid (81% vs. 80% nel 2019) e superiore di +8 p.p. al 2022. L'incremento del traffico rispetto all'anno precedente è stato dunque generato dai segmenti europeo (43% del traffico gestito a Malpensa, +2 p.p. vs. 2022), extra-europeo (20% del traffico, +2 p.p. vs. 2022) ed intercontinentale di lungo raggio (18% del traffico, +4 p.p. vs. 2022).

Nel corso del 2023 è proseguito il recupero dell'offerta di connessioni di lungo raggio, il segmento di mercato maggiormente colpito dalle restrizioni ai viaggi imposte per contenere la pandemia. Tra le principali attivazioni rilevano i collegamenti di Air India su Delhi, Air China su Shanghai, Neos su Toronto, Hainan Airlines su Shenzhen e Juneyao Air su Zhengzhou. Inoltre, sono state potenziate in termini di frequenze diverse destinazioni intercontinentali, tra le quali Hong Kong (operata da Cathay Pacific), Wenzhou e Pechino (Air China), Atlanta e New York (Delta Airlines), Taipei (EVA Air), Seoul (Korean Air), Doha (Qatar Airways) e Abu Dhabi (Etihad).

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre



* Per comparabilità, traffico verso UK riclassificato nel 2019 come Extra Europe



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

La crescita del traffico e l'evoluzione dell'offerta si riflettono anche sulla distribuzione dei passeggeri per tipologia di vettore: la quota di mercato dei vettori low cost è diminuita dal 62% del 2022 al 57% del 2023, a favore dei vettori legacy che, con il 43% dei passeggeri gestiti, si attestano a +5 p.p. vs. 2022 e a -15 p.p. vs. 2019.

Linate

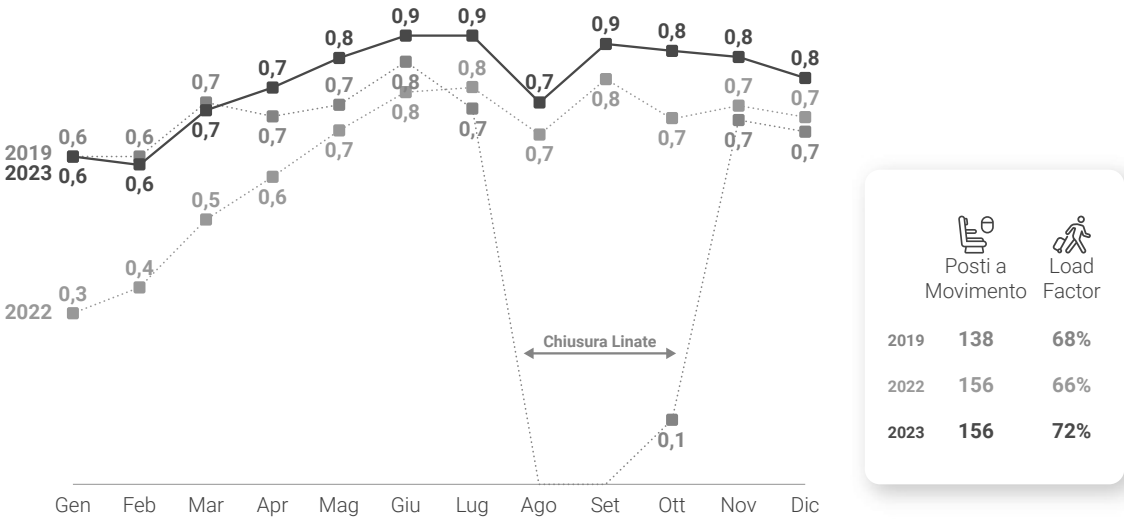
Nel 2023 dall'aeroporto di Linate sono transitati 9,4 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto all'anno precedente e del +43% rispetto al 2019, anno in cui l'aeroporto è stato chiuso per i lavori di rifacimento del terminal e della pista nel periodo compreso tra il 27 luglio ed il 26 ottobre. I movimenti gestiti sono stati pari a 84 mila, in aumento del +11% rispetto al 2022 e del +20% rispetto al 2019.

La dimensione media degli aeromobili (espressa in termini di posti offerti per macchina) che hanno operato nel corso del 2023 si è attestata allo stesso valore dell'anno precedente (156 posti a movimento), segnando un incremento rispetto ai valori 2019 del +13%.

La crescita del coefficiente di riempimento degli aeromobili, pari al 72% (+6 p.p. rispetto al 2022 e di +4 p.p. rispetto al 2019) ha portato ad un incremento del numero di passeggeri trasportati a movimento: nel 2023 sono stati registrati 113 passeggeri a movimento, in aumento del +10% rispetto al 2022 (a parità di dimensioni della macchina media) e del +19% rispetto al 2019 (per l'effetto combinato di maggior load factor e incremento delle dimensioni della macchina media).

L'evoluzione della capacità dei velivoli dal 2019 al 2023 è da attribuirsi in larga misura alla scelta di ITA Airways, British Airways e Iberia di operare con aeromobili di dimensioni maggiori (nel 2019 erano attivi sullo scalo di Linate gli Embraer con dimensione media inferiore a 100 posti a movimento), nonché all'utilizzo di alcuni slot - rilasciati da Alitalia ed Air Italy - da parte di vettori low cost, che impiegano aeromobili di dimensioni superiori alla media dello scalo.

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



Nel 2023 ITA Airways ha operato a Linate con 175 slot disponibili,⁷ ca. il 15% in meno rispetto a quelli posseduti da Alitalia nel 2019 e rilasciati nel corso del 2022 a seguito della richiesta della Commissione Europea. La riassegnazione degli slot precedentemente detenuti da Alitalia, nonché di quelli resi disponibili da Air Italy (interruzione dell'attività nei primi mesi

⁷ Il numero degli slot disponibili è stato determinato sulla base dei giorni feriali.

del 2020), ha consentito una redistribuzione delle quote di mercato tra le principali compagnie aeree. Nella nuova configurazione ITA ha raggiunto una quota di mercato (in termini di passeggeri trasportati) pari al 58%, che si confronta con quella detenuta da Alitalia nel 2019, pari al 63%: la riduzione della share risulta essere meno proporzionale al numero di slot rilasciati, a riprova del miglior utilizzo degli slot da parte di ITA (aeromobili di dimensioni maggiori e con un coefficiente di riempimento più elevato).

Per quanto concerne l'applicazione della normativa europea che vincola il mantenimento degli slot assegnati all'effettivo utilizzo degli stessi al di sopra di una soglia limite (c.d. *grandfather rights*), il 2023 è stato caratterizzato dalla successione di due diversi regimi: nei mesi della winter season 2022-2023 la percentuale minima per il mantenimento degli slot è stata fissata al 75%, mentre dalla summer 2023 è stata ripristinata la soglia minima dell'80%, vigente prima del periodo pandemico.

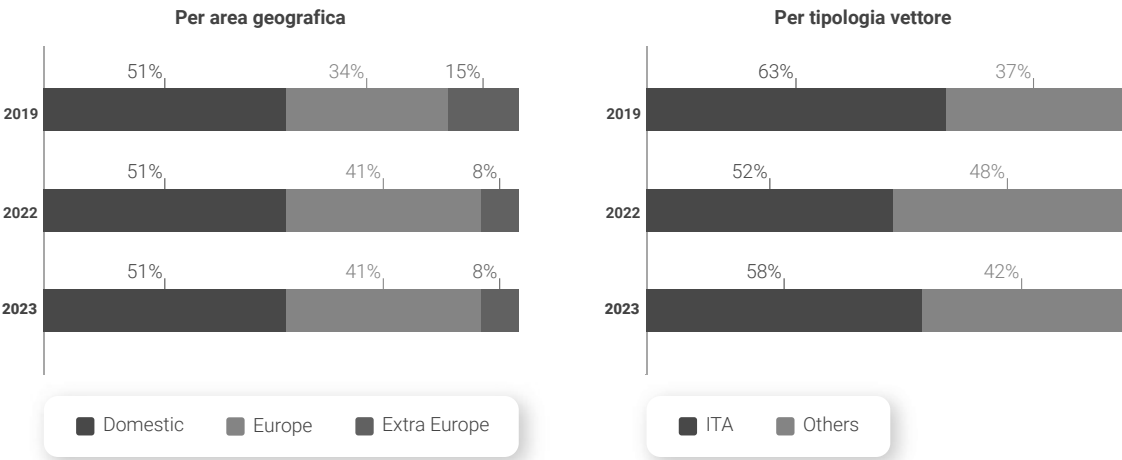
Un ulteriore elemento di discontinuità con il passato è stato rappresentato dai voli di continuità territoriale (da/per la Sardegna) soggetti a oneri di servizio pubblico: tali collegamenti, operati dal 2013 al 2019 da Alitalia e Air Italy (ex Meridiana), sono stati gestiti sinergicamente da Volotea e ITA fino al 16 febbraio 2023. Dal 17 febbraio 2023 i collegamenti con Cagliari sono stati operati da ITA, i collegamenti con Olbia da Aeroitalia mentre i collegamenti con Alghero sono stati operati da ITA nella summer season e dalla winter 2023-2024 da Aeroitalia. Il portafoglio di destinazioni offerte in regime di PSO (Public Service Obligation) si è arricchito dal mese di settembre con l'operativo di ITA da/per Trieste e da ottobre con l'attività di Aeroitalia da/per Ancona.

Inoltre, il 2023 rappresenta il primo anno completo in cui sono state applicate le disposizioni introdotte dal nuovo Decreto Giovannini, in vigore dal mese di settembre 2022, che prevedono per l'aeroporto di Linate:

- a. l'ampliamento delle destinazioni raggiungibili dallo scalo a quelle con distanza ortodromica da Linate inferiore a 1.500 km, anche non appartenenti all'Unione europea (ivi incluso il Regno Unito);
- b. il mantenimento del limite massimo di capacità oraria pari a 18 movimenti/orari, operati da vettori comunitari (oppure di un Paese terzo identificato sulla base di accordi verticali con l'Unione europea) con aeromobili a corridoio singolo (narrow body);
- c. la limitazione dell'attività volativa dei vettori ai soli collegamenti point-to-point.

La ripartizione del traffico per area geografica osservata nel 2023 è del tutto allineata al dato pre-pandemia ed al 2022, con il 51% di traffico domestico ed il 49% di traffico internazionale (destinazioni dell'Unione europea, fatta eccezione per il Regno Unito, servito da Linate in deroga fino all'entrata in vigore del Decreto Giovannini).

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre



* Per comparabilità, traffico verso UK riclassificato nel 2019 come Extra Europe



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Cargo

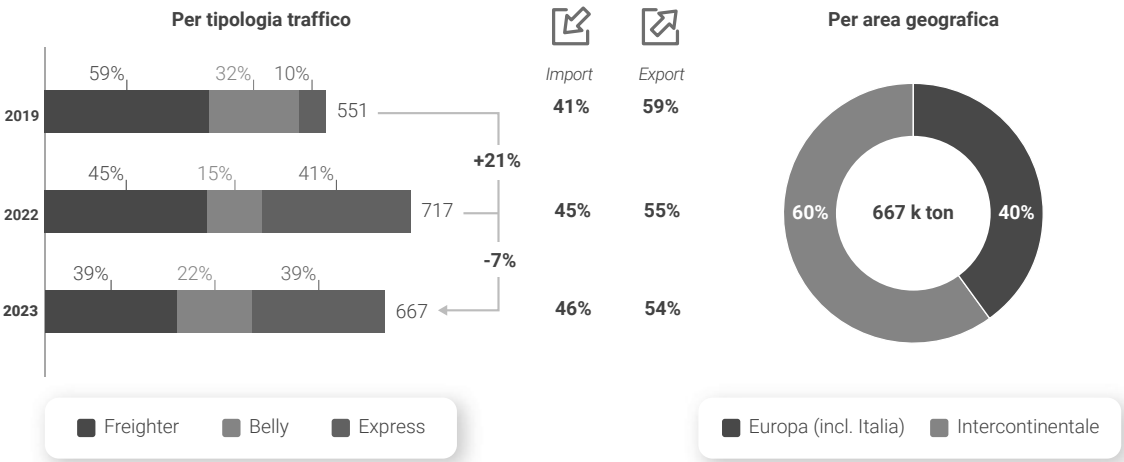
Nel 2023 il comparto cargo ha gestito 667 mila tonnellate di merce (su voli all-cargo o nella stiva di voli passeggeri, c.d. "belly"), in flessione del -7% rispetto al 2022 e superiori del +21% rispetto al 2019. Anche il numero dei movimenti all-cargo a Malpensa, pari a 27 mila nel 2023, risulta in riduzione del -15% rispetto al 2022 ma superiore del +119% rispetto al 2019. Nel confronto con il periodo pre-crisi, la crescita del numero di movimenti è stata più che proporzionale rispetto all'incremento dei quantitativi di merce trasportata: questo fenomeno è riconducibile alla maggiore presenza di vettori express, che tipicamente trasportano merci in colli di dimensioni e peso inferiori. A riprova di quanto asserito, il carico medio per movimento dei vettori all-cargo (belly escluso) risulta essersi ridotto del -36% rispetto al 2019, mentre è stabile rispetto al 2022.

Dall'analisi delle merci trasportate per tipologia di traffico (cfr. grafico seguente) emerge una marcata espansione del comparto express dal 2019 al 2023, sostenuta anche dalla realizzazione della nuova base DHL (ultimo trimestre 2020) e dai nuovi magazzini di Amazon (da ottobre 2021). Sebbene nel 2023 il segmento express detenga una quota di mercato del 39%, in aumento di +29 p.p. rispetto al 2019, la merce movimentata si attesta a 261 mila tonnellate in contrazione del -10% nel confronto con il 2022 (-2 p.p. di share).

Per quanto riguarda il traffico merci trasportato su aeromobili a configurazione mista (belly), il progressivo ripristino dei collegamenti passeggeri verso destinazioni di medio e lungo raggio ha determinato un recupero dei volumi di merce; pur con un miglioramento rispetto al 2022 (+38%), il trasportato in stiva, pari a 146 mila tonnellate, è stato comunque inferiore ai livelli 2019 del -16%.

In controtendenza, invece, il comparto freighter che con 260 mila tonnellate di merce trasportata nel 2023 ha registrato una flessione rispettivamente del -19% (-60 mila tonnellate) e del -20% (-63 mila tonnellate) rispetto al 2022 e al 2019. Per una corretta lettura della riduzione rispetto al 2022, occorre spiegare che quest'ultimo si caratterizzava per alcuni fenomeni congiunturali: la presenza di voli "preighter" e la limitata offerta di collegamenti di lungo raggio da altri scali italiani. Per quanto concerne il primo fenomeno, durante il periodo della pandemia sono stati adibiti al trasporto merce alcuni aeromobili passeggeri sfruttando, oltre alla capacità di stiva, anche lo spazio in cabina (c.d. voli "preighter"); questa attività, regolamentata durante il periodo pandemico, è stata interrotta nel luglio 2022 ed è stata solo in parte assorbita dagli altri segmenti (freighter e belly). In merito al secondo, il 2022 è stato caratterizzato da una forte riduzione dei collegamenti diretti di lungo raggio da tutto il territorio nazionale (-47% rispetto al 2019) con conseguente indisponibilità di capacità in stiva su quelle direttrici. La domanda insoddisfatta dal segmento belly durante gli anni della pandemia ha rappresentato un'opportunità per lo sviluppo del comparto freighter a Malpensa, che si è progressivamente esaurita con la riattivazione delle frequenze intercontinentali avvenuta nel corso del 2023.

Merci [k ton] gennaio - dicembre





MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Sebbene in contrazione rispetto al 2022, i risultati ottenuti nel 2023 confermano il ruolo della Cargo City di Malpensa quale primario polo italiano per gli scambi di merce in import ed export, che rispettivamente costituiscono il 46% ed il 54% dei volumi di merci movimentate. A livello nazionale, la quota di mercato⁸ delle merci movimentate da/verso Linate e Malpensa risulta essere pari al 65%.

AVIAZIONE GENERALE

SEA Prime nel corso del 2023 ha gestito 33,9 mila movimenti di aviazione generale (tra Linate e Malpensa), in crescita del +4% rispetto al 2022 e del +38% rispetto al 2019; anche il tonnellaggio complessivo degli aeromobili, pari a 586 mila tonnellate, risulta in aumento rispetto al 2022 e al 2019 rispettivamente del +8% e del +44%.

Dai numeri appena esposti si evince la crescita della dimensione media degli aeromobili (17,3 tonnellate), sia rispetto al 2022 (16,7 tonnellate) sia rispetto al 2019 (16,6 tonnellate); tale incremento è ascrivibile alla ripresa del traffico internazionale e allo sviluppo di attività da parte degli operatori basati a Linate (Sirio, con l'apertura di una nuova base manutentiva a Linate, VistaJet e Servizi Aerei). Anche gli eventi in presenza hanno contribuito positivamente al traffico operato nel 2023: la Design Week ad aprile e il Gran Premio di Monza e la Fashion Week a settembre.

Infine, il numero dei passeggeri transitati dagli aeroporti di Linate e Malpensa, pari a 65 mila, risulta in crescita rispetto al 2022 e al 2019 rispettivamente del +6% e del +30%.

Aviazione Generale

	2023	2022	Δ%	2019	Δ%
Movimenti [k]	33,9	32,6	+4%	24,5	+38%
Linate	27,5	26,6	+4%	16,0	+72%
Malpensa	6,4	6,1	+5%	8,6	-26%
Tonnellate [k]	586,2	545,0	+8%	406,7	+44%
Linate	460,2	437,4	+5%	261,4	+76%
Malpensa	125,9	107,6	+17%	145,3	-13%
Passeggeri [k]	65,4	61,7	+6%	50,4	+30%
Linate	52,4	50,1	+5%	31,9	+65%
Malpensa	12,9	11,5	+12%	18,5	-30%

⁸ Fonte | Aeroporti 2030: Quota di mercato calcolata sulla base dei dati actual dei primi undici mesi del 2023.

Conto economico

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2023 è variato rispetto al 31 dicembre 2022, a seguito della cessione, perfezionata nel mese di luglio, della partecipazione del 25% nel capitale sociale detenuta da SEA S.p.A. in Malpensa Logistica Europa S.p.A.. Si è provveduto a riclassificare nella riga Risultato delle attività cessate la partecipazione rivalutata sulla base del prezzo di realizzo. Come previsto dal principio contabile IFRS 5, anche il conto economico del periodo di confronto è stato analogamente riclassificato.

Inoltre, a seguito della chiusura, avvenuta a novembre 2023, della procedura di dialogo competitivo attraverso la quale Lutech S.p.A. si è aggiudicata la gara per l'affidamento dei servizi di manutenzione e monitoraggio delle attività ICT non business specific attualmente gestiti da Airport ICT Services S.r.l. (AIS), società interamente controllata da SEA, della quale l'aggiudicatario acquisirà l'intero capitale sociale, la stessa AIS risulta tra le Attività destinate alla vendita. Ciò nonostante, non si è proceduto a esporre il conto economico della società nella riga Risultato delle attività destinate alla vendita per la non materialità dello stesso.

(in migliaia di euro)	2023	2022	Variazione	Var % 2023/2022
Ricavi di gestione	762.732	734.840	27.892	3,8%
Ricavi per lavori su beni in concessione	38.373	32.676	5.697	17,4%
Totale ricavi	801.105	767.516	33.589	4,4%
Costi di gestione				
Costi del lavoro	178.583	192.527	(13.944)	(7,2%)
Altri costi di gestione	251.034	253.908	(2.874)	(1,1%)
Totale costi di gestione	429.617	446.435	(16.818)	(3,8%)
Costi per lavori su beni in concessione	36.204	30.832	5.372	17,4%
Totale costi	465.821	477.267	(11.446)	(2,4%)
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	335.284	290.249	45.035	15,5%
Accantonamenti e svalutazioni	6.164	(4.745)	10.909	229,9%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	52.521	30.671	21.850	71,2%
Ammortamenti	70.389	64.823	5.566	8,6%
Risultato operativo	206.210	199.500	6.710	3,4%
Proventi (oneri) da partecipazioni	12.756	15.530	(2.774)	(17,9%)
Oneri (proventi) finanziari netti	(4.274)	17.391	(21.665)	124,6%
Risultato prima delle imposte	223.240	197.639	25.601	13,0%
Imposte dell'esercizio	67.804	13.149	54.655	415,7%
Risultato netto da attività in funzionamento	155.436	184.490	(29.054)	(15,7%)
Risultato netto da Attività cessate	775	(2.027)	2.802	138,2%
Risultato di pertinenza dei terzi	4	3	1	33,3%
Risultato del Gruppo	156.207	182.460	(26.253)	(14,4%)

⁽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 2023

I risultati dell'esercizio 2023, così come quelli dell'esercizio 2022, sono caratterizzati dall'iscrizione di componenti straordinarie: tali risultati includono infatti l'impatto positivo della sentenza relativa ai diritti aeroportuali per complessivi 50.609 migliaia di euro (38.884 migliaia di euro tra i ricavi di gestione, 227 migliaia di euro a riduzione dei costi di gestione, in quanto rimborso di spese legali sostenute da SEA, e 11.498 migliaia tra i proventi finanziari) e un contributo pari a 2.287 migliaia di euro a parziale compensazione dei maggiori oneri energetici.⁹

I risultati dell'esercizio 2022 includevano, invece, ricavi per complessivi 144.101 migliaia di euro per contributi pubblici (da Stato e Regione Lombardia) a parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia e un contributo di 6.099 migliaia di euro a copertura di una porzione dei maggiori oneri energetici. Inoltre, il costo del lavoro includeva l'importo di 26.351 migliaia di euro per il piano di pensionamenti anticipati avviato nel mese di ottobre 2022.

L'EBITDA dell'esercizio 2023, pari a 335.284 migliaia di euro risulta in crescita di 45.035 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2022. L'EBITDA, al netto delle menzionate poste straordinarie risulterebbe pari a 293.886 migliaia di euro, in crescita di +127.486 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio (a sua volta pari a 166.400 migliaia di euro al netto delle componenti straordinarie). Il significativo miglioramento della performance gestionale è dovuto alla crescita dei ricavi di gestione (+133.109 migliaia di euro) conseguente ai maggiori volumi di traffico, in parte mitigata da un incremento dei costi di gestione (+5.949 migliaia di euro). Dall'analisi di detti costi, si evidenzia una significativa riduzione dei costi energetici, interamente bilanciata dai maggiori costi per la gestione dei crescenti volumi di traffico, il termine della fruizione degli ammortizzatori sociali e la riapertura del Terminal 2 di Malpensa.

L'EBITDA gestionale dell'esercizio, pari a 293.886 migliaia di euro, risulta anche superiore rispetto a quello registrato nel 2019 (ultimo esercizio non condizionato dalla pandemia da Covid-19) pari a 271.146 migliaia di euro.¹⁰ Nonostante i minori movimenti gestiti, un volume di

traffico allineato in termini assoluti al 2019 ma caratterizzato da una minore presenza di passeggeri internazionali e il rilevante incremento dei costi energetici, le migliori performance registrate sono attribuibili alle azioni manageriali realizzate nel corso del quinquennio 2019-2023. Tali azioni hanno riguardato, in particolare, la rinegoziazione delle condizioni economiche dei principali contratti attivi in ambito retail, l'espansione delle aree commerciali presso lo scalo di Linate (a seguito dell'intervento di restyling del terminal), la revisione delle condizioni di molti contratti di fornitura e la riduzione dell'organico per effetto del piano di pensionamenti anticipati.

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 206.210 migliaia di euro (+6.710 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2022). L'esercizio 2023 risente di maggiori accantonamenti a fondo di ripristino e maggiori ammortamenti anche a seguito dell'ammortamento accelerato di alcuni immobili che saranno oggetto di dismissione nei prossimi esercizi.

Il Risultato operativo al netto delle poste non ricorrenti negli esercizi 2023 e 2022 sarebbe rispettivamente pari a 164.812 migliaia di euro e 75.651 migliaia di euro, evidenziando così un incremento pari a +89.161 migliaia di euro.

Le imposte dell'esercizio, pari a 67.804 migliaia di euro risentono, nel confronto con l'esercizio 2022, della presenza in tale esercizio di poste straordinarie detassate ex lege (Fondo ristori, contributo conto energia) e della tassazione in regime PEX della plusvalenza della vendita della partecipazione in SEA Energia.

Il risultato netto delle attività cessate si riferisce all'adeguamento del valore della partecipazione nella società Malpensa Logistica Europa al prezzo di vendita.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte il Risultato del Gruppo è pari a 156.207 migliaia di euro (182.460 migliaia di euro nell'esercizio 2022).

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

⁹ I provvedimenti normativi emanati nel 2022, e confermati anche per il primo semestre 2023, 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 significativo incremento del costo unitario rispetto al 2019.

¹⁰ Valore dell'EBITDA statutory 2019 pari a 274.659 migliaia di euro rettificato per componenti non ricorrenti pari a 4.161 migliaia di euro e normalizzato escludendo dal perimetro di consolidamento SEA Energia (-7.674 migliaia di euro).



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Ricavi

I ricavi di gestione dell'esercizio 2023 sono pari a 762.732 migliaia di euro (734.840 migliaia di euro nell'esercizio 2022). Al netto delle componenti straordinarie (38.884 migliaia di euro sopra menzionati), i ricavi sono risultati pari a 723.848 migliaia di euro e si confrontano con i ricavi 2022 di 590.739 migliaia di euro, a loro volta decurtati dai ristori ricevuti e pari a 144.101 migliaia di euro.

I ricavi, al netto delle componenti straordinarie hanno registrato una crescita di 133.109 migliaia di euro. Nel seguito si commentano le principali cause che hanno determinato tale performance.

- **Ricavi Aviation**, pari a 412.773 migliaia di euro, in incremento di +69.331 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto della crescita del business passeggeri, risultato della combinazione dei maggiori movimenti operati dai vettori e del maggiore tasso di riempimento medio registrato. La performance del business cargo è stata, invece, inferiore rispetto a quella del precedente esercizio a causa dei minori movimenti gestiti, anche conseguenza della riattivazione delle frequenze intercontinentali.
- **Ricavi Non Aviation**, pari a 293.610 migliaia di euro, in incremento di +61.628 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio a seguito della ripresa del traffico passeggeri gestito e alla maggiore presenza di passeggeri internazionali. Tutti i comparti registrano performance in crescita rispetto all'esercizio 2022. Risulta particolarmente rilevante l'incremento dei ricavi da *shops*, sia presso lo scalo di Linate, sia presso lo scalo di Malpensa, dove la crescita dei ricavi è stata favorita dalla riattivazione dei collegamenti internazionali di lungo raggio. Inoltre, risulta significativa la crescita dei ricavi del business parcheggi, a cui hanno contribuito positivamente anche i parcheggi gestiti presso lo scalo di Bergamo. Degna di nota, infine, la crescita dei servizi premium (sale VIP e servizi di fast track), che hanno beneficiato, oltre che dei maggiori volumi di traffico, dell'apertura della nuova Premium Lounge a completamento dell'offerta su Malpensa e di una maggiore propensione all'utilizzo di tali servizi da parte dei passeggeri.
- **Ricavi General Aviation**, pari a 17.465 migliaia di euro, in incremento di +2.150 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto del maggiore numero di movimenti gestiti e dei maggiori ricavi commerciali, anche conseguenti all'entrata in esercizio di un nuovo hangar (cd. "Hangar X") presso lo scalo di Linate.

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 32.676 migliaia di euro nell'esercizio 2022 a 38.373 migliaia di euro nell'esercizio 2023, con un incremento del 17,4%. 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 contractor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione dell'esercizio 2023 sono pari a 429.617 migliaia di euro, in diminuzione di 16.818 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2022. Al netto delle componenti non ricorrenti indicate in precedenza (2.514 migliaia di euro), sono pari a 432.131 migliaia di euro e si confrontano con costi di gestione 2022 rettificati da componenti non ricorrenti (26.351 migliaia di euro di incentivi all'esodo e 6.099 migliaia di euro del contributo costi energia a deduzione dei costi) pari a 426.183 migliaia di euro.

I costi, al netto delle componenti straordinarie sono risultati in aumento di 5.949 migliaia di euro. Nel seguito si commentano le principali voci di costo.

- Costo del lavoro, pari a 178.583 migliaia di euro, in incremento di +12.407 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto del termine della fruizione degli ammortizzatori sociali, degli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale e dell'aumento delle risorse a causa dell'incremento del traffico gestito, in parte bilanciati dalla riduzione dell'organico per effetto del piano di pensionamenti anticipati, avviato a ottobre 2022. L'organico medio dell'esercizio, pari a 2.510 Full Time Equivalent (FTE), risulta inferiore di 116 FTE (-4%) rispetto al 2022.
- Altri costi di gestione, pari a 253.548 migliaia di euro, in riduzione di 6.459 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per i minori costi energetici, che in coerenza con la dinamica dei prezzi del metano, hanno registrato una riduzione del 44%. Tale riduzione è stata in parte bilanciata dall'aumento dei costi legati ai volumi di traffico, dai costi sorgenti a seguito della riapertura del Terminal 2 di Malpensa, dal maggiore ricorso a contratti esterni a fronte della riduzione di organico e dall'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 30.832 migliaia di euro nel 2022 a 36.204 migliaia di euro nell'esercizio 2023. 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 2023 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un accantonamento netto pari a 6.164 migliaia di euro (rilascio netto di 4.745 migliaia di euro nel 2022) determinato per 6.983 migliaia di euro da rilasci netti a fondo oneri futuri (accantonamenti netti per 943 migliaia di euro nel 2022), da un accantonamento netto di 13.147 migliaia di euro (rilascio netto di 5.688 migliaia di euro nel 2022) relativo al fondo svalutazione crediti, che ricomprende anche l'adeguamento della stima del valore di Indemnification Right, ovvero del valore dei beni che sarà riconosciuto al gestore al termine della concessione, secondo quanto stabilito dall'art. 703 del codice della navigazione. I crediti sono valutati sulla base degli incassi ricevuti, del miglioramento di rating di alcuni clienti, della rideterminazione dei rischi di controparte.

Il rilascio netto del fondo oneri futuri è legato principalmente ad una ridefinizione del fondo rumore a seguito degli studi effettuati che hanno permesso di individuare in modo puntuale gli interventi di mitigazione del rumore che risulterebbero obbligatori ai sensi della regolamentazione vigente.

Si segnala che invece nel 2022 l'effetto positivo era riconducibile a un importante rilascio a seguito della conclusione della transazione con un vettore aereo.

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nell'esercizio 2023 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione è pari a 52.521 migliaia di euro (30.671 migliaia di euro nell'esercizio 2022). Il significativo aumento dell'accantonamento è legato a una revisione del piano investimenti e della programmazione temporale degli stessi.

Ammortamenti

Nell'esercizio 2023 gli ammortamenti aumentano di 5.566 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2022, passando da 64.823 migliaia di euro a 70.389 migliaia di euro per effetto principalmente della riduzione della vita utile di alcuni asset aziendali. L'ammortamento del valore residuo di tali asset è stato pertanto rimodulato sulla base della data di demolizione/dismissione.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nell'esercizio 2023 i proventi netti da partecipazioni registrano un lieve decremento pari a 2.774 migliaia di euro, passando da 15.530 migliaia di euro del 2022 a 12.756 migliaia di euro del 2023 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri. Il decremento è sostanzialmente riconducibile a una diminuzione del risultato di alcune collegate, ascrivibile al fatto che nel 2022 sono stati iscritti i proventi derivanti dai contributi statali e regionali ricevuti a fronte dei danni causati dall'emergenza Covid-19.

Proventi e oneri finanziari

La voce Proventi e oneri finanziari passa da un ammontare di oneri finanziari netti per 17.391 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 a un ammontare di proventi finanziari netti pari a 4.274 migliaia di euro al 31 dicembre 2023.

Tale dinamica è motivata, oltre che da una gestione finanziaria «ordinaria» (relativa a interessi attivi su cc bancari o conti vincolati, interessi passivi e commissioni su finanziamenti e interessi passivi su bond) sulla quale non si rilevano significativi scostamenti tra i due esercizi in esame, da due eventi non ricorrenti: l'incasso della quota interessi a seguito dell'Ordinanza della Corte di Cassazione (cd "Causa diritti") pari a 11.498 migliaia di euro e l'effetto netto dell'attualizzazione delle poste dell'attivo e del passivo classificate come non correnti. Le poste sono state attualizzate come previsto dall'IFRS 9.

Imposte

L'incremento della voce imposte rispetto all'esercizio di confronto, pari a 54.655 migliaia di euro, è ascrivibile alla presenza nell'esercizio 2022:

- di poste straordinarie detassate ex lege (i.e. Fondo Ristori previsto dalla L. 178/2020 incassato nel 2022 a parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia Covid-19);



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

- della detassazione in regime di "Participation Exemption" della plusvalenza derivante dalla cessione di Sea Energia e all'iscrizione, sempre nell'esercizio 2022;
- di un maggiore contributo, sotto forma di credito d'imposta detassato, relativo ai costi di energia elettrica per le c.d. "imprese non energivore" (riconosciuto al fine di mitigare i maggiori oneri sostenuti per l'acquisto di energia elettrica).

Nell'esercizio 2023 inoltre si registra l'incremento della base imponibile ai fini IRES ed IRAP, al netto dei fenomeni non ricorrenti.

Risultato netto da Attività cessate

Il risultato netto da Attività cessate, relativo alla partecipazione Malpensa Logistica Europa Spa, rileva un utile netto pari a 775 migliaia di euro. La voce comprende, come già anticipato precedentemente, l'adeguamento del valore della partecipazione nella società Malpensa

Logistica Europa al prezzo di vendita. L'esercizio di confronto, oltre alla valutazione della partecipazione in Malpensa Logistica Europa, riesposto in questa riga come previsto dall'IFRS 5, comprende anche 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 156.207 migliaia di euro in diminuzione di 26.253 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2022, che aveva registrato un utile pari a 182.460 migliaia di euro.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022 ⁽²⁾	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	993.513	991.309	2.204
Immobilizzazioni materiali	99.615	91.478	8.137
Diritti d'uso beni in leasing	13.002	14.008	(1.006)
Investimenti immobiliari	3.398	3.399	(1)
Partecipazioni in società collegate	84.560	82.178	2.382
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	68.209	111.768	(43.559)
Altri crediti non correnti	14.921	60.496	(45.575)
Capitale immobilizzato (A)	1.277.219	1.354.637	(77.418)
Rimanenze	2.730	1.558	1.172
Crediti commerciali	153.058	122.628	30.430
Crediti per imposte dell'esercizio	459	4.769	(4.310)
Altri crediti	5.089	6.853	(1.764)
Attività di esercizio a breve	161.336	135.808	25.528
Attività destinate alla vendita	8.751	0	8.751
Debiti commerciali	185.322	190.558	(5.236)
Altri debiti	228.559	290.727	(62.168)
Debiti per imposte dell'esercizio	21.009	11.467	9.542
Passività di esercizio a breve	434.890	492.752	(57.862)
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	3.884	0	3.884
Capitale circolante (B)	(268.687)	(356.944)	88.257
Fondi rischi e oneri (C)	(195.156)	(229.124)	33.968
Fondi relativi al personale (D)	(27.406)	(30.942)	3.536
Altri debiti non correnti (E)	(1.821)	(6.590)	4.769
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	784.149	731.037	53.112
Patrimonio netto di Gruppo	(499.017)	(342.836)	(156.181)
Patrimonio netto di terzi	(31)	(31)	0
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(285.101)	(388.170)	103.069
Totale fonti di finanziamento	(784.149)	(731.037)	(53.112)

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 2023 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2022 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.

⁽²⁾ Al fine di migliorare la comparabilità dei due esercizi in esame, il periodo di confronto rappresentato dall'esercizio 2022 riflette la riclassifica degli asset identificati quali diritti di beni in concessione tra le immobilizzazioni immateriali.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.277.219 migliaia di euro, registra una riduzione di 77.418 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per effetto: *i)* della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 80.853 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 67.902 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii)* dal decremento dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 1.006 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022; *iii)* dell'incremento del valore delle partecipazioni in società collegate (2.382 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; *iv)* del decremento delle imposte differite attive nette pari a 43.559 migliaia di euro; *v)* del decremento degli Altri crediti non correnti, pari a 45.575 migliaia di euro, principalmente per l'attualizzazione 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 -268.687 migliaia di euro, si incrementa di 88.257 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Le attività a breve aumentano per effetto di un aumento dei crediti commerciali, principalmente a seguito dell'incremento del fatturato, parzialmente compensato dalla riduzione dei crediti per imposte e degli altri crediti.

Le passività a breve hanno contribuito negativamente alla dinamica del capitale circolante, essendo diminuiti sia i debiti commerciali sia gli altri debiti. La riduzione degli altri debiti è principalmente determinata dal pagamento, avvenuto a giugno 2023, della seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea del 30 settembre 2019 e pari a 84.728 migliaia di euro. Tra gli altri debiti sono, invece, aumentati quelli per canone per il servizio antincendio negli aeroporti, i debiti tributari e il debito per addizionali.

A seguito della chiusura, avvenuta a novembre 2023, della procedura di dialogo competitivo attraverso la quale Lutech S.p.A. si è aggiudicata la gara per l'affidamento dei servizi di manutenzione e monitoraggio delle attività ICT non business specific attualmente gestiti da Airport ICT Services S.r.l. (AIS), società interamente controllata da SEA, della quale l'aggiudicatario acquisirà l'intero capitale sociale, le attività e le passività di AIS sono state riclassificate rispettivamente tra le attività destinate alla vendita, per un valore pari a 8.751 migliaia di euro, e le passività connesse alle attività destinate alla vendita per un valore pari a 3.884 migliaia di euro.

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2023 ammonta a 784.149 migliaia di euro, con un incremento di 53.112 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022	Variazione
Rimanenze	2.730	1.558	1.172
Crediti commerciali	153.058	122.628	30.430
Debiti commerciali	(185.322)	(190.558)	5.236
Crediti / (debiti) diversi	(244.020)	(290.572)	46.552
Attività destinate alla vendita	8.751	0	8.751
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	(3.884)	0	(3.884)
Totale capitale circolante netto	(268.687)	(356.944)	88.257

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.

Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto comprensivo delle attività discontinue è pari a 282.333 migliaia di euro e registra una riduzione di 105.837 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022, in cui era pari a 388.170 migliaia di euro. Il miglioramento dei valori di indebitamento finanziario netto è legato oltre alla favorevole dinamica dei flussi di cassa della gestione corrente pari a 269.485 migliaia di euro, all'incasso di 50.609 migliaia di euro relativi alla chiusura definitiva di ogni pendenza con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il mancato adeguamento dei diritti aeroportuali per il periodo dal 2000 al 2005. Nel periodo in esame vi sono state uscite di cassa per investimenti pari a 124.090 migliaia di euro e per il pagamento della seconda tranche di dividendi straordinari deliberati dall'assemblea degli azionisti nel 2019 e il cui pagamento era stato sospeso sino all'esercizio 2022 a causa delle perdite subite per effetto della pandemia. L'indebitamento finanziario netto senza le attività discontinue esposto secondo il principio IFRS 5, pari a 285.101 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 2022	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2023
Bilancio della Capogruppo	276.971		(26)	153.017	429.962
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	7.818	(4)		866	8.680
Rettifiche per valutazione equity collegate	63.042			2.095	65.137
Altre scritture di consolidamento	(4.964)			233	(4.731)
Bilancio Consolidato	342.867	(4)	(26)	156.211	499.048



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

- L'EBITDA o "Margine operativo lordo" o "Risultato operativo lordo" è stato definito come differenza tra il totale 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 2023

INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA ha realizzato nell'anno 2023 investimenti per 114.242 migliaia di euro.

La tabella seguente riporta il dettaglio degli investimenti realizzati nel 2023. Si specifica che durante l'esercizio non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(in migliaia di euro)	2023
Infrastrutture di Volo	16.843
Aerostazioni (compreso BHS)	31.417
Cargo	13.335
Edifici vari	7.759
Viabilità e Parcheggi	21.720
Reti e impianti	13.549
Sistemi/Progetti ICT	5.554
Attrezzatura varia	4.065
Totale investimenti	114.242

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (2,2 milioni di euro), della quota di oneri finanziari (0,05 milioni di euro) e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.

Le principali realizzazioni nell'esercizio 2023 sono relative agli interventi di natura infrastrutturale resi necessari per la riattivazione del Terminal 2 di Malpensa, che ha avuto luogo a partire dal 31 maggio 2023. I principali interventi realizzati sono stati: l'adeguamento dell'impianto di smistamento bagagli allo standard 3 ECAC con l'installazione di nuove macchine EDS, di nuovi nastri e l'implementazione di una nuova linea aggiuntiva per il rientro automatico dei bagagli scartati; la riqualifica completa dell'area dei controlli di sicurezza per i passeggeri in partenza con l'installazione di nuove linee di controllo bagagli; la riqualifica del corridoio "Arrivi" al fine di migliorare il comfort climatico, ridurre il fabbisogno energetico e migliorare la qualità degli interni; l'installazione di nuove barriere a protezione dei percorsi di imbarco e sbarco dei passeggeri; la realizzazione di interventi propedeutici alla riapertura delle attività commerciali.

Presso il Terminal 1 di Malpensa, sono stati effettuati una serie di interventi, di valore unitario contenuto, finalizzati ad incrementare la funzionalità, la sicurezza e il livello di comfort offerto ai passeggeri. In particolare, si segnalano: il ripristino di 13 banchi check-in all'isola 10, gli interventi per l'utilizzo flessibile (Schengen/non Schengen) del satellite centrale; gli interventi per l'implementazione del sistema Border Control-Entry Exit (sistema europeo di controllo delle frontiere per la registrazione dei passeggeri extra-Schengen in arrivo e partenza); la realizzazione di linee di smart security ai filtri in partenza; la prosecuzione degli interventi di adeguamento sismico e la riqualifica di alcune Sale Vip, di bagni aperti al pubblico e della Sala Amica al piano partenze.

Sempre a Malpensa sono stati ultimati i lavori per la rete di alimentazione delle stazioni di ricarica per le auto elettriche dei passeggeri e i lavori per la realizzazione di nuove reti per la ricarica elettrica delle auto operative.

Presso la cargo city di Malpensa sono stati avviati gli interventi di ripristino delle impermeabilizzazioni delle coperture di alcuni fabbricati e il potenziamento della rete di scarico acque meteoriche nell'area dei magazzini lato air side.

A Linate, i principali investimenti sul terminal hanno riguardato: la prosecuzione delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, la creazione di nuovi spazi commerciali, il completamento dei lavori di installazione di nuove macchine radiogene EDS e il completamento degli interventi di riqualifica delle aree arrivi e partenze per consentire l'installazione degli apparati e dei Totem necessari al Border Control - Entry Exit System.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Sempre a Linate sono proseguiti gli interventi per l'installazione di impianti 400 HZ che permetteranno l'alimentazione degli aeromobili e sono stati ultimati i lavori per la realizzazione di nuove reti per la ricarica elettrica delle auto operative.

Sempre nell'ambito degli interventi di natura infrastrutturale, nel corso del 2023 è stata completata la realizzazione di un nuovo hangar adibito ad attività manutentive (cd. Hangar X) dell'aviazione generale.

Gli investimenti in Information and Communication Technology si riferiscono invece ad acquisti di componenti software per i numerosi sistemi aziendali.

Infine, si segnala che nel corso del 2023 è stata acquisita un'area sita in prossimità dell'aeroporto di Linate e in parte adibita a parcheggio passeggeri.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Aggiornamenti sui contenziosi in corso

In merito a eventuali aggiornamenti sui contenziosi in corso intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2023".

Consultazione annuale Comitato Utenti per le tariffe 2024

Con comunicazione del 9 gennaio 2024, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato l'applicazione del livello tariffario vigente anche per l'anno 2024 per il tempo strettamente necessario all'ottenimento del nulla osta tecnico sui piani ENAC relativi al periodo regolatorio 2024-2028, ai fini dell'avvio della procedura di revisione dei diritti aeroportuali secondo quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 38/2023.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nei primi mesi del 2024 l'andamento del traffico passeggeri rilevato a Linate e a Malpensa conferma il percorso di crescita osservato nel 2023. A livello di sistema aeroportuale, infatti, sono stati superati nei primi due mesi i valori registrati nell'anno precedente e nel 2019.¹¹

Tale risultato è ascrivibile in particolare alle performance di Linate che, pur con un volume di movimenti simile a quello del 2019, beneficia nei primi mesi del 2024 delle maggiori dimensioni degli aeromobili (in termini di posti a movimento) impiegati dai vettori. Estendendo il confronto al 2023, i primi mesi del 2024 registrano volumi di traffico più elevati, in particolare per effetto del maggior numero di frequenze offerte dai vettori: infatti, il mantenimento degli slot assegnati è attualmente subordinato al loro utilizzo nella misura minima dell'80%, vincolo ridotto al 75% sino alla fine della IATA winter season 2022-2023.

Per quanto riguarda lo scalo di Malpensa, i flussi di traffico gestiti nei primi mesi 2024 sono in moderato incremento rispetto al 2019 per effetto dell'utilizzo di macchine più capienti (in termini di posti offerti) e di un maggior coefficiente di riempimento, che compensano il recupero ancora parziale dei movimenti da parte dei vettori legacy. Nel confronto con il 2023 si rileva, invece, un incremento dei flussi di traffico, determinato dallo sviluppo di ulteriore connettività dei vettori legacy operanti sullo scalo - in particolare sui segmenti europeo e lungo raggio. Si osserva, inoltre, un riposizionamento dell'offerta dei vettori low cost dal mercato domestico a quello internazionale.

Alla luce di quanto osservato, nel corso del 2024 si attende un rafforzamento della domanda di trasporto internazionale con l'incremento dei collegamenti su destinazioni già in portafoglio nonché con l'avvio di nuove attività. Coerentemente con la programmazione dei primi mesi dell'anno, l'attività dei vettori low cost si concentrerà invece su destinazioni di breve e medio raggio, con una crescita delle connessioni verso l'area europea ed extra-europea.

Anche per il trasporto delle merci, i primi mesi del 2024 mostrano uno scenario nel complesso positivo, con volumi ampiamente superiori al 2019. Nel confronto con il 2023, si rilevano invece maggiori quantitativi di merce trasportata dai voli passeggeri ("belly") e dal comparto dei freighters, mentre il segmento espresso risulta essere in contrazione.

A fronte di un traffico di aviazione commerciale in crescita in termini di merci e passeggeri rispetto al 2023, vi sono alcuni fattori di incertezza che potrebbero condizionare l'evoluzione del settore del trasporto aereo nel breve periodo.

A livello di contesto geopolitico, l'evoluzione dei conflitti attualmente in corso in area europea e mediorientale potrebbe ulteriormente condizionare i flussi di traffico passeggeri da e verso queste regioni. Se da un lato non si prevedono variazioni in conseguenza della guerra tra Ucraina e Russia, dall'altro sono più incerti gli effetti dei combattimenti tra Israele ed Hamas: diversi vettori hanno annunciato la graduale ripresa dei collegamenti con Tel Aviv con l'avvio della summer season (tra questi, easyJet e Wizz Air da Malpensa e ITA Airways da Roma) in assenza di un inasprimento del conflitto. Anche il traffico merci sarà verosimilmente condizionato dall'evoluzione della situazione di tensione nel Mar Rosso: qualora la tendenza al rialzo dei noli marittimi sulle tratte che attraversano il Canale di Suez dovesse rafforzarsi, potrebbe aumentare il ricorso al trasporto aereo tra i mercati orientali e l'Europa, con un maggior beneficio anche per il comparto cargo gestito a Malpensa.

Dal punto di vista operativo, anche nel 2024 si prevede che il settore del trasporto aereo possa essere interessato dagli scioperi indetti da alcune categorie sindacali, sia in Italia che in altri Paesi europei, con effetti negativi sulle attività degli scali e, di conseguenza, sul numero di passeggeri gestiti; non sono tuttavia attese criticità diverse da quelle già osservate in passato.

Infine, tra i fattori di incertezza è bene annoverare anche alcuni temi di carattere economico - in particolare l'andamento dei mercati energetici ed il tasso di inflazione - i quali potrebbero condizionare direttamente o indirettamente le performance dell'azienda.

Pur in un contesto di consolidamento delle performance di traffico e dei risultati aziendali, che confermano risultati positivi anche per l'esercizio 2024, il management continua a monitorare attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando periodicamente le proiezioni di traffico, dei prezzi delle commodities e dei costi dei materiali da costruzione.

¹¹ Dati aggiornati al 15 marzo 2024.



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.

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

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation		General Aviation		Consolidato	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
RICAVI di GESTIONE	745.267	718.032	17.465	16.808	762.732	734.840
COSTI OPERATIVI	(423.687)	(440.926)	(5.930)	(5.509)	(429.617)	(446.435)
EBITDA	323.749	278.950	11.535	11.299	335.284	290.249
EBIT	197.642	190.333	8.568	9.167	206.210	199.500

I ricavi, i costi e i margini includono: i contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia (nel 2022), i costi per il piano di pensionamenti anticipati (nel 2022), i contributi a compensazione parziale dell'aumento del costo dell'energia elettrica (nel 2022 e nel 2023) e l'incasso dei diritti aeroportuali a fronte della sentenza favorevole (nel 2023). Per maggiori informazioni si faccia riferimento a quanto presente nei precedenti commenti al "Conto economico".

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Commercial Aviation

Ricavi

I ricavi del *business Commercial Aviation* dell'esercizio 2023 sono pari a 745.267 migliaia di euro e includono 38.884 migliaia di euro relativi all'esito della sentenza sui diritti aeroportuali. I ricavi 2022, pari a 718.032 migliaia di euro, includevano contributi pubblici statali e regionali pari a 142.608 migliaia di euro, ricevuti a parziale compensazione delle perdite registrate negli esercizi 2020 e 2021, durante la pandemia da Covid-19.

Confrontando i valori al netto delle componenti straordinarie, i ricavi 2023 risultano in incremento di +130.959 migliaia di euro, passando da 575.424 migliaia di euro dell'esercizio 2022 a 706.383 dell'esercizio 2023. I comparti *Aviation* e *Non Aviation* hanno contribuito a tale incremento come di seguito descritto.

I Ricavi *Aviation* sono risultati complessivamente superiori di +69.331 migliaia di euro. Tale incremento è connesso al business passeggeri, per il maggior numero di movimenti e al maggiore riempimento medio degli aerei. Il business cargo, invece, ha registrato una performance inferiore rispetto a quella del precedente esercizio dovuta alla minore capacità disponibile in conseguenza del termine dei cd. Voli "freighter".

I Ricavi *Non Aviation* hanno registrato complessivamente un aumento di +61.628 migliaia di euro per l'incremento del traffico passeggeri gestito. In particolare:

- Il comparto *Retail* (Negozi, Ristorazione, Autonoleggi e Banche) ha registrato ricavi pari a 126.054 migliaia di euro con un incremento di +31.695 migliaia di euro (+34%). Tale incremento è dovuto alla crescita del traffico e, in particolare, del segmento intercontinentale, e alle azioni di revenue management realizzate nel corso dell'esercizio.
- Il business *Parcheggi* ha registrato ricavi pari a 81.454 migliaia di euro, in aumento di +15.664 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio (+24%); la crescita è risultata proporzionale all'andamento del traffico.
- Il fatturato del segmento *Premium Services*, pari a 26.255 migliaia di euro, è risultato in aumento di +6.392 migliaia di euro (+32%) rispetto all'esercizio 2022, oltre che per l'incremento del traffico, anche per una maggiore propensione dei passeggeri all'utilizzo di tali servizi e per l'apertura della nuova Premium Lounge a Malpensa.

Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* sono passati da 440.926 migliaia di euro dell'esercizio 2022 a 423.687 migliaia di euro del 2023, registrando un decremento di -17.239 migliaia di euro.

Al netto delle poste non ricorrenti, tali costi sono pari a 426.180 migliaia di euro, registrando un aumento di +5.419 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

A tale dinamica hanno contribuito:

- il **costo del lavoro** che è passato da 163.822 migliaia di euro dell'esercizio 2022 a 175.950 migliaia di euro del 2023, con un incremento di +12.128 migliaia di euro a seguito del termine della fruizione degli ammortizzatori sociali, degli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale e per l'incremento del traffico gestito, effetti in parte bilanciati dalla riduzione dell'organico a seguito dell'avvio (nel mese di ottobre 2022) del piano di pensionamenti anticipati;
- i **costi esterni**, che sono risultati pari a 250.231 migliaia di euro, in riduzione di -6.709 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per i minori costi energetici. Tale riduzione è stata in parte bilanciata dall'aumento dei costi legati ai volumi di traffico, dai costi sorgenti dalla riapertura del Terminal 2 di Malpensa, dal maggiore ricorso a contratti esterni a fronte della riduzione di organico e dall'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra descritte, l'EBITDA è risultato pari a 323.749 migliaia di euro (282.371 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Gli ammortamenti risultano pari a 67.749 migliaia di euro, mentre gli accantonamenti al fondo ripristino sono risultati pari a 52.452 migliaia di euro e gli accantonamenti per rischi e oneri pari a 5.906 migliaia di euro.

Conseguentemente l'EBIT del business *Commercial Aviation* risulta pari a 197.642 migliaia di euro (156.265 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Investimenti

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

- gli interventi per la riapertura del Terminal 2 di Malpensa;



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

- l'acquisto di un'area, in parte adibita a parcheggio, sita nei pressi dell'aeroporto di Linate;
- interventi di riqualifica, potenziamento e adeguamento normativo delle infrastrutture *airside* di Linate e Malpensa, quali, ad esempio, la riqualifica e la realizzazione di un nuovo deposito attrezzature presso l'area 700 del piazzale di Malpensa; la realizzazione di impianti 400Hz presso il piazzale nord di Linate e interventi di adeguamento delle aree di resa e strip delle piste di Linate e Malpensa;
- interventi di manutenzione straordinaria degli edifici presso la cargo city di Malpensa.

Altre informazioni

Sviluppo del comparto retail

Il 2023 è stato caratterizzato da una crescita del traffico passeggeri che sul sistema aeroportuale milanese ha visto il recupero dei valori pre-pandemia ed è stata caratterizzata dall'importante ritorno dei passeggeri cinesi nella seconda parte dell'anno. Ciò ha contribuito a determinare il buon risultato delle performance retail e a confermare la leadership italiana di Milano in termini di volumi tax free shopping.

Anche nel corso del 2023 è stata posta grande attenzione all'ampliamento dell'offerta commerciale di ristorazione, per soddisfare al meglio un mercato caratterizzato da una domanda forte e in crescita. Questa visione strategica la si può riscontrare al Terminal 1 di Malpensa, dove le nuove aperture comprendono sia categorie fast casual sia nomi di chef stellati, e al Terminal 2 di Malpensa dove l'offerta Food&Beverage profonda e diversificata è accompagnata da un nuovo duty free shop "walk through" che offre un ricco assortimento in un'ampia metratura.

Malpensa ha confermato il trend di mercato del travel retail, nel quale il lusso si è rivelato un segmento particolarmente resiliente pertanto l'offerta retail è stata ulteriormente arricchita nel corso dell'ultimo anno

Accordi bilaterali

Nel mese di maggio è stato sottoscritto un accordo bilaterale con l'Uruguay che prevede 14 frequenze passeggeri settimanali e frequenze illimitate per il cargo.

Nel mese di luglio si sono tenute consultazioni con l'Angola con l'obiettivo di aggiornare ed ampliare un accordo esistente definendo un più alto livello di capacità operabile, di scali e di compagnie designate.

Importanti risultati sono stati ottenuti durante i negoziati aeronautici bilaterali che le autorità italiane hanno concluso durante l'evento **ICAN** (ICAO Air Services Negotiation) svoltosi a Riyadh agli inizi di dicembre.

Sono stati ulteriormente liberalizzati gli accordi con Arabia Saudita, Brasile e Kuwait, prioritari in termini di capacità per Malpensa.

Destination management e attività di co-marketing

È proseguita anche nel 2023 la collaborazione tra SEA e Regione Lombardia, Comune di Milano, Sacbo ed Enit, con la partecipazione a Routes Asia- Chiang Mai nel mese di febbraio, Routes Europe- Lodz nel mese di maggio, Routes World- Istanbul a ottobre oltre a campagne di promozione del territorio, focalizzate verso mercati target.

Sono proseguite le campagne di promozione del territorio, focalizzate verso mercati target, consentendo il miglioramento del posizionamento di Malpensa in città. Milano Malpensa si conferma il gateway che cresce maggiormente in Europa per il traffico proveniente dalla Cina. Tra le iniziative in collaborazione con Italy China Council Foundation si segnala Welcome to Italy Access Point. Realizzato a Milano Malpensa nel mese di ottobre è il primo desk informativo finalizzato a fornire indicazioni, servizi e assistenza ai viaggiatori provenienti dalla Cina in visita nel nostro Paese.

Infine, nell'ultimo trimestre del 2023, il Vietnam è stato posto al centro del programma di promozione "Discover Vietnam", organizzato dall'Ambasciata della Repubblica Socialista del Vietnam in Italia in collaborazione con la Camera di Commercio Italia Vietnam - Phòng Thương mại Italia Việt Nam. Una campagna gemella è stata messa a disposizione per la promozione di Milano e della Lombardia in Vietnam.

General Aviation

Ricavi e Costi Operativi

I ricavi del business General Aviation nell'esercizio 2023 sono stati pari a 17.465 migliaia di euro. L'incremento, escludendo i contributi statali ricevuti nel 2022 (1.493 migliaia di euro), è risultato di +2.150 migliaia di euro.

Tale incremento è stato generato dal maggiore traffico gestito e dalla messa a reddito di un nuovo hangar (cd. "Hangar X") presso lo scalo di Linate.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

I costi operativi sono stati pari a 5.930 migliaia di euro e sono risultati in aumento rispetto al 2022 (+421 migliaia di euro).

Al netto delle poste non ricorrenti, tali costi sono pari a 5.951 migliaia di euro, registrando un aumento di +530 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente; l'incremento è stato generato dai costi correlati al maggiore traffico gestito, dai costi incrementalmente legati all'entrata in esercizio del nuovo hangar e dagli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del business General Aviation è risultato pari a 11.535 migliaia di euro (11.514 migliaia di euro al netto delle

componenti non ricorrenti). Gli ammortamenti sono risultati pari a 2.640 migliaia di euro, mentre gli accantonamenti a fondi dell'esercizio sono stati pari a 258 migliaia di euro.

L'EBIT è risultato pari a 8.568 migliaia di euro (8.547 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Investimenti

Nell'esercizio 2023 il principale investimento ha riguardato il completamento del nuovo Hangar X presso lo scalo di Linate.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

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 a 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 delle attività aziendali 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.

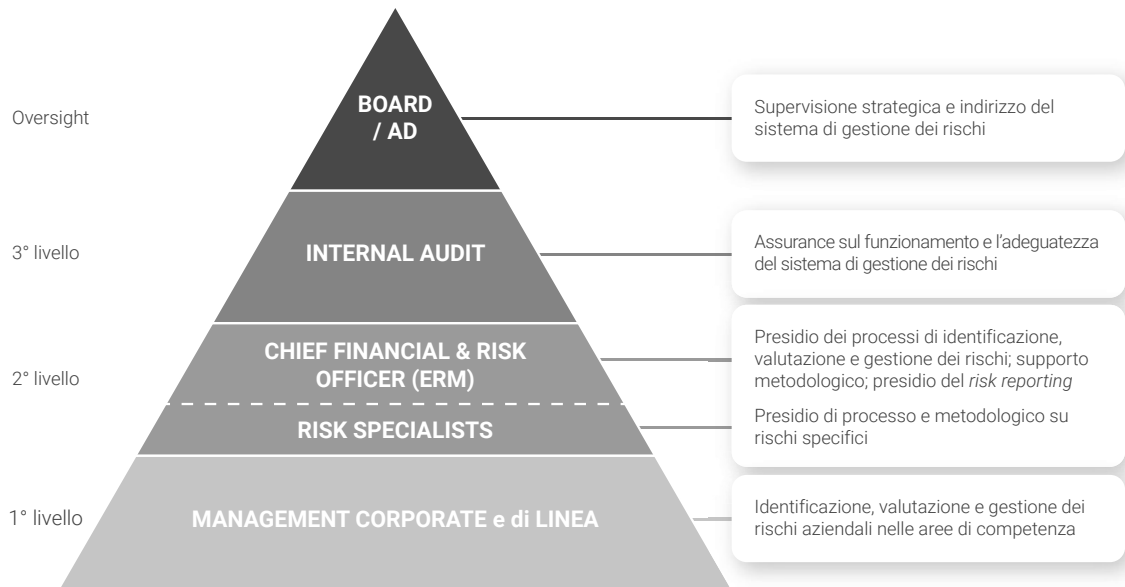
Esso definisce nella funzione ERM un secondo livello di controllo in materia di risk management con l'obiettivo sia di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali che di garantire al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio ai vertici 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.



Principali fattori di rischio del Gruppo SEA

Nell'ultimo trimestre del 2023 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.

Escalation tensioni geopolitiche

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. Tale evento ha comportato l'immediata chiusura degli spazi aerei russo, bielorusso e ucraino, un fortissimo shock sui mercati energetici e un aggravio della situazione di stress delle *supply chain* globali. Il conflitto è proseguito, pur diminuendo di intensità, per tutto il 2022 e 2023.

In tale contesto è avvenuta l'escalation del conflitto Israelo-Palestinese, concisa con l'attacco su larga scala di Hamas a Israele il 7 ottobre 2023, che ha provocato la chiusura di alcune porzioni di spazio aereo e un acuirsi delle tensioni nell'intera area Medio-Orientale, con significativi impatti sulle rotte navali del commercio mondiale (es. intensificarsi delle attività di pirateria di fronte alle coste yemenite).

Non è possibile al momento escludere il perdurare dei



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

conflitti sopra citati per l'esercizio 2024 e oltre, con impatti potenzialmente più gravi qualora le escalation militari si estendessero ad altre aree o coinvolgessero altri attori nella regione.

Evoluzione del traffico aereo

Pandemie

La malattia COVID-19, dichiarata "pandemia" l'11 marzo 2020 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha causato la più importante battuta di arresto nella storia dell'aviazione civile, azzerando il traffico passeggeri nella maggior parte degli scali di tutto il mondo.

La profonda crisi del biennio 2020-2021 è progressivamente rientrata a partire dal 2022 e l'esercizio 2023 ha addirittura evidenziato un traffico superiore alle aspettative negli scali gestiti da SEA.

Allo stato attuale non è possibile, inoltre, escludere l'insorgere e il diffondersi di altre malattie 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.

Inoltre, a maggio 2023 è stato ratificato l'accordo che prevede un primo ingresso di Lufthansa nella compagine azionaria di ITA per una quota del 41%, attraverso un aumento di capitale di circa 325 milioni di euro. Per il completamento dell'operazione si dovrà attendere l'avvallo da parte del DG della concorrenza della Commissione Europea. Attualmente il dossier è ancora in «stallo» presso la Commissione. Se la Commissione Europea dovesse esprimersi in maniera favorevole all'acquisizione, la modalità di gestione degli slot rilasciati da ITA da parte di Lufthansa e le strategie di network di quest'ultima potrebbero avere un impatto negativo sul traffico del sistema aeroportuale gestito da SEA.

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 implicare maggiori costi operativi ad ogni livello della catena del valore.

Nuovi modelli tariffari

Con la delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023 (*"Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 42/2022. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"*) l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato i nuovi *"Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"*.

Detti modelli sono entrati in vigore il 1° aprile 2023 e si applicano alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire da tale data.

L'iter per la sottoscrizione del Contratto di Programma 2024-2028 è stato avviato e le consultazioni con gli utenti per le nuove tariffe sono previste entro il primo semestre dell'esercizio 2024.

Permangono ad oggi alcuni elementi di incertezza sulle modalità di implementazione dei modelli stessi per la determinazione di alcuni parametri, che potrebbero generare impatti sugli *economics* futuri del Gruppo.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Cambiamenti climatici

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

Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici così detti "estremi" quali, ad esempio, bombe d'acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, tempeste di fulmini, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni ad infrastrutture ed asset aeroportuali. Qualora la tendenza proseguisse immutata, gli impatti per le attività del Gruppo potrebbero risultare ulteriormente aggravati, nonostante le azioni di mitigazione specifiche recentemente adottate (come da Piano di adattamento ai cambiamenti climatici).

Si segnala che il Gruppo SEA sottoscrive ogni anno adeguate polizze assicurative a copertura dei danni materiali ed immateriali causati, inter alia, da calamità naturali ed eventi catastrofici tra cui quelli derivanti da fenomeni meteorologici "estremi".

Obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo

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, in linea con l'impegno del settore al contrasto del *climate change*.

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.

Nel 2023 SEA ha approvato la propria strategia di decarbonizzazione, formalizzando la *road map* verso l'azzeramento delle emissioni in termini di interventi previsti, risorse allocate ed effetti sulla curva di riduzione delle emissioni.

I principali ostacoli al raggiungimento di tali obiettivi provengono dalle dinamiche inflattive e dalle situazioni di disruption delle supply chain globali: il meccanismo domanda e offerta, infatti, incide in modo significativo sui prezzi e sulla disponibilità degli strumenti che aiutano alla riduzione delle emissioni.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi esporrebbe

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.

All'interno del pacchetto normativo alcuni interventi riguardano nello specifico il settore del trasporto aereo, modificando l'attuale quadro regolatorio (es. revisione meccanismo di scambio delle quote di emissione - ETS) e introducendo nuovi obblighi (es. utilizzo di percentuali crescenti di *Sustainable aviation fuel* - SAF).

Si ritiene possibile che gli effetti sul trasporto aereo includano il rincaro dei biglietti aerei a causa dei maggiori costi sostenuti soprattutto dalle compagnie aeree, con il rischio di ricadute negative sulla domanda di trasporto aereo.

Recessione dell'area Euro

Negli ultimi mesi del 2023 le stime di crescita del PIL per l'Italia sono state riviste al ribasso, in un contesto in cui i continui aumenti dei tassi di interesse disposti dalle Banche Centrali (tra cui ECB, FED e BoE) hanno stentato a contenere le dinamiche inflattive.

Una recessione dell'area euro causata dal combinato disposto del perdurare di dinamiche inflattive, ulteriore innalzamento dei tassi di interesse, aggravarsi delle tensioni geopolitiche 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.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Interruzione attività/servizi

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

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.).

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 degli attacchi cyber a livello globale nei confronti dei gestori di infrastrutture strategiche, anche alla luce delle tensioni geopolitiche acuite nell'ultimo biennio, e le nuove iniziative tecnologiche di Digital Transformation che coinvolgono il Gruppo SEA mantengono rilevante il rischio di attacchi diretti ai 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 2023 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.

People shortage

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

le compagnie aeree, in particolare, sono state costrette a ridurre il proprio organico per far fronte ad una rilevante riduzione dell'attività volativa. Nel difficile contesto creatosi a seguito della pandemia e della crisi economica globale gran parte del personale qualificato è riuscito a ricollocarsi con successo in altri settori.

Con la ripresa del traffico superiore alle aspettative, aeroporti e compagnie aeree hanno dovuto garantire la continuità operativa in condizioni di *shortage* di personale, interno e di società terze. 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 potrebbe proseguire anche nel 2024 e necessiterà di interventi mirati da parte del Gruppo in vista degli importanti livelli di traffico attesi.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

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 2023 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 sulle operazioni di finanziamento, e mediante un'attenta politica di gestione della liquidità, negoziando favorevoli condizioni di remunerazione a vista sui conti correnti bancari e impiegando le giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve termine ad elevata flessibilità finanziaria.

Il ricorso al tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Si segnala che al 31 dicembre 2023 (i) il debito finanziario lordo del Gruppo SEA esposto a tasso variabile è il 32%, e che (ii) non sono ad oggi in essere contratti derivati che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi.

Al 31 dicembre 2023 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito esclusivamente da finanziamenti a medio/lungo termine in parte in scadenza oltre i 12 mesi (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e in parte in scadenza entro i 12 mesi (quote a breve termine dei finanziamenti a medio/lungo termine). 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

SEA è esposta alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi delle commodities energetiche, ovvero:

- i. gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa delle centrali che forniscono a SEA il proprio fabbisogno energetico, la cui variabilità del *pricing* impatta SEA indirettamente



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di acquisto (tale impatto era diretto prima dell'operazione di cessione di SEA Energia avvenuta nel settembre 2022);

- ii. strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO₂, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

Nonostante l'incertezza del quadro macroeconomico globale e del contesto geopolitico internazionale, la significativa volatilità del prezzo delle materie prime energetiche a cui si è assistito nel corso del 2022 si è parzialmente ridotta nel corso del 2023, continuando però ad esporre la Società ad elevati costi di approvvigionamento e ad una erosione della propria marginalità nel breve periodo.

Si segnala che, nel corso del 2023, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, anche per la dinamica decrescente del prezzo delle commodities in tale periodo, 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.

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 nei successivi 12 mesi 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 2023 il Gruppo SEA dispone di 217 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) 123 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 2023

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 31 DICEMBRE 2023

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,



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

unitamente al Comune, precisando che il Consulente si è correttamente attenuto ai quesiti formulati dal Giudice, visto che l'onere della prova di an, quantum e nesso causale spetta a parte attrice, conseguentemente il giudice si è riservato. A parziale scioglimento della riserva, quest'ultimo ha poi fissato i termini per il deposito delle comparse conclusionali e le controparti vi hanno provveduto nel giugno 2023. Si è attualmente in attesa della sentenza.

Alla luce di queste osservazioni, ritenendo il rischio possibile, non sono stati stanziati specifici accantonamenti. Ai fini di possibili accantonamenti, eventuali sviluppi negativi, ad oggi non prevedibili né determinabili, saranno oggetto di coerente valutazione una volta emessa la sentenza di primo grado.

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

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

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

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

"All'articolo 39-bis, comma 1, del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, dopo le parole: «della

legge 24 dicembre 2003, n. 350» sono inserite le seguenti: «e di corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'articolo 1, comma 1328, della legge 25 dicembre 2006, n. 296»."

L'articolato riqualifica il contributo da versare al Fondo, come corrispettivo per il servizio reso dai Vigili del Fuoco, al fine di superare le obiezioni sulla natura di tributo imposto sollevate dai Gestori aeroportuali e ricondurre il 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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

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, l'udienza di precisazione delle conclusioni fissata al 19 maggio 2023 è stata rinviata d'ufficio all'8 novembre 2023. Con ordinanza del 20 novembre 2023 la causa era stata trattenuta in decisione con fissazione dei termini di legge per il deposito delle memorie conclusionali e repliche, SEA vi ha adempiuto in data 12.12.2023.

In data 10 gennaio 2024 è stata pubblicata la sentenza della Corte di Appello di Roma n. 46/2024 con cui è stato respinto l'appello promosso dalle Amministrazioni avverso la sentenza del Tribunale di Roma n. 1870/2018, confermando pertanto la giurisdizione del Giudice Tributario.

In pari data, però, è stata pubblicata anche la sentenza n.990/2024 della Corte di Cassazione, resa nel giudizio promosso dalle Amministrazioni nei confronti di distinte

società di gestione aeroportuale, nella quale è stato affermato che «L'obbligo che l'art. 1, comma 1328, della l. n. 296/2006 pone a carico delle società aeroportuali, di alimentare, in proporzione al traffico generato, il Fondo antincendi, ha natura di tributo vincolato "al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti", ponendosi il vincolo di destinazione limitatamente alla fase d'impiego del gettito con la conseguenza che la successiva previsione di cui all'art. 4, comma 3 - bis del d. l. n. 185/2008, come inserita, in sede di conversione, dalla l. n. 2/2009, secondo cui "le risorse del fondo istituito dall'articolo 1, comma 1328, secondo periodo, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato, destinate al Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile del Ministero dell'interno, sono utilizzate, a decorrere dal 1° gennaio 2009, per il 40 per cento al fine dell'attuazione di patti per il soccorso pubblico da stipulare, di anno in anno, tra il Governo e le organizzazioni sindacali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco per assicurare il miglioramento della qualità del servizio di soccorso prestato dal personale del medesimo Corpo nazionale dei vigili del fuoco, e per il 60 per cento al fine di assicurare la valorizzazione di una più efficace attività di soccorso pubblico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, prevedendo particolari emolumenti da destinare all'istituzione di una speciale indennità operativa per il servizio di soccorso tecnico urgente espletato all'esterno", non incide sulla persistenza del rapporto giuridico soggettivo d'imposta tra Stato e società medesime».

Tale sentenza non influenza il trattamento contabile della posta in oggetto in quanto la Società ha sempre provveduto a stanziare il costo, e di conseguenza il debito, del canone per i servizi resi dai vigili del fuoco con competenza annuale.

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

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

Con ordinanza della Corte di Cassazione n. 9406/2023 pubblicata il 5 aprile 2023, la Corte ha dichiarato



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

inammissibile il ricorso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rendendo definitiva la sopra citata sentenza della Corte d'Appello di Milano del 26 gennaio 2017.

A chiusura definitiva di ogni pendenza, in data 20 dicembre 2023 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha effettuato il bonifico a SEA dell'importo complessivo di € 50.609.187,73, pari a quanto liquidato in sentenza definitiva e relativo alla sorte capitale richiesta da Sea per il mancato adeguamento dei diritti aeroportuali per il periodo dal 2000 al 2005, oltre agli interessi, la rivalutazione monetaria e il rimborso delle spese legali sostenute e liquidate nei giudizi.

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.

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 Services S.r.l., 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. In data 25 ottobre si è tenuta l'udienza di discussione nella vertenza che vedeva coinvolti dieci ricorrenti.

Il Giudice, con sentenza 3562/2023, ha accolto il ricorso avversario. I lavoratori sono stati formalmente reintegrati in SEA e contestualmente distaccati presso AIS.

Il Giudice, anche con la sentenza 131/2024 del 16 gennaio 2024, ha accolto un secondo ricorso avversario, per cui è stato ripristinato il rapporto di lavoro con SEA per altri ventitré lavoratori e con la sentenza del 14 febbraio 2024 è stato accolto il medesimo ricorso presentato da un lavoratore.

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 e 9 agosto 2017 la notifica di cinque Avvisi di Accertamento per le annualità dal 2011 al 2015 relativi ai profili IVA della questione. Avverso tale Avvisi è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate e, successivamente, appello dinanzi alla Commissione Tributaria Regionale della Lombardia che, invece, si è espressa positivamente accogliendo la tesi difensiva sostenuta dalla Società con contestuale annullamento di tutti gli atti impositivi. Le pronunce della Commissione Tributaria Regionale sono state ulteriormente impugnate da parte dell'Agenzia delle Entrate che, in data 30 gennaio 2020 e 3 maggio 2021, per il tramite dell'Avvocatura dello Stato ha provveduto a notificare alla Società i relativi ricorsi per Cassazione. La Società si è tempestivamente costituita in giudizio e, al momento, si è in attesa della fissazione delle rispettive udienze di trattazione presso la Suprema Corte.

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, nonché presso la Suprema Corte di Cassazione, con relativa chiusura del sottostante contenzioso in quattordici casi. Risultano ancora pendenti in contenzioso due Avvisi di liquidazione per i quali si è in attesa rispettivamente della Sentenza di Appello e della discussione in udienza in primo grado.

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

Altri contenziosi

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

Con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017 è stata dichiarata l'apertura della

procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia SAI S.p.A., ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003 ("Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017").

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 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 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 2023

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 una priorità strategica per la crescita aziendale e per il successo del business e pertanto si è posto l'obiettivo di raggiungere l'eccellenza nella passenger experience attraverso un approccio orientato al miglioramento continuo della qualità dei servizi. Per questo SEA si impegna costantemente a valorizzare, conoscere e anticipare i bisogni e le aspettative dei passeggeri, sempre in evoluzione, migliorando ogni aspetto della loro esperienza presso gli aeroporti di Milano, in linea con i migliori standard di servizio offerti dai principali aeroporti europei.

Lo scopo è di offrire a tutti, passeggeri ed operatori, un ambiente sicuro, un'esperienza all'insegna della modernità, della dinamicità, della tecnologia e della bellezza, caratteristiche che contraddistinguono la città di Milano e la Lombardia di cui gli aeroporti milanesi ne sono la porta di ingresso.

In coerenza con questo approccio "passenger centric", SEA ha da tempo definito uno specifico Sistema di Gestione della Qualità che contribuisce a garantire elevati standard di processo, mettendo in atto azioni che incidano positivamente sui livelli di performance erogati sia da SEA che dagli altri operatori.

In particolare, il Sistema di Gestione della Qualità di SEA consente di orientare le scelte aziendali relative alla ottimizzazione dei servizi erogati o all'implementazione di

nuovi e prevede, tra l'altro:

- La misurazione della qualità percepita, attraverso interviste realizzate su un campione statisticamente significativo di passeggeri e attraverso delle specifiche metodologie di ricerche qualitative anche on-line, di shadowing e eye-tracking;
- La misurazione della qualità erogata, attraverso la misurazione oggettiva di specifici indicatori relativi ai servizi operativi principali che molto impattano sull'esperienza del passeggero, osservati e monitorati direttamente sul campo o per mezzo di sistemi automatici;
- 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;
- un piano di miglioramento continuo, che assicura la raccolta, il monitoraggio e la realizzazione delle iniziative di miglioramento identificate con il coinvolgimento di passeggeri e dagli stakeholder.

Anche grazie al proprio Sistema di Gestione della Qualità SEA ha garantito, nel corso del 2023, il raggiungimento di standard di qualità elevati ed ha gestito efficacemente la riapertura del Terminal 2 di Malpensa del maggio 2023, con la quale si è data un'adeguata risposta alle esigenze dei passeggeri di SEA.

SEA anche per il 2023 ha rinnovato l'adesione al programma ACI ASQ che, a livello internazionale, ha visto progressivamente aumentare il numero degli aeroporti aderenti dopo una diminuzione dei partecipanti durante il periodo della pandemia.

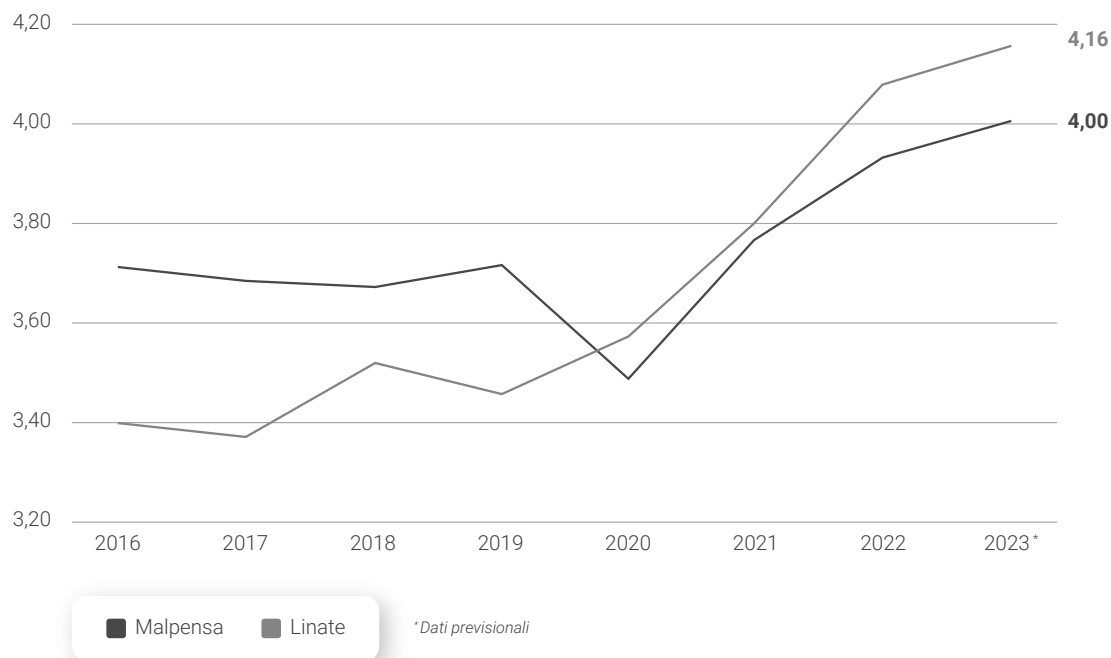
Il programma consente di confrontarsi con i più importanti aeroporti mondiali ed in particolare in Europa e in Italia. I giudizi espressi dai passeggeri per gli scali di Malpensa e di Linate sono migliorati progressivamente nel corso degli anni. Il dato 2023 conferma il trend in crescita degli aeroporti milanesi che si attestano ai livelli della media Europea, con una particolare performance positiva registrata da Linate.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

ACI ASQ Overall Satisfaction



I passeggeri hanno particolarmente apprezzato:

- i servizi di *Security* erogati con il supporto delle nuove macchine EDSCB, che non richiedono ai passeggeri l'estrazione di liquidi e di apparati elettronici dal proprio bagaglio a mano, già installate a Linate (primo aeroporto in Europa) che nel corso del 2023 è stata implementata anche a Malpensa Terminal 1. I dispositivi di nuova generazione che impiegano una tecnologia TAC sono 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. Il sistema permette una sensibile riduzione dei tempi di attesa e assicura al passeggero un eccellente servizio rendendo i controlli più sicuri e veloci;
- Il FaceBoarding, disponibile ai passeggeri in partenza da Linate dal 15 maggio 2023 non solo per i passeggeri ITA Airways diretti a Roma Fiumicino ma esteso, fino alla fine del trial previsto a dicembre 2023, anche ai passeggeri di SAS - Scandinavian Airlines in viaggio per Stoccolma Arlanda. Il FaceBoarding è un sistema Biometrico di Passenger Journey (BPJ) che attraverso la rilevazione del volto del passeggero gli permette di non esibire documentazione cartacea durante tutto il percorso in aeroporto, dalle procedure di controllo di sicurezza all'imbarco sull'aeromobile;
- Il progetto Entry Exit System (EES), ovvero il sistema di registrazione elettronica dell'ingresso e dell'uscita di cittadini di Paesi terzi dallo spazio Schengen, con cui calcolare automaticamente la durata del soggiorno. Il progetto della Commissione Europea permette di modernizzare ed automatizzare la gestione delle frontiere, aumentare la sicurezza e rendere più efficienti i controlli alle frontiere grazie alla digitalizzazione di alcuni processi. SEA si sta preparando per facilitare le nuove attività al controllo di frontiera, in attesa del go-live, installando a Linate e Malpensa i chioschi presso i quali i passeggeri effettueranno la registrazione al Sistema Centrale Europeo.

Anche il restyling delle toilette, proseguito nel 2023, ha comportato un miglioramento dal punto di vista estetico e funzionale e ha avuto un impatto estremamente positivo in termini di valutazione da parte dei passeggeri. Ulteriori interventi migliorativi sono stati implementati sul **servizio WIFI** ad accesso libero, veloce e gratuito e dei **punti di ricarica** per dispositivi mobili.

Nel corso del 2023 sono inoltre stati realizzati ulteriori interventi tecnico-infrastrutturali a supporto della customer experience sul Terminal 2 di Malpensa:



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

- al **check-in** sono state implementate 21 postazioni *self bag-drop* che permettono ai passeggeri di imbarcare i loro bagagli in completa autonomia.
- tutta l'area dei **controlli di sicurezza** è stata completamente ristrutturata con un *lay-out* più funzionale.
- particolare attenzione è stata dedicata al miglioramento dell'**offerta commerciale** per i passeggeri: un *duty-free* completamente nuovo di oltre 1.500 mq e una forte presenza di punti di ristorazione con formule innovative e alcune anteprime nazionali.

Inoltre, SEA, a conferma dell'impegno sui temi della disabilità, ha attivato una collaborazione con le associazioni di categoria per i diritti delle persone con disabilità, con l'obiettivo di creare le condizioni per un percorso di miglioramento della "Passenger experience" anche di questa categoria di utenti, avvalendosi di esperti con ampia e comprovata esperienza e grazie alla collaborazione di persone disabili che possono verificare l'efficacia dei servizi.

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. L'iniziativa prevede l'intervento di diversi stakeholder pubblici e privati. 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. In particolare, è prevista la realizzazione di un parcheggio "sicuro" ed attrezzato con sistemi di protezione, di un'adeguata offerta di servizi alla persona e di servizi tecnici per i mezzi.
- **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.

- **RE-MXP**: il progetto prevede il miglioramento del sistema di drenaggio per la riduzione del rischio di alluvioni e interventi per la mitigazione del rischio sismico e lo sviluppo di un sistema di smart monitoring all'interno di un quadro multi-rischio. 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.
- **eMAGO** (electrification of Milan Airports' Ground Operations): il progetto, iniziato nel novembre 2022, è relativo all'implementazione di soluzioni sostenibili e innovative, offrendo due soluzioni chiave per la fornitura di energia sia a Linate che a Malpensa.
- **MEGA 2**(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 la progettazione infrastrutturale multimodale "Milano Porta Est Hub" comprendente la Stazione dell'Alta Velocità di Segrate Porta Est e collegamento tra detta stazione e l'Aeroporto di Milano Linate. La fase precedente (progettazione preliminare) si è conclusa a dicembre 2022.
- **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 la carbon footprint del settore dell'aviazione 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.

Le risorse umane

Qualifica	Numero risorse al 31 dicembre			FTE* gennaio-dicembre		
	2023	2022	Variazione	2023	2022	Variazione
Dirigenti	48	46	2	46	45	1
Quadri	257	260	(3)	256	272	(16)
Impiegati	1.515	1.507	8	1.501	1.591	(90)
Operai	529	549	(20)	525	593	(68)
Somministrati	201	208	(7)	182	126	56
Totale	2.550	2.570	(20)	2.510	2.627	(117)

* Full time equivalent.

Al 31 dicembre 2023 il totale delle persone del Gruppo SEA è pari a 2.550, in riduzione di 20 unità rispetto al 31 dicembre 2022 (-0,8%). Il numero di Full Time Equivalent del 2023, rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente, è in decremento di 117 unità da 2.627 a 2.510 (-4,5%).

La presenza femminile nel Gruppo SEA è pari al 34% al 31 dicembre 2023, equamente distribuita nei diversi ruoli.

Organizzazione e gestione del personale

Nel corso dell'esercizio 2023 è stato emesso l'aggiornamento della procedura "Segnalazioni di condotte illecite (Whistleblowing)", al fine di recepire gli adeguamenti normativi in materia previsti dal D.Lgs. 24/2023. Nell'ambito delle iniziative volte all'ottenimento della certificazione per la parità di genere è stata redatta la "Politica per la parità di genere" ed istituito il "Comitato per la parità di genere, equità ed inclusione".

Sono stati implementati interventi organizzativi, con particolare riferimento alle aree operative, volti a sviluppare maggiore sinergia tra competenze o ad assicurare il coordinamento delle specializzazioni in ambiti aeroportuali.

Formazione

In ambito di formazione e addestramento le attività principali hanno garantito la rispondenza agli obblighi formativi delle normative europee e nazionali soprattutto in materia di **Regolamento EU 139 EASA**, per il quale particolare attenzione è stata posta rispetto alle scadenze dei corsi iniziali e ricorrenti per conformità alla norma, individuando nuovi canali e modalità di esecuzione dei corsi di *Airside Safety*, *Piano di Emergenza Aeronautico*, *Safety Net*, *Patente Recurrent*, *Procedure Operative*. È stata inoltre mantenuta la qualificazione di *Assessor* e *Instructor on Job* operativi attraverso la puntuale verifica delle scadenze e l'erogazione di sessioni ad hoc. Formazione specialistica è stata rivolta a top e middle management sui temi di rispondenza di *Change Management at Aerodromes*, *Safety Investigation*, *Aviation Auditor*, *Emergency Response Planning*. Rientrano negli obblighi di Safety anche i corsi di aggiornamento effettuati a tutto il personale coinvolto nelle **Winter Operations**.

Per quanto concerne il **Piano Nazionale di Sicurezza**, oltre all'adeguamento dei corsi di **Security** di categoria A13, A15 e *Cybersecurity*, in collaborazione con Security Compliance sono stati predisposti percorsi formativi appositamente sviluppati per l'inserimento di nuove Guardie Particolari Giurate.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

In ambito **Sicurezza del Lavoro**, notevole è stato l'impegno profuso per assicurare l'aggiornamento quinquennale al personale in scadenza. In applicazione alle regole del DM 2-9-2021, sono stati aggiornati programmi e corsi dedicati alla formazione degli **Addetti alla Gestione delle Emergenze**; sono state effettuate sessioni di esame in collaborazione con il Comando Provinciale dei VVFF di Varese per la certificazione di nuovi Addetti. Sono state inoltre pianificate numerose sessioni di corsi dedicate alle Attrezzature al fine di garantire l'utilizzo dei mezzi conformemente all'**Accordo Stato Regioni del 2012**. In ottemperanza alle disposizioni ENAC GEN02B e CE1107/06 in materia di **Passeggeri a Ridotta Mobilità** è stata organizzata la formazione dedicata a tutti gli addetti all'assistenza per l'aggiornamento annuale.

Infine, è stata posta particolare attenzione al tema dei "comportamenti sicuri" con l'adesione di SEA all'iniziativa *break formativi*, promossa da Confindustria. Sulla stessa tematica, è stato altresì avviato un percorso di formazione, in collaborazione con l'Istituto Piepoli, dedicato al personale Preposto delle aree operative.

People engagement, employer branding and competences management

Nel corso dell'esercizio del 2023, in continuità con quanto realizzato precedentemente, le attività di formazione sono state caratterizzate da iniziative finalizzate ad accrescere il patrimonio di competenze delle persone.

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. Anche attraverso l'incentivazione dell'utilizzo della piattaforma GoodHabitx introdotta nel 2021 si è creato il giusto mix di percorsi formativi che affiancano ai corsi della piattaforma momenti di aula gestiti da esperti per consolidare le competenze apprese.

Lo sviluppo di competenze trasversali e manageriale ha avuto nel "Manifesto delle persone di Sea" un ruolo centrale per la formazione di tutti i People manager di Sea.

SEAAcademy ha rafforzato il suo ruolo di riferimento per la formazione, grazie al consolidamento del primo team di teachers (66 persone) che hanno concluso il loro percorso formativo e hanno iniziato la loro attività di aula.

Welfare

L'esercizio del 2023 è stato caratterizzato da numerose iniziative di Welfare, a beneficio delle persone di SEA, parte delle quali legate altresì all'adesione al programma WHP (nel 2023 SEA si è impegnata a favorire l'adozione consapevole di uno stile di vita attivo e a creare un ambiente libero dal fumo, incentivando la cessazione tabagica). I pilastri del Welfare di SEA sono: Salute, Formazione dei figli e Wellbeing.

In particolare, per quanto riguarda la Salute, è stato realizzato un corso BLSD, è stata realizzata una campagna di prevenzione dei melanomi ed è stato implementato un progetto di Telemedicina. Inoltre, è stata realizzata la campagna di profilassi antinfluenzale, in continuità con gli anni precedenti. Per quanto riguarda la Formazione, sono state erogate complessivamente 493 borse di studio al merito, tra scuole medie, superiori e università. Lato Wellbeing, è stato implementato un portale funzionale a promuovere il benessere psico-fisico.

Trasversalmente alle iniziative sopradescritte, SEA ha erogato un "Premio Welfare", a beneficio di tutti i dipendenti, spendibile tramite un portale di flexible benefits.

Hanno continuato a risultare particolarmente apprezzate diverse iniziative preesistenti, tra le quali quella legata alla mobilità (contributo aziendale pari al 50% del costo di abbonamenti annuali ad ATM e Trenord).

Relazioni Industriali

Nel corso del 2023 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sulle principali tematiche operative e sui nuovi progetti aziendali (es. riorganizzazione delle officine e delle aree manutentive, riapertura del Terminal 2, progetti formativi, inserimento di personale in somministrazione per far fronte al traffico incrementale della Summer Season).

In data 12 gennaio 2023 sono stati sottoscritti due distinti accordi per razionalizzare i processi manutentivi e per individuare possibili soluzioni per coprire il fabbisogno operativo di autisti specialisti. Il primo accordo ha definito l'introduzione di due figure professionali. Il secondo accordo ha invece stabilito i criteri di selezione interna per ricercare autisti specialisti anche attraverso specifici percorsi di formazione.

In data 20 settembre 2023 è stato sottoscritto un nuovo accordo volto a regolamentare l'adesione al Programma Emergenza Neve definendo:

- nuovi criteri di selezione delle persone;



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

- nuove modalità di ingaggio e nuove indennità per le attività connesse.

A fronte della ripartenza del traffico aereo, dei risultati ottenuti in termini di qualità del servizio e di reputation aziendale, ma anche per dare un sostegno concreto all'aumento del costo della vita dovuto all'inflazione, è stato sottoscritto in data 12 ottobre 2023 un accordo volto ad introdurre un contributo economico in credito welfare pari a 1.000 euro per ciascun dipendente.

Sempre nel corso del 2023 sono, inoltre, stati sottoscritti 9 accordi per accedere ai piani di formazione finanziata tramite Fondimpresa.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

L'indice infortunistico di SEA, tenuto conto del completo recupero dei volumi di traffico pre-Covid, ha realizzato una buona performance, mantenendosi nettamente al di sotto dei valori precedenti il periodo pandemico.

Nel 2023 SEA ha superato con successo l'audit di sorveglianza condotto dall'organismo esterno accreditato (RINA), funzionale al mantenimento della certificazione del SGSSL, in conformità allo standard di riferimento ISO 45001:2018. Il SGSSL è stato monitorato costantemente attraverso audit interni, follow up, audit presso appaltatori/subappaltatori e concessionari retail/no retail, allo scopo di valutare l'adeguatezza delle misure di prevenzione e protezione implementate. È proseguita inoltre l'attività delle Safety Walk (monitoraggi operativi on site) effettuati da HSW, con il coinvolgimento e il contributo di altre direzioni (Maintenance, Infrastructures

Development, Operations).

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi e Gestione delle emergenze, sono state effettuate con esito positivo le prove di emergenza ed evacuazione, in accordo col piano stabilito. Tutte gli aspetti migliorativi emersi sono stati gestiti e rendicontati nel Registro Antincendio, dove vengono inoltre inserite le analisi delle cause e l'individuazione di azioni migliorative e/o correttive, ove necessarie. È continuato il processo di revisione dei piani di emergenza, e in particolare quello relativo al Terminal 2, riaperto il 31 maggio 2023, con l'inserimento di un allegato specifico per la gestione coordinata delle emergenze con la società che gestisce il duty free.

Sono stati inoltre aggiornati alcuni Documenti di Valutazione dei Rischi, quali la valutazione del rischio da stress lavoro correlato, rischio chimico, rischio biologico e legionella, smart working, gestanti, rischio aggressioni, violenze e molestie sul luogo di lavoro, rischio fulminazione, campi elettromagnetici ad alta frequenza e di alcuni fabbricati e ambienti di lavoro. Si sono svolte regolarmente le periodiche attività di monitoraggio da parte degli Esperti di radioprotezione, nonché le apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA. È stata infine predisposta la consueta valutazione del rischio per il personale.

È proseguita la gestione dei rapporti con gli Enti pubblici che si occupano delle tematiche di salute e sicurezza sul lavoro (ATS, INAIL, ecc.), supportando di volta in volta le varie funzioni aziendali coinvolte.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

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").

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.

Nel corso del 2023 SEA ha attuato un approfondito processo di aggiornamento e revisione del testo della Relazione di Corporate Governance al fine di meglio rappresentare i presidi esistenti e raccomandati dal Codice in maniera più efficace, secondo le best practice in materia e in un'ottica di costante miglioramento anche con riguardo agli attuali temi di sostenibilità.

Le informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 3 del d.lgs 24 febbraio 1998, n. 58 ("TUF") sono riportate in detta relazione approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società, cui si rinvia.

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

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Premessa

Il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, costituito dall'insieme delle regole, procedure e strutture organizzative finalizzate a una effettiva ed efficace identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi al fine di contribuire al successo sostenibile, nell'ambito di una strategia aziendale orientata all'integrazione degli obiettivi di business a quelli di sostenibilità, è uniformato alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance e alle best practice in materia. L'Amministratore Delegato è stato individuato dal Consiglio di Amministrazione quale incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, la cui descrizione è riportata nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari, cui si rinvia.

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

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

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

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

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

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

specifico processo.

3. Identificazione dei controlli implementati al fine di mitigare i rischi precedentemente individuati, sia a livello di singola società che di processo.

Le componenti del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi descritte nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari, sono tra loro coordinate e interdipendenti e il Sistema, nel suo complesso, coinvolge - con diversi ruoli e secondo logiche di collaborazione e coordinamento - l'incaricato del Sistema, 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 2023 è composto da tre Consiglieri non esecutivi e indipendenti, e 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 adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è affidata alla Direzione *Auditing*. Il Responsabile della Direzione *Auditing* e analogamente l'intera Direzione, dipendono gerarchicamente dal Consiglio di Amministrazione e per esso dal Presidente; l'indipendenza della Direzione è assicurata dall'impossibilità, per il Direttore e le risorse a supporto della Direzione, di assumere incarichi operativi di qualsivoglia natura e genere all'interno del Gruppo. 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. 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 Ernst & Young SpA. L'incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti in data 28 aprile 2023 per gli esercizi 2023-2031. 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 2023 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, un Consigliere non esecutivo ed indipendente e il Direttore Auditing.

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 231/01 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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

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).

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.

La piattaforma informatica di Whistleblowing e la Procedura di segnalazione sono state aggiornate a luglio 2023 alle prescrizioni del Decreto Legislativo n. 24 del 10 marzo 2023 *"Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali"*.

Referente per l'Anticorruzione

La Società ha individuato sin dal 2014 un Referente per l'anticorruzione, attualmente individuato nel Responsabile Legal Affairs - Staff Services and Legal Compliance, 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 rinnovata sino a marzo 2027.

Il Consiglio di Amministrazione di SEA, in data 24 marzo 2023, ha approvato il documento "Politica per la prevenzione della corruzione UNI ISO 37001:2016", che sostituisce analogo documento approvato dal CdA il 22 febbraio 2018.

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 da ultimo con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 20 dicembre 2023.

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. Per ulteriori dettagli sulla Procedura per le Operazioni con Parti Correlate si rinvia alla Relazione sul Governo Societario e sugli assetti proprietari.

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

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 rinvia alla Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2023

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2023 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 153.016.747,19.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile dell'esercizio 2023 pari a Euro 153.016.747,19 nel seguente modo:

1. Euro 153.000.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,6120 per azione;
2. Euro 16.747,19 a Riserva Straordinaria.

Inoltre, propone la distribuzione agli azionisti di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 40.000.000,00 corrispondente a Euro 0,16 per azione.

Tale proposta risulta coerente con i piani di sviluppo di SEA e trova fondamento nei risultati dell'esercizio 2023, nella solida situazione patrimoniale della Società e nelle positive prospettive future.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti della SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A. tenutasi in data 6 maggio 2024 ha deliberato:

1. di approvare Bilancio di Esercizio di SEA al 31 dicembre 2023, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, che chiude con un utile di Euro 153.016.747,19;
2. di destinare l'utile dell'esercizio 2023 pari a Euro 153.016.747,19 nel seguente modo:
 - Euro 153.000.000,00 a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,6120 per azione;
 - Euro 16.747,19 a Riserva Straordinaria;
3. di fissare il termine per il pagamento del dividendo a decorrere dal 5 giugno 2024, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.

L'Assemblea ha inoltre deliberato:

- la distribuzione di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 40.000.000,00 corrispondente a Euro 0,16 per azione;
- di stabilire il pagamento delle suindicate riserve a decorrere dal 5 giugno 2024, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 3
giugno 2024 dal sito internet
<https://milanairports.com/it/performance/bilanci-e-relazioni>, 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



Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023

**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**



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



**Building a better
working world**

EY S.p.A.
Via Meravigli, 12
20123 Milano

Tel: +39 02 722121
Fax: +39 02 722122037
ey.com

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 S.E.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale - finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio d'esercizio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, 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. 28 febbraio 2005, n. 38.

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 d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri Aspetti

Il bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 12 aprile 2023 ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.

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 dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto, su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 - 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.600.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAA di Milano Monza Brianza Lodi
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
A member firm of Ernst & Young Global Limited



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



Abbiamo identificato il seguente aspetto chiave della revisione contabile:

Aspetto chiave	Risposte di revisione
Stima del fondo di ripristino e sostituzione	
Il Fondo di ripristino e sostituzione (il "Fondo"), iscritto nel bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, ammonta a Euro 175,8 milioni e include la stima del valore attuale degli oneri relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione, che la Società stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere. I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che, per loro natura, implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, in particolare, con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione. Il paragrafo "Fondi di ripristino e sostituzione dei beni in concessione" della nota 2.4 "Criteri di valutazione" e la nota 6.17 "Fondo rischi e oneri" delle note esplicative al bilancio d'esercizio illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.	Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro: • la comprensione dell'accordo di concessione da cui origina l'obbligazione; • la comprensione del processo utilizzato dalla Società ai fini della determinazione del Fondo; • l'analisi critica della ragionevolezza delle assunzioni alla base del calcolo del Fondo, tramite la verifica della coerenza delle stesse rispetto al piano aziendale 2024-2028 approvato dagli amministratori ed alle proiezioni 2029-2043 elaborate dalla Società; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo occorsi nell'esercizio 2023; • la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo dell'attualizzazione del Fondo. Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio d'esercizio in relazione all'aspetto chiave.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio 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. 28 febbraio 2005, n. 38 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



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 d'esercizio, 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 d'esercizio 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 d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio 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 degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

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 d'esercizio, 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 od 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 e della 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;



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio 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 dai principi di revisione internazionali (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.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. ci ha conferito in data 28 aprile 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio 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. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

Gli amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro 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 e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c. 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, 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.

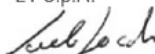
Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Milano, 11 aprile 2024

EY S.p.A.


Paolo Zocchi
(Revisore Legale)

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 3
giugno 2024 dal sito internet
<https://milanairports.com/it/performance/bilanci-e-relazioni>, ai sensi
dell'art. 22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso
Registro delle Imprese.
Milano, data dell'apposizione della firma digitale

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DI SEA - SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI S.P.A.

ai sensi dell'art 2429, secondo comma, del Codice Civile

Signori Azionisti,

viene sottoposto al Vostro esame il progetto di bilancio di SEA relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, approvato dal Consiglio di amministrazione del 26 marzo 2024, che ha, altresì, provveduto a convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per il giorno 29 aprile 2024, in prima convocazione e, all'occorrenza per il giorno 6 maggio 2024 in seconda convocazione.

L'Assemblea degli Azionisti in data 6 maggio 2022 ha nominato il Collegio Sindacale nella sua attuale composizione per gli esercizi 2022-2024, ossia fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Il progetto di bilancio 2023 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 2023 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 11 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 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 riunioni del Consiglio di amministrazione (n. 9). Nel corso delle riunioni del Consiglio di Amministrazione 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 endoconsiliari 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 caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate; tali informazioni sono esaurientemente rappresentate nella Relazione sulla gestione, a cui si rinvia;



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

- 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 responsabili della redazione dei documenti contabili societari, la Direzione Internal Audit e i rappresentanti della Società di Revisione, per assumere informazioni sull'attività svolta e sui programmi di controllo. Sul punto, non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati in questa sede. Il Collegio ha inoltre scambiato costantemente e tempestivamente informazioni, rilevanti per l'espletamento dei rispettivi compiti, con il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e l'Organismo di Vigilanza;
- 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. La Procedura è stata revisionata con delibera del CdA del 20 dicembre 2023 per adeguarla alle best practice e alle esigenze emerse dalle prassi applicative aziendali.

Tra le operazioni di particolare rilevanza nel 2023, di cui si è ricevuta informativa nell'ambito delle riunioni consiliari, si segnala:

- la conclusione della procedura di cessione della società Airport ICT Services S.r.l. con l'aggiudicazione a LUTECH S.p.A. con un'offerta economica così articolata: equity value pari a 4,6 mln; canone annuo per i primi 3 anni pari a 15,6 mln; canone annuo per i rimanenti 6 anni pari a 9,7 mln.;
- l'incasso da parte del Gruppo di un importo pari ad € 50,609 milioni dal Ministero delle infrastrutture pari a quanto liquidato in sentenza definitiva relativo alla sorte capitale richiesta da SEA per il

mancato adeguamento dei diritti aeroportuali per il periodo 2000 – 2005 (oltre a rivalutazione monetaria, interessi legali e rimborso spese legali sostenute e liquidate nei giudizi).

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, EY S.p.A., ha rilasciato in data 11 aprile 2024 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 2023, 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 forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di SEA S.p.A. e del Gruppo SEA al 31 dicembre 2023, 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.

La Società di revisione legale ha rilasciato, infine, la



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n.537/2014.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla "diversità" e la Società di revisione ha verificato l'avvenuta predisposizione della DNF 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) ed ha predisposto apposita Procedura che definisce i principi generali e le modalità operative per la gestione dell'affidamento di incarichi alla società di revisione incaricata della revisione legale ed al suo network da parte di SEA S.p.A. e sue dirette e indirette controllate.

Nelle note al bilancio di esercizio 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 EY 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.

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.

Si ritiene di segnalare, inoltre, che in sede di redazione del bilancio al 31 dicembre 2023 è stato effettuato un test di impairment sui valori degli asset. Dalla verifica effettuata non sono emerse perdite durevoli di valore: il valore d'uso risulta ampiamente superiore al valore delle immobilizzazioni.



Attività di vigilanza sull’adeguatezza della struttura organizzativa

Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull’adeguatezza della struttura organizzativa della Società, prendendo visione ed ottenendo informazioni di carattere organizzativo e procedurale, tramite:

- l’acquisizione di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali;
- incontri con la Società di revisione legale ed 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.

Inoltre, nella seduta del 27 luglio 2023, il Consiglio di amministrazione ha individuato l’Amministratore Delegato, quale incaricato dell’istituzione e del mantenimento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

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) di assumere un assetto 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, comma e 13, comma 2 del menzionato decreto legislativo n.14/2019.

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 31/12/2023 (euro)	Capitale Sociale al 31/12/2022 (euro)
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	600.000
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.	Via Caldera, 21 - Milano	1.500.000	746.700
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 Lombarda (VA)	5.000.000	5.000.000

In particolare, l’area di consolidamento include il bilancio 2023 di SEA, delle sue controllate e di tutte quelle società sulle quali esercita un’influenza notevole. Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2023 è cambiato rispetto al 31.12.2022, a seguito della cessione, perfezionata nel mese di luglio 2023, della partecipazione del 25% nel capitale sociale detenuta da SEA in Malpensa Logistica Europa S.p.A.. Inoltre, a seguito della chiusura, avvenuta a novembre 2023, della procedura di dialogo competitivo, attraverso la quale Lutech S.p.A. si è aggiudicata la gara per l’affidamento dei servizi di manutenzione e monitoraggio delle attività ICT non business specific attualmente gestiti da Airport ICT Service s.r.l. (AIS) società interamente controllata da SEA, della quale l’aggiudicatario acquisirà l’intero capitale sociale, la stessa AIS risulta tra le attività destinate alla vendita. Non è stato esposto il conto economico per la non significatività dello stesso.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 31/12/2023	% Possesso del Gruppo al 31/12/2023	% Possesso del Gruppo al 31/12/2022
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Airport ICT Services S.r.l.	IFRS 5	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.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	IFRS 5	-	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:

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	993.513		991.309	
Immobilizzazioni materiali	8.2	99.615		91.478	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	13.002		14.008	
Investimenti immobiliari	8.4	3.398		3.399	
Partecipazioni in società collegate	8.5	84.560		82.178	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	68.209		111.768	
Altri crediti non correnti	8.8	14.921	175	60.496	
Totale Attività non correnti (A)		1.277.219	175	1.354.637	0
Rimanenze	8.9	2.730		1.558	
Crediti commerciali	8.10	153.058	18.997	122.628	13.026
Crediti per imposte	8.11	459		4.769	
Altri crediti correnti	8.11	5.089		6.853	442
Crediti finanziari correnti	8.12	125.168			
Cassa e disponibilità liquide	8.13	91.123		160.341	
Totale Attivo corrente (B)		377.627	18.997	296.149	13.468
Attività destinate alla vendita (C)	6.1	8.751			
TOTALE ATTIVO (A+B+C)		1.663.597	19.172	1.650.786	13.468
Capitale sociale	8.14	27.500		27.500	
Altre riserve	8.14	315.310		132.876	
Risultato del Gruppo	8.14	156.207		182.460	
Patrimonio netto di Gruppo		499.017		342.836	
Patrimonio netto di terzi		31		31	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)	8.14	499.048		342.867	
Fondo rischi e oneri	8.15	195.156		229.124	
Fondi relativi al personale	8.16	27.406		30.942	
Passività finanziarie non correnti	8.17	473.896		519.516	
Altri debiti non correnti	8.18	1.821		6.590	
Totale Passività non correnti (E)		698.279		786.172	
Debiti commerciali	8.19	185.322	9.954	190.558	8.641
Debiti per imposte dell'esercizio	8.20	21.009		11.467	
Altri debiti	8.21	228.559		290.727	
Passività finanziarie correnti	8.17	27.496		28.995	
Totale Passivo corrente (F)		462.386	9.954	521.747	8.641
Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)	6.1	3.884			
TOTALE PASSIVO (E+F+G)		1.164.549	9.954	1.307.919	8.641
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)		1.663.597	9.954	1.650.786	8.641



Il conto economico consolidato presenta, in sintesi, le seguenti risultanze:

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	2023		2022 riesposto	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	762.732	74.511	734.840	53.075
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	38.373		32.676	
Totale ricavi		801.105	74.511	767.516	53.075
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(178.583)		(192.527)	
Materiali di consumo	9.4	(9.228)		(10.505)	
Altri costi operativi	9.5	(241.806)		(243.403)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(36.204)		(30.832)	
Totale costi operativi		(465.821)	(37.606)	(477.267)	(98.181)
Margine Operativo Lordo		335.284	36.905	290.249	(45.106)
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(6.164)		4.745	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(52.521)		(30.671)	
Ammortamenti	9.9	(70.389)		(64.823)	
Risultato operativo		206.210	36.905	199.500	(45.106)
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	12.756	12.756	15.530	17.463
Proventi (oneri) finanziari	9.11	4.274		(17.391)	607
Risultato prima delle imposte		223.240	49.661	197.639	(27.036)
Imposte	9.12	(67.804)		(13.149)	
Risultato netto da attività in funzionamento (A)		155.436	49.661	184.490	(27.036)
Risultato netto da Attività cessate (B)	6.1 / 9.13	775		(2.027)	
Risultato di pertinenza dei terzi (C)		4		3	
Risultato del Gruppo (A+B-C)		156.207	49.661	182.460	(27.036)
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,62		0,73	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,62		0,73	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2022 sono stati riesposti.

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 2023 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.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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 2023, così come redatto dagli Amministratori, ed in merito alla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione di destinare l'utile dell'esercizio pari ad €153.016.747,19 nel seguente modo:

- €153.000.000,00 agli azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,6120 per azione;
- €16.747,19 a riserva straordinaria.

Milano, 12 aprile 2024

Per il Collegio Sindacale

Paola Noce	(Presidente)
Stefania Chiaruttini	(Sindaco effettivo)
Daniele Contessi	(Sindaco effettivo)
Luigi Di Marco	(Sindaco effettivo)
Stefano Giussani	(Sindaco effettivo)

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 3
giugno 2024 dal sito internet
<https://milanairports.com/it/performance/bilanci-e-relazioni>, 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 2023

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA
DI CARATTERE NON FINANZIARIO
AI SENSI DEL D. LGS. 254/16

SEA MilanAirports

Indice

INDICE

2	Lettera agli <i>stakeholder</i>
4	Nota metodologica
6	Company overview
7	Il Gruppo SEA
15	Corporate Governance
20	Scenario e strategia di sostenibilità
21	<i>Sustainability Scenario</i>
32	<i>Sustainability Strategy</i>
45	Risorse
46	Capitale Infrastrutturale
62	Capitale Naturale
83	Capitale Umano
95	Capitale Sociale e Relazionale
108	Capitale Intellettuale
114	Output
115	<i>Output</i>
133	<i>Outcome</i>
148	Valore economico generato e distribuito
160	Impegno
161	Obiettivi ESG integrati nella strategia
165	Appendice
166	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>
178	Relazione della Società di Revisione



MilanAirports

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Il 2023 è stato un anno importante per il nostro percorso di sviluppo sostenibile.

Sul piano operativo è stato il primo anno di completo riallineamento dei volumi di traffico e della connettività ai livelli pre-pandemici. I passeggeri gestiti dal nostro sistema aeroportuale sono stati gli stessi del 2019 (35,2 milioni) ma questo risultato è stato ottenuto con quasi 16 mila movimenti (decolli e atterraggi) in meno rispetto ad allora. Ciò significa che siamo tornati a garantire una eccellente accessibilità aerea al nostro mercato di riferimento, riducendo al contempo l'impronta ecologica (soprattutto in termini di rumore ed emissioni) sui territori circostanti i nostri scali.

L'uomo non esiste veramente che nella lotta contro i propri limiti

Ignazio Silone

Gli indicatori di connettività attestano come soprattutto lo scalo di Malpensa si sia riappropriato del ruolo di connettore globale di territori, grazie al quale persone, merci, progetti e capitali possono moltiplicare il loro valore. Nel 2023 Malpensa ha collegato 187 destinazioni, di cui 50 di lungo raggio, attraverso 95 compagnie di linea che hanno assicurato collegamenti diretti con 78 diversi Paesi (Malpensa è nella top 10 mondiale per numero di Paesi raggiunti con collegamenti diretti).

Ripristinare, come è stato fatto a Malpensa, un *network* di collegamenti internazionali così capillare senza poter contare su una compagnia aerea di riferimento (questo aeroporto si è confermato tra gli scali europei con il più basso livello di dipendenza da un singolo vettore, avendo la prima compagnia in esso operante meno del 17% della quota ponderata di traffico complessiva), ma adottando una strategia multivettore, ha significato riportare a pieno regime un asset cruciale di competitività globale e di sviluppo socio-economico per l'intero Nord Italia.

L'ampio e articolato dataset contenuto in questo documento lo conferma: il sistema aeroportuale SEA nel 2023 ha registrato un forte incremento degli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico rispetto all'anno precedente. Le ricadute complessive sul territorio lombardo sono quantificabili in oltre 48 miliardi di euro, cui ha corrisposto l'attivazione di poco meno di 295 mila posizioni lavorative.

In questo contesto continua a svolgere un ruolo di assoluto rilievo il trasporto merci, che vede la *Cargo City* di Malpensa collocarsi al 5° posto in Europa per volume di traffico tra gli scali "generalisti", con 79 destinazioni e 35 vettori *all cargo* operanti. Da Malpensa oggi transita il 4-5% in valore dei flussi commerciali italiani con l'estero, il 6% delle esportazioni nazionali e oltre l'11% delle esportazioni del *made in Italy* dirette ai mercati extra-UE.

Di particolare importanza anche il ruolo svolto dagli scali di Linate e Malpensa quali porte d'accesso per l'*incoming* turistico, soprattutto internazionale. Nel 2023 Malpensa ha veicolato sul territorio lombardo circa 6,6 milioni di turisti, dei quali 5,8 milioni internazionali, mentre da Linate ne sono transitati 2,3 milioni.

Numeri in sensibile crescita rispetto all'anno precedente, che sono andati di pari passo con il livello di soddisfazione espresso dai passeggeri sul livello di servizio loro erogato nei nostri aeroporti.

A coronamento del *trend* di costante ascesa delle *performance* di qualità di Linate e Malpensa registrato in questi anni, sono giunte nel 2023 due importanti attestazioni: il *Best Airport Award* assegnato a Linate da *Airport Council International Europe* (associazione di categoria che raggruppa gli aeroporti europei), come migliore aeroporto nella categoria di traffico 5-10 milioni di passeggeri e l'*Airport Service Quality Award*, prestigioso riconoscimento di *ACI World*, che colloca i nostri scali tra i migliori del continente nelle loro rispettive categorie, sempre sulla base del giudizio espresso dai viaggiatori.

Questi due premi sottolineano il meritevole impegno quotidianamente profuso da tutto il personale SEA per rendere sempre più accogliente, confortevole e rilassato il contesto di viaggio di chi sceglie i nostri aeroporti. Merito che è comunque giusto condividere con tutti gli altri operatori della *community* aeroportuale (compagnie aeree, enti di stato, *handlers* e *retailers* tra i principali), che contribuiscono assieme a noi a mantenere su livelli di eccellenza la *customer experience* dei nostri scali.

Il 2023 è stato inoltre l'anno della svolta per quanto riguarda il *core topic* della nostra strategia ESG, ovvero la decarbonizzazione. Abbiamo infatti definito e adottato una strategia energetica che guiderà le nostre scelte di consumo e approvvigionamento da qui al 2030. Grazie all'azione combinata di iniziative di efficienza energetica, autoproduzione di energia rinnovabile e acquisto di garanzie d'origine, SEA punta ad abbattere sensibilmente le emissioni di scopo 1 e 2 nei prossimi anni, mantenendosi in linea con l'impegno assunto in occasione dell'Assemblea Generale di *ACI Europe*, il 27 giugno 2023, che fissa il conseguimento del *"Net zero"* al più tardi al 2030, ovvero con 20 anni di anticipo rispetto al traguardo fissato dall'aviazione europea.

Le prime azioni messe in campo hanno dato subito risultati incoraggianti: nel 2023 la nostra *carbon footprint* diretta si è ridotta del 37,4% rispetto all'anno precedente, grazie anche ad un *green shift* delle nostre fonti di approvvigionamento energetico, che oggi vedono un'incidenza della quota di rinnovabili pari a oltre il 12% del totale.



MilanAirports

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Oltretutto il chiaro e lineare impegno che abbiamo assunto per una rapida decarbonizzazione del nostro *business* ha trovato un significativo riflesso nella nostra strategia finanziaria, che nel 2023 ha contemplato la sottoscrizione di linee di credito *revolving* in formato *sustainability-linked*, che agganciano l'entità dei relativi oneri finanziari a specifici target di impronta carbonica che ci siamo impegnati a conseguire.

In seguito a tale operazione, circa un terzo delle linee di finanziamento a medio/lungo termine concesse al Gruppo SEA risulta strutturato in formato *sustainability-linked*.

Sul fronte del *climate change* non ci siamo limitati a lavorare nel nostro perimetro di stretta competenza.

Abbiamo invece dato ulteriore concretezza anche al ruolo di "abilitatori" del processo di decarbonizzazione a tutto tondo che l'industria del trasporto aereo è chiamata a compiere, anche sulla scorta del pacchetto di misure "*Fit for 55*" varato recentemente dall'UE.

Uno dei principali progetti avviati (eMAGO) prevede la realizzazione, entro il 2025, di 84 *Aircraft Ground Power Units* (AGPU) per fornire energia elettrica agli aeromobili durante le operazioni di terra e l'installazione di un centinaio di stazioni di ricarica elettrica, sia *air-side* che *land-side*, per alimentare i veicoli aeroportuali di SEA e degli *handlers*, oltre che ulteriori 100 prese di ricarica intelligenti per alimentare i mezzi di rampa e di servizio agli aeromobili. Si tratta di un significativo progresso nell'implementazione di soluzioni sostenibili e innovative per la fornitura di energia agli aeromobili, sia a Linate che a Malpensa.

Inoltre, nel corso del 2023 è stato attivato e implementato un programma di sostegno economico per l'impiego di *Sustainable Aviation Fuel* (SAF) presso i nostri scali. In linea con le pochissime analoghe esperienze già attivate in altri aeroporti europei, SEA ha riconosciuto un contributo per incentivare le compagnie aeree a rifornirsi con un carburante che abbatta fino all'80% delle emissioni generate dal *jet fuel* tradizionale, al fine di coprire parte dell'extra-costi che caratterizza il SAF.

Entrambe queste iniziative sono allineate alle più avanzate indicazioni di *policy* per la transizione ecologica del settore aeronautico e vedono i nostri aeroporti in prima linea nell'anticipare i mandati vincolanti che discendono dall'adozione del *Fit for 55*.

Resta infine di grande spessore il nostro impegno sul fronte dell'innovazione sostenibile. Attraverso diversi progetti finanziati dall'UE, SEA sta collaborando allo sviluppo di prototipi di veicoli aeroportuali a idrogeno (Progetto TH2ICINO), alla definizione di sistemi di produzione di idrogeno verde per autotrazione *on-site* (OLGA) e alla messa a punto di processi di *refuelling* aeronautico con idrogeno liquido (ALRIGH2T).

Rientra in questo "*innovation & sustainability package*" promosso da SEA anche l'intenzione di essere tra i primi aeroporti a livello continentale a sviluppare soluzioni di *advanced air mobility*. Stiamo infatti lavorando per realizzare l'infrastruttura - a partire dal 2026 - e le condizioni per avviare collegamenti di breve raggio nello spazio aereo di Milano con aerei elettrici a decollo/atterraggio verticale che contribuiscano a coprire esigenze di mobilità di persone e merci all'interno di grandi aree urbane, con notevoli vantaggi in termini di decongestionamento del traffico stradale e minor impatto ecologico (CO₂, qualità dell'aria, rumore).

Consideriamo essenziale impegnarci in queste iniziative che, pur focalizzate su sviluppi tecnologici di medio e lungo periodo, richiedono sin da subito una diversa pianificazione delle infrastrutture, affinché risultino compatibili con il ruolo di "hub energetico intermodale" che gli aeroporti saranno chiamati a svolgere negli anni a venire.

Lo scorso anno è stato inoltre portato avanti con soddisfazione l'iter del *Master Plan 2035* di Malpensa, ottenendo da una parte il rilascio del decreto di compatibilità ambientale da parte del ministero dell'Ambiente e dall'altra il riconoscimento di Malpensa - nell'ambito della legge di conversione del Decreto Aria - quale opera strategica di preminente interesse nazionale per l'implementazione del traffico merci dell'aeroporto.

Tutto questo ci rende fiduciosi sul raggiungimento di un esito finale che garantisca un adeguato equilibrio tra le istanze di sviluppo socio-economico - di cui il sistema produttivo del territorio potrà avvantaggiarsi con l'espansione della *Cargo City* - e quelle della efficace protezione naturalistica della porzione di ecosistema interessata dal progetto.

A conclusione di questa panoramica su fatti e dati salienti che hanno caratterizzato il nostro percorso di sostenibilità nel 2023 va senza dubbio rimarcato il grande lavoro svolto sul fronte della *diversity & inclusion*, che ha visto in campo diversi progetti mirati a rimuovere i *bias* culturali, aumentare l'inclusività e ridurre le divaricazioni di trattamento tra le diverse componenti della nostra comunità aziendale.

Un impegno che si è tradotto, tra le altre cose, nell'ottenimento a inizio 2024 della Certificazione di genere UNI PdR 125/2022.

Esattamente come accaduto in occasione del raggiungimento di altre certificazioni - e in linea con lo spirito con cui portiamo avanti l'intera nostra strategia ESG - non ci limitiamo a considerare questo risultato un traguardo in sé, quanto piuttosto una preziosa aggiunta alla "cassetta degli attrezzi" che in questi anni abbiamo via via incrementato per pianificare, gestire e misurare quell'impronta di progresso sostenibile che arricchisce e dà senso al nostro lavoro.



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 2023 (di seguito "DNF"), giunta alla sua settima edizione, riferisce sulle *performance* di Gruppo per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2023, così come previsto dal D. Lgs. 254/2016 e, ai sensi dell'art. 5 dello stesso decreto, costituisce una relazione distinta.

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), secondo l'opzione "*in accordance with*". 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 a 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 dalla stessa prodotto in merito ai temi ritenuti rilevanti e previsti dagli art. 3 e 4 del D. Lgs. 254/2016.

Il livello di dettaglio con cui sono presentate le informazioni all'interno della 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 assessment*". Nel 2023 è stato effettuato il processo di *deep review* dell'analisi di materialità il cui risultato è stato presentato al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità in data 14 dicembre 2023 e approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 20 dicembre 2023.

Nel presente documento sono descritte le principali politiche praticate dall'impresa, i modelli di gestione e i risultati conseguiti dal Gruppo durante il 2023 (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. La rendicontazione riflette i principi che caratterizzano i *GRI Sustainability Reporting Standards* (accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, completezza, tempestività, verificabilità e contesto di sostenibilità).

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 alla tematica dell'anticorruzione, si segnala che è stata inclusa all'interno della tematica materiale "*Business ethics/Trasparenza*" 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 2023 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 2023 di Gruppo.¹

Nel 2023 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 2022 e 2021; tuttavia si segnala, che alcuni dati sono stati esposti per il biennio.

Per una corretta rappresentazione delle *performance* e per garantire l'attendibilità dei dati, è stato limitato il più possibile il ricorso a stime che, se presenti, sono opportunamente segnalate. Sono opportunamente indicate nel presente documento anche le riesposizioni dei dati pubblicati all'interno della precedente DNF.

Il presente documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 26 marzo 2024.

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

Si segnala che all'interno del documento sono utilizzate le seguenti dizioni:

- SEA per SEA SpA;
- SEA Prime per SEA Prime SpA;
- Airport ICT Services per Airport ICT Services S.r.l.

In ottemperanza al D. Lgs. 254/2016, la presente Dichiarazione Non Finanziaria, ad eccezione dell'informativa relativa al contenuto del paragrafo *"EU Taxonomy"*, è stata sottoposta ad esame limitato secondo quanto previsto dal principio *"International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information"*, emanato

dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)*, da parte di EY S.p.A.. Inoltre, si specifica che gli indicatori quantitativi non riferiti ad alcuna *general o topic-specific disclosure dei GRI Standards*, riportati in corrispondenza delle pagine indicate nel *Content Index*, non sono oggetto di esame limitato da parte di EY S.p.A.

Per ogni informazione relativa alla DNF è possibile contattare la Funzione *Corporate Social Responsibility* del Gruppo: Sebastiano Renna - *Head of Corporate Social Responsibility* e-mail: sebastiano.renna@seamilano.eu.

Tale documento è disponibile anche sul sito web del Gruppo SEA www.seamilano.eu, nella sezione "Sostenibilità".





MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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 2023: 2.349

HIGHLIGHTS 2023

Ricavi totali: 801,1 milioni di euro
EBITDA: 335,3 milioni di euro
Utile netto: 156,2 milioni di euro
Passeggeri: 35,3 milioni
Movimenti Aerei: 279,4 mila
Merchi: 667,2 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.



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

Assetto societario

Il capitale sociale di SEA SpA è pari a 27.500.000 euro, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di 0,11 euro ciascuna, di cui 137.023.805 azioni di categoria A, 74.375.102 azioni di categoria B e 38.601.093 altre azioni. Gli azionisti titolari di azioni di categoria A, nell'ipotesi di cessione, a esito della quale perdano il controllo della Società, sono tenuti a garantire ai soci titolari di azioni di categoria B un diritto di co-vendita. Gli azionisti titolari di azioni di categoria A godono di un diritto di prelazione in caso di cessione di azioni da parte dei soci titolari di azioni di categoria B.

SEA, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, in data 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'art. 16 comma 1 lettera a) del D. Lgs. n. 39/2010. Tale qualifica è mantenuta mediante una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, completata a ottobre 2020 e quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

Azionisti pubblici

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

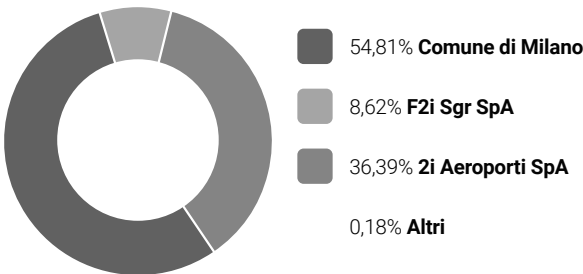
Azionisti privati

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

(*) Titolare di azioni di categoria A

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

Struttura del Capitale Sociale



STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette di SEA SpA al 31 dicembre 2023



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

Nota: la partecipazione nella società Malpensa Logistica Europa SpA è stata ceduta il 4 luglio 2023

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.

BUSINESS AREAS

COMMERCIAL AVIATION

- Attività *Aviation*
 - Gestione, sviluppo e manutenzione di infrastrutture e impianti aeroportuali
 - Servizi e attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili
 - Servizi di sicurezza aeroportuale
- Ricavi definiti da un sistema di tariffe regolamentate e rappresentati da:
 - Dritti aeroportuali
 - Corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate
 - Corrispettivi per la sicurezza
 - Tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*
- Attività *Non Aviation*
 - Gamma ampia e differenziata - sia in gestione diretta che in subconcessione - di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti
 - Attività *real estate*
- Ricavi rappresentati:
 - Corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo
 - Royalty* (percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito)
 - Proventi derivanti da attività di affitto magazzini, spazi ed uffici destinati agli operatori del *business Cargo*, quali *handler merci*, spedizionieri e *courier*

GENERAL AVIATION

Intera gamma di servizi connessi al traffico *business*

RISORSE

CAPITALE INFRASTRUTTURALE

- Asset fisici e gestiti direttamente dall'azienda (*terminal*, piste, magazzini, parcheggi, ecc.)
- Sistema viario di accesso agli scali

CAPITALE FINANZIARIO

- Capitale di debito
- Equity*

CAPITALE UMANO

- Dipendenti e collaboratori

CAPITALE SOCIALE-RELAZIONALE

- Standing* portafoglio clienti
- Gestione delle *supply chain*
- Caratteristiche socio economiche dei territori serviti
- Qualità delle relazioni con gli *stakeholder* (*reputation, engagement, customer satisfaction*)

CAPITALE NATURALE

- Aria
- Acqua
- Suolo e biodiversità
- Clima

CAPITALE INTELLETTUALE

- Dotazione tecnologica dei processi operativi
- Innovazione dei servizi erogati ai clienti

OUTPUT

- Volume di traffico passeggeri e cargo
- Volume offerta commerciale (N. *Shops*, F&B, Servizi *Cargo*, E-Commerce, *Parking*, Advertising)
- Qualità dei servizi erogati ai passeggeri
- Safety* aeronautica
- Struttura e dimensioni dell'indotto di fornitura
- Erogazioni *Corporate Citizenship*

OUTCOME

- Connettività aerea generata al servizio del territorio
- Impatto socio economico prodotto:
 - Diretto
 - Indiretto
 - Indotto
 - Catalitico (*International trade*, Turismo, Localizzazione imprese)

VALORE CREATO

- Performances* economiche delle aree di *business*
- Valore economico generato e distribuito agli *stakeholder*

CONGIUNTURA ECONOMICA TERRITORIALE

Lombardia

- PIL 2023 vs. 2022: +0,9% (+5,5% vs. 2019)
- Produzione manifatturiera: -1,5% vs. 2022
- Tasso occupazione: 69,3% (vs. 68,1% 2022)
- Tasso disoccupazione: 3,5% (vs. 4,8% 2022)

Fonte: Assolombarda

MERCATO DEL TRASPORTO AEREO

Europa 2023

- Traffico pax: 2,3 mld (+19% vs. 2022; -5,3% vs. 2019)
- Traffico cargo: -2,9% vs. 2022; -1% vs. 2019
- Movimenti: +11,8% vs. 2022; -8,1% vs. 2019

Fonte: ACI Europe

DINAMICHE TURISTICHE INTERNAZIONALI

- 1,3 miliardi di arrivi internazionali (+41% vs. 2022; -12% vs. 2019)
- Arrivi internazionali in Europa: -6% vs. 2019
- PIL Turismo mondiale: 1.400 mld \$ (-7% vs. 2019)

Fonte: UNWTO

REGULATORY FRAMEWORK

"Pacchetto "Fit to 55"

- Erogazione di SAF negli aeroporti dal 2% nel 2025 fino al 70% nel 2050
- Fornitura di energia elettrica agli aeromobili in *stand-by* negli aeroporti dal 2025
- Sospensione dell'iter approvativo della direttiva sull'introduzione graduale della direttiva sulla tassazione del *jet fuel* (ETD)
- ETS2: Eliminazione totale delle quote di emissioni gratuite ai vettori a partire dal 2027

Fonte: EU Commission

INTERNAZIONALIZZAZIONE DEL SISTEMA ECONOMICO TERRITORIALE

- Nei primi 6 mesi del 2023 le esportazioni lombarde sono state pari a 83,5 mld € (+1,6% vs. 2022)
- Il traino maggiore all'*export* lombardo viene dai paesi extra-europei (USA +10,2%, Asia orientale +8,2%) mentre ha registrato una flessione l'*export* verso paesi UE (-1,4%)

Fonte: Assolombarda

CONTESTO ESTERNO



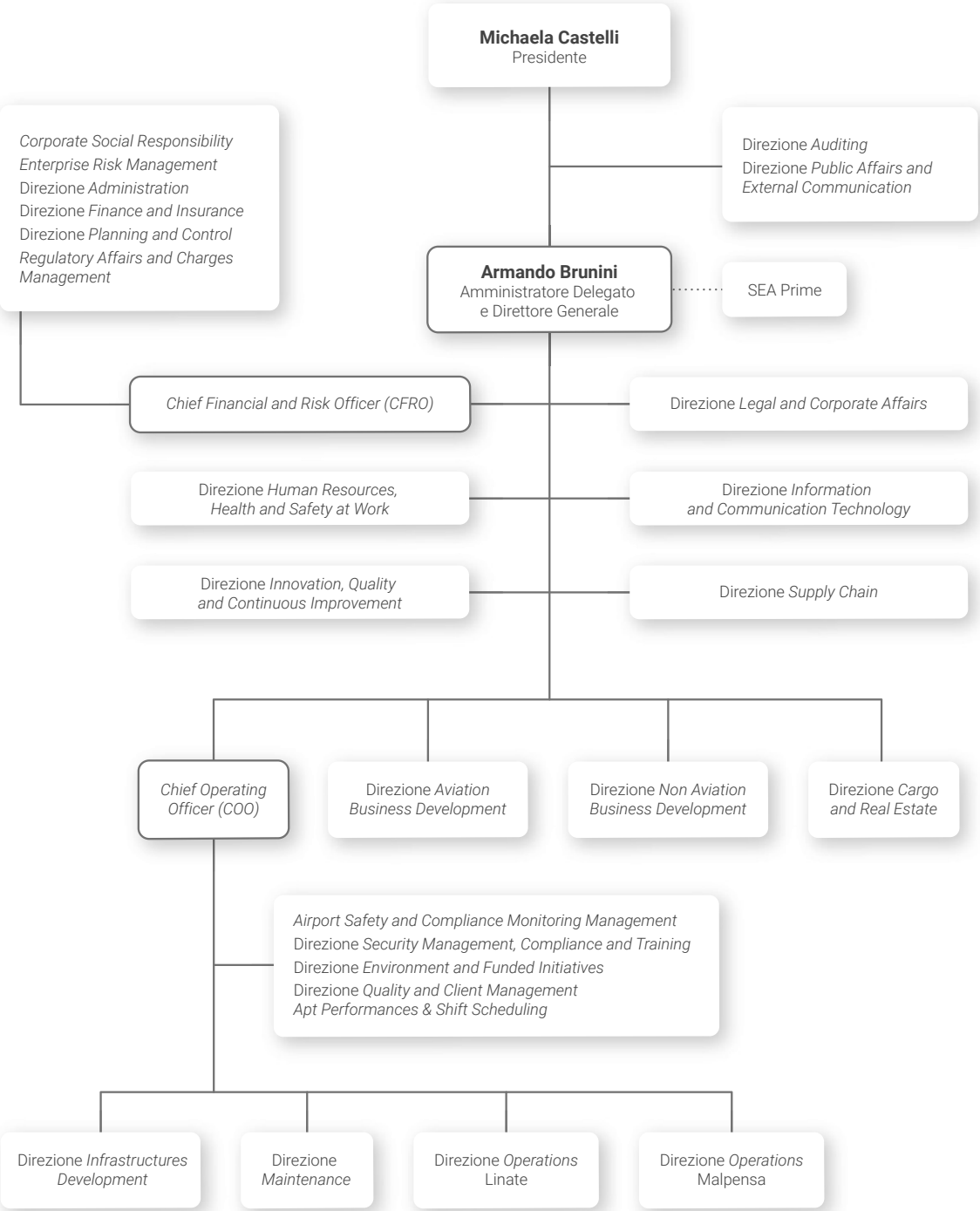
MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

Struttura organizzativa

La struttura organizzativa di SEA si articola in diverse direzioni e funzioni di *staff*, ciascuna di esse dipendenti dal Presidente e dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale.

Organigramma funzionale





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 2023 Linate ha operato il 7,0% dei passeggeri, il 4,8% dei movimenti di aeromobili e lo 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 2023 Malpensa ha gestito il 12,6% dei movimenti complessivi, il 13,2% del traffico passeggeri e il 61,8% del trasporto merci registrati in Italia.³

² Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

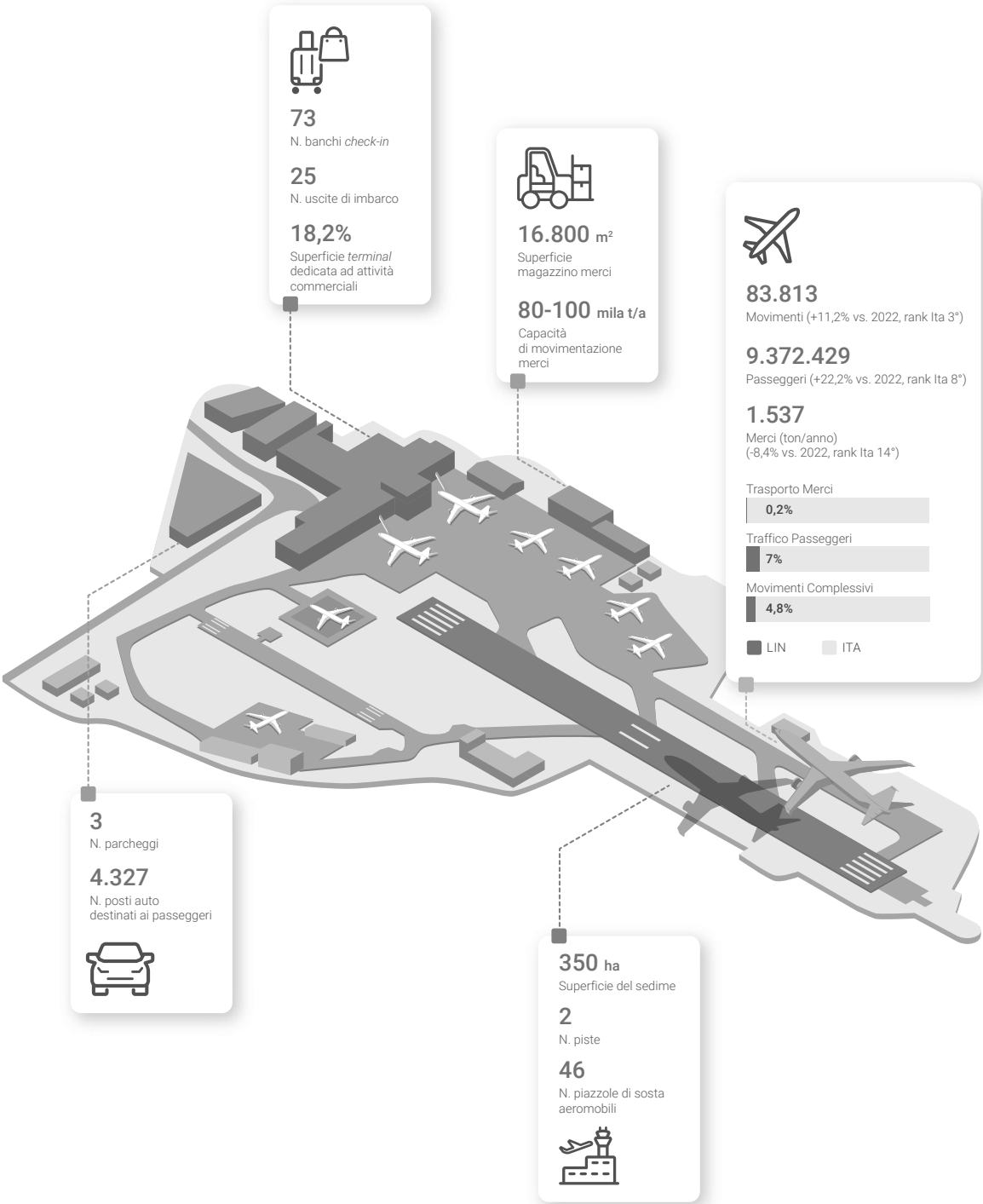
³ Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

AEROPORTO DI LINATE

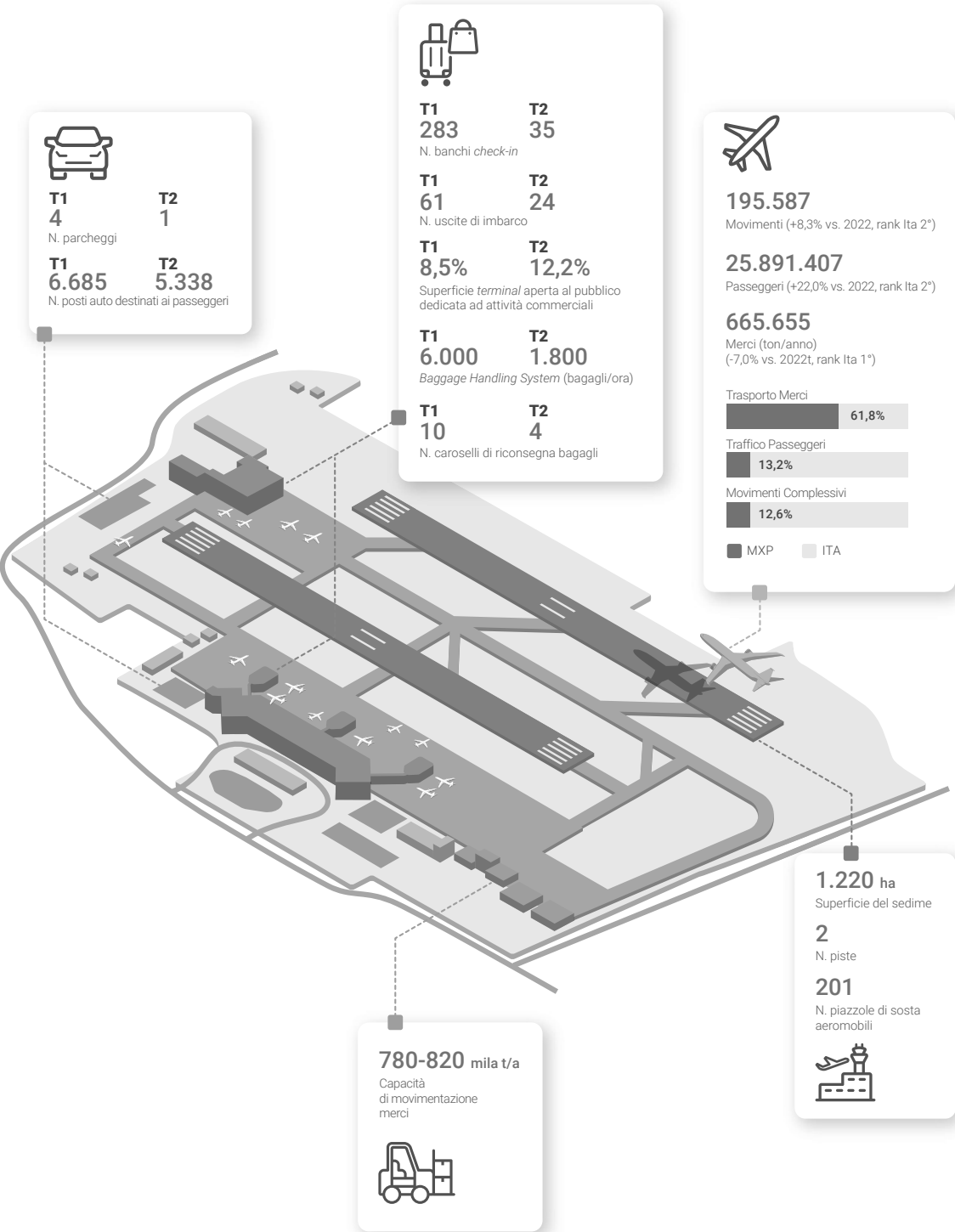




MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

AEROPORTO DI MALPENSA





MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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.

Per le informazioni di dettaglio su questi temi si può fare riferimento alla "Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari" del 2023, pubblicata sul sito *corporate* al seguente indirizzo: <https://seamilano.eu/it/governance/report-di-corporate-governance>.

All'interno della "Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari" vengono riportate, tra le altre cose, tutte le informazioni richieste dallo *standard* GRI2, riguardanti le procedure di nomina e selezione del massimo organo di governo, il suo ruolo in merito alla strategia, alle politiche e al controllo degli obiettivi di sviluppo sostenibile della società, le responsabilità e le deleghe

riguardanti il controllo e la gestione degli impatti dell'organizzazione e le modalità con cui il massimo organo di governo viene coinvolto nei processi di rendicontazione, comunicazione delle criticità e *induction* sui temi della sostenibilità.

Di seguito sono espone le informative relative ai temi di *governance* per i quali lo *standard* di rendicontazione GRI richiede un livello di *disclosure* ulteriore rispetto a quanto esposto nella suddetta Relazione.

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 2023.

Ambiti ESG di valutazione delle prestazioni manageriali

Cluster	Ambiti ESG	N. manager	Peso % (min-max)
Ambiente	CO ₂ emissions	3	7,5%
Health&Safety	Riduzione infortuni sul lavoro	6	5-20%
Qualità dei servizi ai passeggeri	Indice sintetico di qualità percepita e erogata	144	10-25%

Fonte: SEA



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

Ad integrazione di quanto sopra evidenziato si segnala che nell'esercizio 2023 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 14,6⁴ (11,31 nel 2022); il valore è in incremento rispetto all'anno precedente, poiché il reddito 2023 incorpora l'effetto della riattivazione del meccanismo di MBO per il dipendente più pagato; per lo stesso motivo il rapporto dell'aumento percentuale non è stato esposto.

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.

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 e per prevenire la commissione dei reati previsti nel Decreto.

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 e 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, così come la Procedura di segnalazione, sono stati aggiornati

⁴ Si evidenzia che il rapporto fra remunerazione annua totale dell'individuo più pagato e la remunerazione mediana annua totale di tutti i dipendenti escluso il dipendente più pagato è stato determinato considerando, ai fini del calcolo, i dipendenti part-time e i nuovi assunti nel 2023 come dipendenti full-time per dodici mesi di competenza. La remunerazione totale include tutte le componenti retributive, comprese quelle variabili. La persona che riceve la massima retribuzione è il Direttore Generale.



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

nel 2023 per adeguarli alle previsioni del D. Lgs. 24/2023. I componenti del Modello 231/2001 di SEA, che integra-
no 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 2023, si è riunito 9 volte; per ogni riunione viene redatto un verbale. Il Modello di Organizzazione e Gestione di SEA include i reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro, ambientali, di violazione dei diritti umani e le relative misure di prevenzione adottate dalla società per prevenirli, oltre a tutti gli altri reati previsti dal D. Lgs. 231/2001 e i relativi protocolli di prevenzione. Le società del Gruppo, SEA 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.

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 2023 il Comitato Etico si è riunito 4 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.

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 2023 con le seguenti iniziative:

- la messa a disposizione ai dipendenti neo-assunti del Codice Etico e del Modello di Organizzazione e Gestione nelle sezioni *intranet* dedicate;
- la pubblicazione nella *intranet* aziendale dell'aggiornamento della Mappatura dei rischi 231/01;
- l'aggiornamento formativo per tutti i Dirigenti (48) con sottoscrizione della Politica per la prevenzione della corruzione;
- la pubblicazione nel sito *internet* della Politica per la prevenzione della corruzione approvata dal Consiglio di Amministrazione il 24 marzo 2023;



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

- intervento formativo durante i "Welcome Day" organizzati per i neoassunti (129 partecipanti);
- sessioni "ad personam" per neo Responsabili di aree sensibili ai fini dell'attuazione del Modello (1);
- corso *on line* con test finale sul Modello 231/01: effettuato dall'88% del personale amministrativo e dall'84% del personale turnista;
- pubblicazione di infografiche sulla *intranet* destinate a tutti i dipendenti:
 - di *refreshment* sul Modello 231/01 (1.156 conferme di lettura);
 - di sensibilizzazione sul *Whistleblowing* destinata a tutti i dipendenti con 1.830 conferme di lettura (1.784 SEA, 27 AIS, 19 SEA Prime).

Politica Anticorruzione

Nel 2023 è stata aggiornata la Politica per la prevenzione della corruzione e approvata dal Consiglio di Amministrazione il 24 marzo 2023; tale politica costituisce dichiarazione di osservanza da parte dei componenti dello stesso ed è stata inoltre sottoscritta dai Dirigenti aziendali.

La Politica è consultabile sul sito *internet* di SEA - Sezione *Corporate Governance*: <https://www.seamilano.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" in data 8 marzo 2018. L'audit di ricertificazione effettuato a ottobre 2023 ha confermato la validità del certificato sino a marzo 2027.

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 44 *audit* (di cui 30 presso SEA, 11 presso la controllata SEA Prime e 3 presso 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 2023, come già descritto per il D. Lgs. 231/2001 e per il Modello SEA.

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. Il sistema di *Whistleblowing* di SEA e di SEA Prime è stato aggiornato a luglio 2023 in conformità al D. Lgs. 24/2023, in particolare attraverso l'adeguamento della piattaforma informatica e l'aggiornamento della procedura di segnalazione. Airport ICT Services ha attivato una propria piattaforma informatica e predisposto una Procedura di segnalazione in conformità al D. Lgs. 24/2023. Nel corso del 2023 sono pervenute nella piattaforma di *whistleblowing* di SEA sei segnalazioni, per le quali è stato fornito riscontro ai segnalanti.



MilanAirports

COMPANY OVERVIEW

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 2023 relativamente a SEA e SEA Prime 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. Inoltre, non sono stati accertati casi di corruzione.

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 a 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

Negli ultimi anni si sono moltiplicati i provvedimenti normativi, i *framework*, le *guidelines*, le raccomandazioni e i segnali di cambiamento provenienti da istituzioni, attori del mercato e organizzazioni del settore del trasporto aereo. Nel corso del 2023 si sono registrati numerose e importanti accelerazioni delle dinamiche ESG all'interno del settore - sia nel contesto normativo UE che nell'ambito delle variabili che condizionano la domanda e l'offerta del trasporto aereo - in particolare per quanto riguarda il tema della decarbonizzazione. Di seguito vengono sinteticamente descritti gli elementi principali di questo scenario.



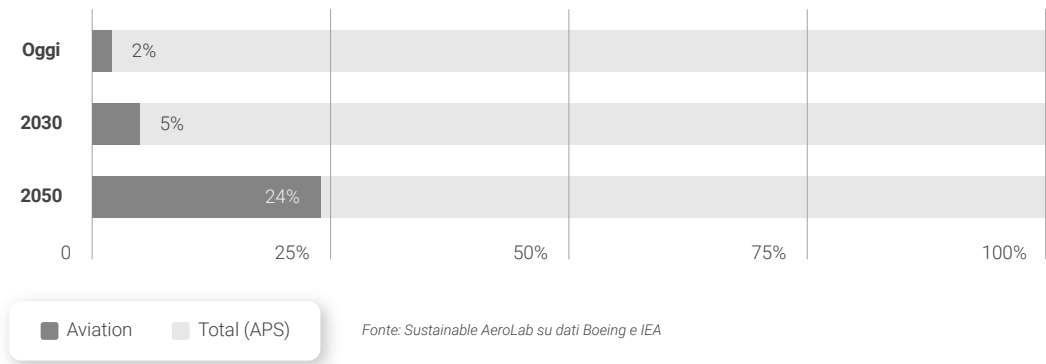
Fonte: SEA

Sono due i macro-temi di riferimento dello scenario. Da una parte le politiche pubbliche (misure fiscali e normative) introdotte dall'UE e dai singoli paesi per incorporare il costo delle emissioni di CO₂ nei costi operativi delle compagnie aeree e spingere in tal modo il comparto alla decarbonizzazione. Secondo molti osservatori queste misure determineranno un crescente impatto sul prezzo dei voli e freneranno la crescita naturale dei volumi di traffico nei prossimi anni, soprattutto nelle tratte intra-europee. Dall'altra il mercato *aviation* europeo, caratterizzato da dinamiche che riflettono la pressione dell'opinione pubblica sul comparto in merito alla *carbon footprint* del volo e le iniziative volontarie assunte da vettori e aeroporti per posizionarsi su una *roadmap* di decarbonizzazione.

Impatto dell'aviation industry sul climate change

Al settore dell'aviazione attualmente risulta imputabile circa il 2-3% delle emissioni GHG globalmente prodotte (al netto degli effetti non-CO₂ generati dalle scie di condensazione degli aerei). Ma questo stato delle cose potrebbe cambiare in modo sostanziale nei prossimi anni. Secondo le proiezioni di Sustainable AeroLab, elaborate utilizzando le emissioni attese del trasporto aereo modellate da Boeing e le previsioni di CO₂ totale nello scenario APS⁵ dell'IEA, per effetto della crescita prevista del trasporto aereo nel prossimo decennio, il suo contributo raddoppierebbe fino al 5% in meno di 8 anni. Se si continuasse su questa traiettoria, entro il 2050 il solo trasporto aereo rappresenterebbe poco meno di un quarto di tutte le emissioni di CO₂ a livello globale. Questa prospettiva è più o meno confermata dalla *Energy Transition Commission*, la quale prevede che l'aviazione potrebbe essere responsabile del 22% delle emissioni globali entro il 2050. Le ripercussioni di una tale *escalation* sono evidenti: la crescente pressione e il controllo pubblico metterebbero in discussione la licenza di operare del comparto.

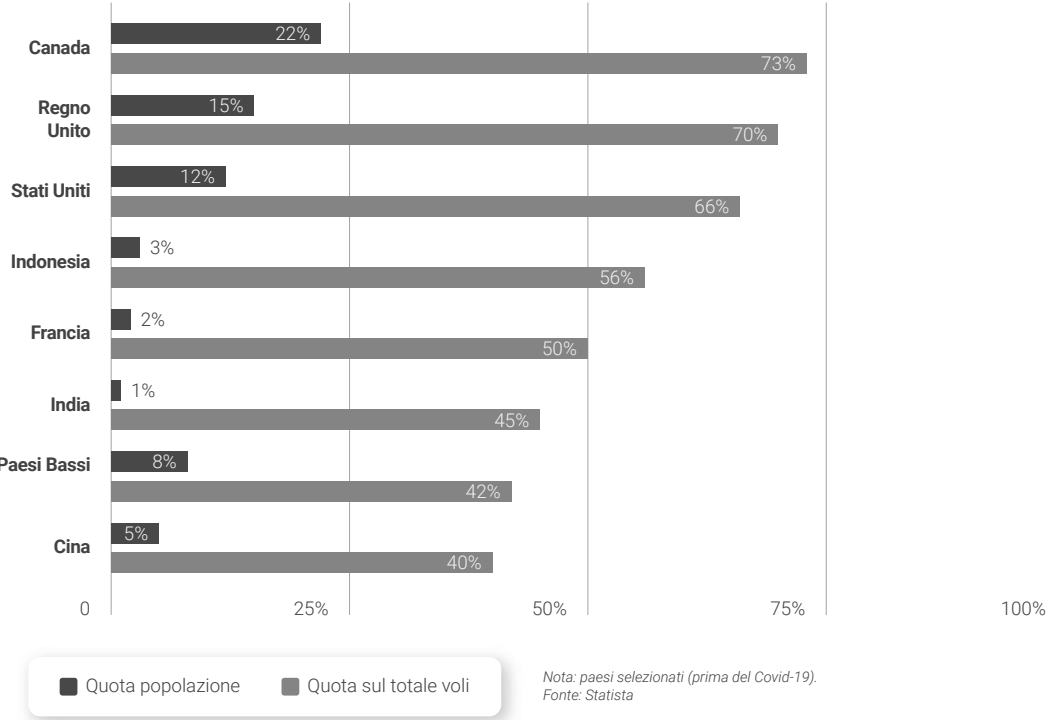
Evoluzione del contributo dell'aviation industry alle emissioni globali di CO₂ in assenza di misure di decarbonizzazione



Inoltre, le emissioni di CO₂ generate dal trasporto aereo tendono ad essere considerate discrezionali ed esclusive. Secondo un *paper* dell'International Council of Clean Transportation⁶ circa l'80% di tutti i voli è realizzato dal 20% della popolazione mondiale; il 2% più ricco dei *flyers* è responsabile del 40% di tutti i voli effettuati.

⁵ Scenario dell'IEA che presuppone che tutti gli obiettivi ambiziosi di decarbonizzazione annunciati dai governi siano raggiunti in tempo e in toto, compresi gli obiettivi di zero emissioni nette a lungo termine e di accesso all'energia.
⁶ Fonte: "Aviation climate finance using a global frequent flying levy", ICCT, 2022.

Percentuale stimata della popolazione che effettua la maggior quota di voli



Politiche adottate in Europa per indurre la decarbonizzazione del trasporto aereo

TRASPORTO AEREO INSERITO NELLA EU TAXONOMY

Nel 2023 è stato modificato il Regolamento Delegato sul Clima per sancire, tra le altre cose, l'inclusione del trasporto aereo come un'attività di transizione nell'ambito del regolamento sulla tassonomia dell'UE a partire dal 1° gennaio 2024. La Commissione Europea ha quindi riconosciuto che l'industria aeronautica ha il potenziale per svolgere un ruolo significativo nella riduzione delle emissioni di carbonio e quindi potrebbe in futuro dare un contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici. Nonostante le attività economiche nel comparto *aviation* si svolgano in assenza, o scarsa diffusione, di tecnologie alternative a basse emissioni di carbonio (da qui la sua classificazione come "attività di transizione"), tali attività possono comunque essere considerate in grado di offrire un contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici ai fini del regolamento sulla tassonomia dell'UE, a condizione che:

- generino livelli di emissioni di gas serra che corrispondono alle migliori *performance* del settore;
- non ostacolino lo sviluppo e la diffusione di alternative a basse emissioni di carbonio;
- non comportino il vincolo delle attività ad alta intensità di carbonio per tutta la vita economica di tali attività.

Il regolamento delegato contiene criteri tecnici per determinare quale tipo di attività economica legata al trasporto aereo costituirebbe un'attività transitoria ai fini del regolamento sulla tassonomia dell'UE.

L'allegato 1 del regolamento delegato designa le seguenti attività aeronautiche come potenzialmente rientranti nel regolamento sulla tassonomia dell'UE in quanto potrebbero (se i criteri di vaglio tecnico sono soddisfatti) fornire un contributo



sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici:

- produzione di aerei;
- *leasing* di aerei;
- trasporto aereo passeggeri e merci;
- operazioni di assistenza a terra del trasporto aereo.

Per quest’ultima attività, che afferisce direttamente al *business* aeroportuale, il contributo sostanziale è legato all’adozione di apparecchiature e macchinari ad alimentazione elettrica.

FIT FOR 55 AVIATION

Le misure denominate “*Fit for 55 Aviation*” - elaborate dalla Commissione Europea nel 2021 - includono diversi provvedimenti rilevanti per gli aeroporti e l’industria del trasporto aereo:

- *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR), che impone agli aeroporti 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 sui carburanti in funzione del loro contenuto di carbonio;
- Riforma generale dell’ETS che riduce, fino ad annullare, le quote gratuite concesse al settore dell’aviazione.

Gli aeroporti sono destinatari diretti solo della AFIR, 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 sia sotto il profilo delle emissioni di CO₂ che dell’inquinamento atmosferico locale.

Nel corso del 2023 sono stati approvati il Regolamento AFIR, il Regolamento ReFuelEU e la Direttiva EU ETS2. Gli ultimi due provvedimenti avranno un impatto significativo sui costi operativi delle compagnie aeree e - a cascata - sulle tariffe dei voli e quindi condizioneranno la domanda di trasporto aereo nei prossimi anni.

Non si è invece trovato un accordo politico sul varo della riforma della ETD, per cui al momento non è prevista l’introduzione di una accisa europea sul *jet fuel*.

La direttiva EU-ETS2 per l’aviazione

Mandato	Ambito di attuazione	Interazione con CORSIA	Possibile impatto sul settore
Le quote di emissioni gratuite per il settore saranno gradualmente eliminate e, dal 2026, sarà attuata la messa all’asta completa. La riduzione sarà del 25% per il 2024 e del 50% per il 2025 (dall’85% in precedenza assegnato gratuitamente). Il fattore di riduzione lineare dal 2024 passa dal 2,2% al 4,2%, per allineare <i>Fit for 55</i> agli obiettivi di decarbonizzazione a lungo termine. Il nuovo sistema riserverà 20 milioni di quote, da gennaio 2024 a dicembre 2030, per sostenere l’acquisto di carburanti sostenibili per l’aviazione (SAF).	L’EU ETS si applicherà solo ai voli intra-europei (SEE), compresi i voli in partenza per il Regno Unito e la Svizzera, mentre CORSIA si applicherà ai voli extra-europei da e verso i paesi terzi che partecipano a CORSIA dal 2022 al 2027.	Un riesame di CORSIA dovrebbe aver luogo entro il 1° luglio 2026. Se entro il 31 dicembre 2025 l’assemblea dell’ICAO non avrà rafforzato CORSIA la Commissione dovrebbe proporre che l’EU ETS si estenda, a partire dal 2027, anche alle emissioni dei voli in partenza con destinazioni extra-europee.	Secondo l’associazione dei vettori europei Airlines for Europe il costo della conformità al nuovo sistema l’ETS per i vettori europei aumenterà di 5 volte entro il 2025 fino a superare i 5 miliardi di euro. A4E prevede inoltre che il costo annuo della conformità ai sistemi EU ETS e CORSIA aumenterà da 0,95 miliardi nel 2019 a 7,6 miliardi nel 2030 e a 9 miliardi entro il 2035.

Fonte: Commissione Europea



Il regolamento ReFuelEU per l'aviazione

Mandato	Ambito di attuazione	Tipologia di SAF ammissibili	Monitoraggio effetti non-CO ₂
Dal 2025 i vettori dovranno utilizzare una quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF). La percentuale di SAF che deve essere miscelata con il kerosene partirà dal 2% nel 2025, passando al 6% entro il 2030, al 20% entro il 2035, al 34% entro il 2040 e raggiungerà il 70% entro il 2050. Dal 2030 entrerà in vigore anche un sotto-obiettivo dedicato ai carburanti sintetici derivati dall'idrogeno verde. Partendo dall'1,2% si arriverà al 5% entro il 2035 per raggiungere il 35% entro il 2050.	Tutti i voli in partenza da un aeroporto UE, per qualunque destinazione.	Secondo l'accordo, il termine "carburanti sostenibili per l'aviazione" includerà carburanti sintetici, alcuni biocarburanti prodotti da residui agricoli o forestali, alghe, rifiuti organici, olio da cucina usato o determinati grassi animali e carburanti riciclati prodotti da gas di scarico e plastica di scarto. I carburanti a base di mangimi e alimenti e i carburanti derivati da palma e soia non saranno ammissibili.	A partire dal 1° gennaio 2025 gli operatori aerei riferiranno una volta l'anno sulle emissioni climalteranti generate durante il volo e diverse dalla CO ₂ . A tal fine la Commissione adotterà nel 2024 un atto di esecuzione per includere gli effetti del trasporto aereo diversi dalla CO ₂ in un quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica. Entro il 2027, sulla base dei risultati, la Commissione presenterà una relazione e proporrà, se nel caso, misure di attenuazione degli effetti del trasporto aereo diversi dalla CO ₂ .

Fonte: Commissione Europea

Etichettatura ecologica per i voli

Nell'ambito del quadro normativo RefuelEU, dal 1° gennaio 2025 le compagnie aeree potranno commercializzare i loro voli con un'etichetta che indichi l'impronta di carbonio prevista per passeggero e quella per km percorso. Ciò consentirà ai passeggeri di confrontare le prestazioni ambientali dei voli operati da compagnie diverse sulla stessa rotta e incentiverà l'industria aeronautica a migliorare continuamente le proprie prestazioni di sostenibilità. L'implementazione di questo sistema è stata affidata all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (EASA). I vettori che sceglieranno di partecipare al sistema di etichettatura ambientale dovranno presentare i dati all'EASA per tutti i voli coperti dall'iniziativa e saranno tenute a mostrare l'impronta di carbonio del volo nel loro sistema di prenotazione, garantendo che le informazioni siano visibili ai clienti al momento della prenotazione.

MISURE DI CONTENIMENTO DELLE EMISSIONI AVIATION INTRODOTTE DAI SINGOLI PAESI EUROPEI

Negli ultimi anni, diversi Stati europei hanno introdotto, o annunciato l'intenzione di introdurre, limitazioni dell'attività di trasporto aereo all'interno del loro paese, motivando tali misure (nella maggior parte dei casi si tratta di *carbon flight tax*) con l'intenzione di contenere l'impatto dell'aviazione sui cambiamenti climatici.



Misure di contenimento delle emissioni del trasporto aereo nei Paesi UE

Paese	Misure introdotte	Anno	Misure annunciate
Norvegia	Tassa sulle destinazioni nazionali e intra-EU (7,14 euro) e sulle destinazioni internazionali (28 euro).	2016	Presentata una proposta di incremento della tassa a partire dal 2024.
Svezia	Tassa sulle destinazioni nazionali ed intra-EU (6 euro), sulle destinazioni fino a 6 mila km (26 euro) e sulle destinazioni più lunghe (41 euro).	2018	
Paesi Bassi	Tassa su tutti i biglietti aerei pari a 26,43 euro.	2021	
Francia	Eco Tax che si applica ai voli commerciali in partenza dagli aeroporti francesi, con aliquote comprese tra 2,7 euro per voli nazionali e intraeuropei in classe economica a 63,1 euro per biglietto voli in business class verso destinazioni extra-UE.	2020	Rafforzamento della tassa a partire dal 2024 con l'obiettivo di reperire risorse per finanziare la costruzione di nuove linee ferroviarie ad alta velocità.
	Divieto di voli nazionali che possono essere effettuati con viaggi in treno di meno di 2,5 ore. Riguarda solo 3 collegamenti da Parigi-Orly a Bordeaux, Nantes e Lione.	2023	Richiesta all'UE di istituire un prezzo minimo per i viaggi aerei in Europa per contrastare i voli <i>low cost</i> inquinanti. Richiesta all'UE di regolamentazione più rigorosa dei voli di jet privati ad alto consumo di carburante.
Germania	<i>Ecological departure tax</i> . Tassa sulle partenze la cui entità è suddivisa per fasce di destinazione: da 12,48 euro per la 1° fascia a 56,91 euro per la 3°.	2011	Il governo federale tedesco ha approvato un aumento del 22% delle tasse aeronautiche per passeggero dal 1° maggio 2024.
Portogallo	Tassa sul carbonio forfettaria di 2 euro per i voli in partenza da tutti gli aeroporti portoghesi.	2021	

Fonte: Elaborazione SEA su dati IATA e fonti web

Nei paesi in cui l'imposizione fiscale è più elevata si registrano ritardi nel recupero dei volumi di traffico pre-pandemici. Nel suo rapporto di fine anno 2023 Swedavia ha chiesto al governo svedese una revisione della tassa sull'aviazione, che attualmente genererebbe una riduzione di competitività, compromettendo la transizione climatica dell'aviazione. Le tasse sull'aviazione in Svezia è previsto che subiscano un aumento del 9%-10% nel 2024. I dati di traffico evidenziano come la Svezia non stia recuperando mercato alla stessa velocità dei vicini scandinavi come Danimarca e Norvegia. Inoltre Ryanair, il più grande operatore *low cost* in Svezia, sta congelando i servizi sulle rotte nazionali, in risposta all'aumento delle tasse. Anche in Germania i vettori si lamentano dell'elevato livello fiscale, considerato tra i più alti d'Europa. La ripresa della capacità di trasporto aereo della Germania post-Covid risulta inferiore alla media continentale ed è la più debole tra le 5 principali nazioni europee.

POTENZIALI IMPATTI DELLE MISURE DI DECARBONIZZAZIONE SUL PREZZO E LA DOMANDA DI VOLI IN EUROPA

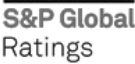
Diversi analisti e osservatori ritengono che l'applicazione del *Fit for 55* a regime comporterà una perdita di competitività per l'aviazione europea. Secondo l'agenzia di *rating* S&P nei prossimi anni le compagnie aeree europee avvertiranno le conseguenze delle normative sui prezzi del carbonio in modo più acuto rispetto ai loro rivali internazionali. I vettori più forti dovrebbero però essere in grado di trasferire gran parte del costo ai viaggiatori. Nella tabella alcune delle previsioni realizzate nel corso del 2023 da analisti finanziari e organizzazioni del settore *aviation*.



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Fit for 55 sul traffico aviation
PREVISIONI DI IMPATTO DEL FIT FOR 55 SUL TRAFFICO AVIATION EUROPEO

Source	Economic performance	Ticket price	Market Dynamics
 S&P Global Ratings		+30% in media (ipotizzando un costo del carbonio di 90€/ton)	— Profitti, cash flow e posizioni competitive dei vettori altamente vulnerabili — Plus competitivo: trasferimento costi ai passeggeri
 BERNSTEIN	Il nuovo EU-ETS incrementerà i costi delle top 6 intra-EU airlines a 5 mld € nel 2027 (vs. 3,5 mld € 2019)	+8-10 € in media per volo A/R	
 BAIN & COMPANY			Voli intra-EU -6 p.p. di incremento vs. baseline (+28% vs. +34% al 2030 vs 2019)
 seo. amsterdam economics		Pacchetto Fit for 55: +45€ in media per un volo A/R entro 2030	
 A4E AIRLINES FOR EUROPE	EU-ETS a regime ridurrà l'utile delle top 6 intra-EU airlines del 77%	Incrementi fino al 30%	-17% domanda di viaggi aerei
 IATA		Incremento medio + 38 € per volo	
 EUROCONTROL	Impatto economico complessivo del "Fit for 55" sul settore: Riforma ETD: +29 mld € Riforma EU-ETS: +23 mld € ReFuelEU: +10 mld €		

Fonte: Elaborazione SEA su dati S&P Global Ratings, CAPA, A4E, SEO, Bain&Co, Eurocontrol



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Le dinamiche “green-oriented” del trasporto aereo europeo

IMPEGNO DEL COMPARTO SUL “NET ZERO TARGET”

La *roadmap* dell'industria aeronautica mondiale prevede il raggiungimento del “*net zero target*” al 2050. Le tappe intermedie di questo obiettivo prevedono che il settore raggiunga una crescita a emissioni zero entro il 2030 e un dimezzamento delle emissioni entro il 2040.

Il rapporto “*Making Net Zero Aviation Possible*” prodotto da Mission Possible Partnership (MPP) e Clean Skies for Tomorrow Coalition (CST), afferma che da qui al 2050 sarà necessario un investimento medio annuo di 175 mld di dollari affinché il settore del trasporto aereo raggiunga l'obiettivo “*zero emission*”. Inoltre, l'attuale *pipeline* di progetti di produzione del carburante per aviazione sostenibile (SAF) deve aumentare da 5 a 6 volte entro il 2030, richiedendo 300-400 nuovi impianti di produzione. Si stima infatti che i livelli di produzione del SAF debbano aumentare di un fattore di 3.000-7.000 in meno di 3 decenni.

Net Zero Aviazione Europea IL COSTO DEL RAGGIUNGIMENTO DEL NET ZERO PER L'AVIAZIONE EUROPEA

Measure	Extra cost	CO ₂ reduction	Details
IMPROVEMENTS IN TECHNOLOGY	■ €198B	■ 1.41Bt	Fleet renewal, future aircraft R&D, infrastructure for future aircraft
IMPROVEMENTS IN ATM AND OPERATIONS	■ 29	■ 0.56	Airspace and air traffic management, ground operations at airports
ALTERNATIVE FUELS	■ 441	■ 1.61	Drop-in sustainable aviation fuels, hydrogen, renewable electricity
CARBON PRICING / NEGATIVE EMISSIONS	■ 152	■ 1.15	Emissions trading through EU ETS and CORSIA, CO ₂ removal technologies

Fonte: rapporto *The Price of Net Zero*



MilanAirports

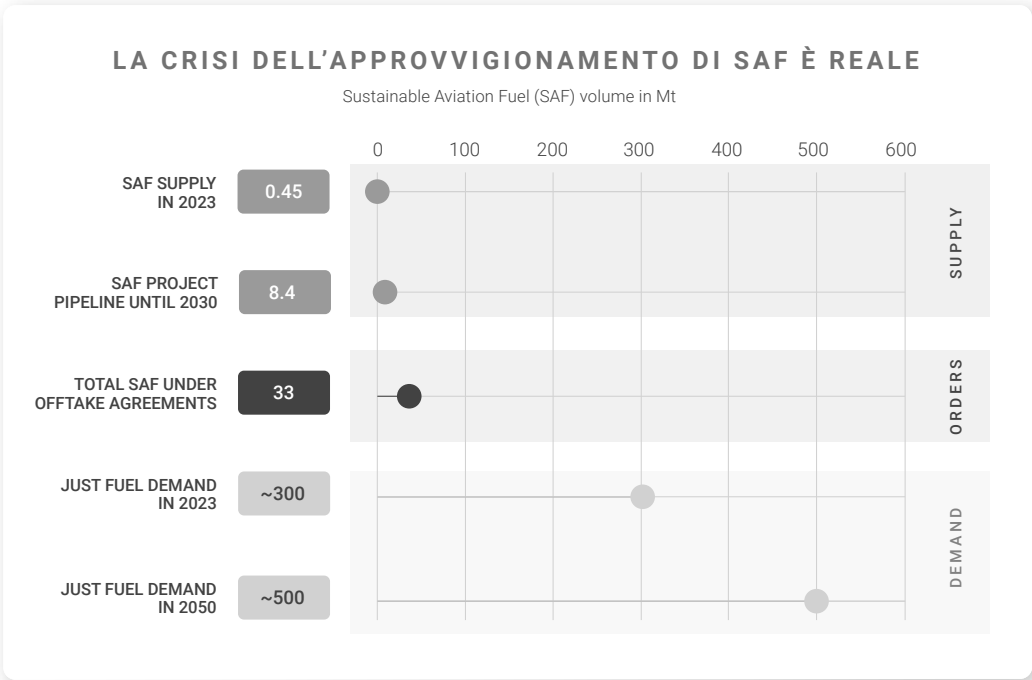
SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

LA CORSA AL SAF DELLE COMPAGNIE AEREE

I vettori sono impegnati già da alcuni anni a intraprendere azioni decisive per aumentare il consumo e la produzione di SAF. Un litro di SAF emette tra il 50% e l'80% in meno di CO₂ rispetto al kerosene.

Per mantenere le emissioni ai livelli del 2019 entro il 2030 è necessario rendere disponibile una capacità di produzione di SAF sufficiente per consentire alle compagnie aeree la sostituzione con SAF di almeno il 15% del consumo totale di carburante. Quindi una massiccia espansione della capacità produttiva SAF è *mission-critical*. Un rapporto di SkyNRG, azienda europea *leader* globale nella produzione di SAF, prevede si genereranno non meno di 12,8 milioni di tonnellate di domanda e offerta di SAF entro il 2030 nel mondo. Entro il 2050 l'Europa e gli USA potrebbero avere circa 120 milioni di tonnellate di capacità SAF installata.

Per il mercato europeo SkyNRG conclude che è probabile che la soglia obbligatoria di utilizzo del SAF, introdotta da ReFuelEU, annunciata per il 2030 (6%) venga rispettata, anche se con alcune avvertenze. Il raggiungimento del 70% di utilizzo di SAF al 2050 in Europa richiederebbe la realizzazione, secondo skyNRG, di oltre 150 raffinerie di biocarburante.



Source: Sustainable Aero Lab Analysis, MPP, McKinsey, ICAO, IATA

Meno ottimista la posizione di Sustainable AeroLab, secondo le cui stime nel 2023 l'incidenza del SAF sarebbe stata pari a 0,45 milioni di tonnellate, ovvero solo lo 0,15% dei 300 milioni di tonnellate di domanda di carburante per aerei a livello globale. Anche se si considerasse disponibile la produzione di tutti gli impianti SAF sinora pianificati, si potrebbe disporre solo di circa 8,4 milioni di tonnellate entro il 2030. Ma le compagnie aeree hanno già concluso accordi di *offtake* per SAF che superano significativamente questa produzione prevista. In sostanza, l'industria conta, abbastanza prematuramente, su forniture SAF che potrebbero non esistere entro la fine di questo decennio. La realtà di oggi è quindi quella di un *overselling* coniugato con un *underdelivering*: il cosiddetto *SAF supply crunch*. I pochi produttori di SAF in tutto il mondo devono anche competere per la materia prima con i produttori di biodiesel, un carburante a basse emissioni di carbonio che può essere utilizzato per il trasporto marittimo e stradale.



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

IL PROGRESSO DEGLI AEROPORTI CON L'AIRPORT CARBON ACCREDITATION

Airport Carbon Accreditation (ACA) è un programma di certificazione della gestione del carbonio globale adottato dall'associazione mondiale degli aeroporti (*Airport Council International*). Valuta e riconosce in modo indipendente gli sforzi degli aeroporti per gestire e ridurre le proprie emissioni di carbonio attraverso 6 livelli di certificazione: "Mappatura", "Riduzione", "Ottimizzazione", "Neutralità", "Trasformazione" e "Transizione". Lanciato nel 2009 da ACI Europe, il programma è diventato da allora lo standard globale per la gestione del carbonio da parte degli aeroporti.

Nel 2023 ACA ha annunciato il superamento della soglia dei 500 aeroporti certificati secondo i severi requisiti del programma. Di questi 500, oltre 200 aeroporti stanno lavorando non solo per ridurre le emissioni di CO₂ sotto il loro controllo (*scope 1 e 2*), ma anche per coinvolgere altre società operanti nei loro sedimi a fare lo stesso (*scope 3*). Inoltre, 63 aeroporti hanno adottato un impegno di riduzioni assolute delle emissioni, in linea con l'obiettivo dell'accordo di Parigi. ACI considera il traguardo dei 500 aeroporti come una testimonianza della credibilità e solidità del programma nel fornire la "cassetta degli attrezzi" utile per un'azione aeroportuale concreta. In Europa nel 2023 il numero totale di aeroporti impegnati al raggiungimento delle "zero emissioni nette" al 2050 è salito a 324, operanti in 38 paesi ed equivalenti al 76% del traffico passeggeri del continente. Rispetto all'anno precedente, 48 aeroporti hanno alzato il loro livello di certificazione, mentre 132 aeroporti (tra cui Malpensa e Linate) si sono impegnati a raggiungere il "net zero" entro il 2030. ACI Europe ha reso disponibile sul proprio *corporate website* un archivio pubblicamente accessibile delle *roadmap* aeroportuali che puntano all'obiettivo "net zero", per garantire trasparenza e tracciabilità dei progressi degli aeroporti verso i loro obiettivi climatici.

Nel 2023 ACI ha lanciato ufficialmente la certificazione di livello 5 del programma. Amsterdam Schiphol, Christchurch, Göteborg Landvetter, Madeira, Malmö e Rotterdam sono tra i primi 10 aeroporti del pianeta ad aver raggiunto il nuovo livello di certificazione. L'introduzione del Livello 5 si basa sulla traiettoria evolutiva tracciata con l'introduzione dei Livelli 4 e 4+ nel 2020. Questi livelli certificano già gli aeroporti che seguono un percorso di riduzione delle emissioni in linea con l'Accordo di Parigi. Il livello 5 riconosce il risultato finale e la maturità nella gestione del carbonio aeroportuale, sulla base di alcuni requisiti, quali l'ampia riduzione delle emissioni in termini assoluti ($\geq 90\%$ nello *scope 1 e 2*), l'impegno a raggiungere lo zero netto nello *scope 3* entro il 2050 o prima, investimenti nella rimozione del carbonio, mappatura di un'impronta di carbonio estesa a tutte le attività significative di terze parti, comprese le compagnie aeree.

RIDUZIONE DEL CORPORATE AIR TRAVEL

Affrontare le emissioni di gas serra *scope 3* - quelle generate indirettamente da operazioni come le trasferte di lavoro - è diventato un problema rilevante per le aziende maggiormente impegnate sul fronte della riduzione della loro impronta carbonica. Man mano che tali aziende adottano obiettivi che abbracciano anche le emissioni indirette, aumentano su di esse le pressioni per ridurre i viaggi di lavoro, selezionare modalità di trasporto a più basse emissioni e acquistare carburanti per aviazione sostenibili attraverso accordi con compagnie aeree e fornitori di carburante. I viaggi d'affari rappresentano il 15-20% dei viaggi aerei globali e generano una quota considerevole delle emissioni totali per le società di servizi come la consulenza (53%), la finanza, le banche e le assicurazioni (36%). La gestione dei viaggi aziendali sarà influenzata in misura crescente non solo in base alle metriche tradizionali come prezzi, tempi di connessione, orari, flessibilità e premi fedeltà, ma anche in base alle strategie di sostenibilità dichiarate delle compagnie aeree e ai risultati dimostrati degli impegni di decarbonizzazione.

Secondo una *survey* realizzata nel 2023 dalla Global Business Travel Association (GBTA), la principale organizzazione commerciale di viaggi d'affari e riunioni al mondo (più di 7.600 membri con un giro d'affari da 1.158 miliardi di dollari):

- L'81% dei *travel manager* ha integrato, o sta pianificando di integrare, criteri di sostenibilità nel proprio programma di viaggio, con l'Europa davanti ad altre aree (93%). Si tratta di un aumento netto (+10 punti) rispetto al 2022.
- La misurazione delle emissioni è la pratica principale implementata a livello globale dai *travel manager* aziendali. Il 64% degli acquirenti di viaggi sta monitorando le emissioni del proprio programma di viaggi d'affari (rispetto al 55% nel 2022).
- Più della metà dei *travel manager* intervistati (54%) ha oggi il compito di ridurre le emissioni connesse alla loro attività in conseguenza degli obiettivi, interni o pubblici, di riduzione dello *scope 3* adottati dalla loro azienda. Un altro 23% prevede che la propria azienda fisserà a breve tali obiettivi di riduzione.
- Un terzo dei *travel manager* si sta organizzando per acquistare certificati di utilizzo del SAF. Attualmente il 18% degli acquirenti di viaggi lo sta già facendo mentre un ulteriore 16% ha in programma di farlo. Tra le aziende che acquistano certificati SAF, l'84% lo fa attraverso le compagnie aeree. L'importo medio speso è di 175 mila dollari l'anno.



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

OFFSETTING

Il 2023 è stato un anno cruciale nel mercato dei crediti di carbonio. Un tempo considerati come la pietra angolare dell'azione delle imprese sul clima, i mercati volontari del carbonio sono oggi alle prese con una crisi di fiducia e un significativo calo dei prezzi e della domanda.

I mercati volontari del carbonio (VCM) avevano registrato una crescita esponenziale dal 2019 al 2021, alimentati dai crescenti impegni aziendali sulla neutralità carbonica e dalle previsioni ottimistiche sulle dimensioni potenziali del mercato. Il 2022 ha registrato un netto rallentamento nella crescita del VCM, tendenza che è continuata nel 2023. Vari fattori, tra cui la crescente complessità dei meccanismi di mercato e il ruolo dei crediti di carbonio nelle più ampie strategie di sostenibilità, hanno contribuito a questo declino.

Nel 2023 diverse aziende di elevato *standing* hanno abbandonato gli schemi di compensazione delle emissioni di CO₂. Questo allontanamento ha risentito anche del crescente scetticismo sull'efficacia di questi progetti, delle preoccupazioni sui loro effettivi benefici climatici e delle relative accuse di *greenwashing*. È stata osservata una diminuzione significativa della domanda di compensazioni, con stime di un calo del 25%, rispetto ai livelli del 2021 alla fine del 2023.

Il calo della domanda ha avuto un sensibile effetto sui prezzi. Il più grande mercato di scambio spot di carbonio del mondo ha visto i prezzi delle compensazioni di carbonio scendere di oltre l'80% in un periodo di 18-20 mesi. Questo calo dei prezzi riflette le sfide più ampie che il mercato volontario del carbonio deve affrontare, comprese le domande sull'effettivo impatto ambientale dei crediti e sull'integrità dei progetti che pretendono di compensare le emissioni.

Ha colpito, in particolare, il calo dei crediti NGE0 (*Nature-Based Global Emissions Offsets*), a causa dell'elevato prezzo a cui venivano scambiati rispetto ad altre tipologie di *offset*. I prezzi delle NGE0 sono diminuiti drasticamente da circa 15 dollari nel giugno 2022 a 1 dollaro nel giugno 2023.

Compensazione del carbonio basata sulla natura



Fonte: carboncredits.com

Andamento dei prezzi del Carbonio (Euro/ton) nel mercato EU-ETS nel 2023



Fonte: S&P Global Commodity Insights

Il calo dei prezzi ha riguardato anche i crediti del mercato regolamentato europeo ETS. A partire da gennaio 2024 i prezzi sono diminuiti drasticamente da circa 84 euro per tonnellata fino a collocarsi appena sopra i 50 euro. Eppure, proprio a inizio 2023 gli operatori economici, alcuni governi nazionali e organi di stampa avevano lanciato un allarme sul forte aumento del prezzo del carbonio, che aveva raggiunto il livello record di 100 euro a tonnellata. Si prevede che i prezzi del carbonio dell'Unione Europea continueranno la loro tendenza ribassista nel 2024, a causa delle previste minori emissioni del settore energetico, dei prezzi tiepidi del gas e dei problemi di eccesso di offerta. S&P Global prevede che il prezzo del carbonio nell'UE sarà compreso tra 80,8 e 95,50 euro per tutto il 2024.

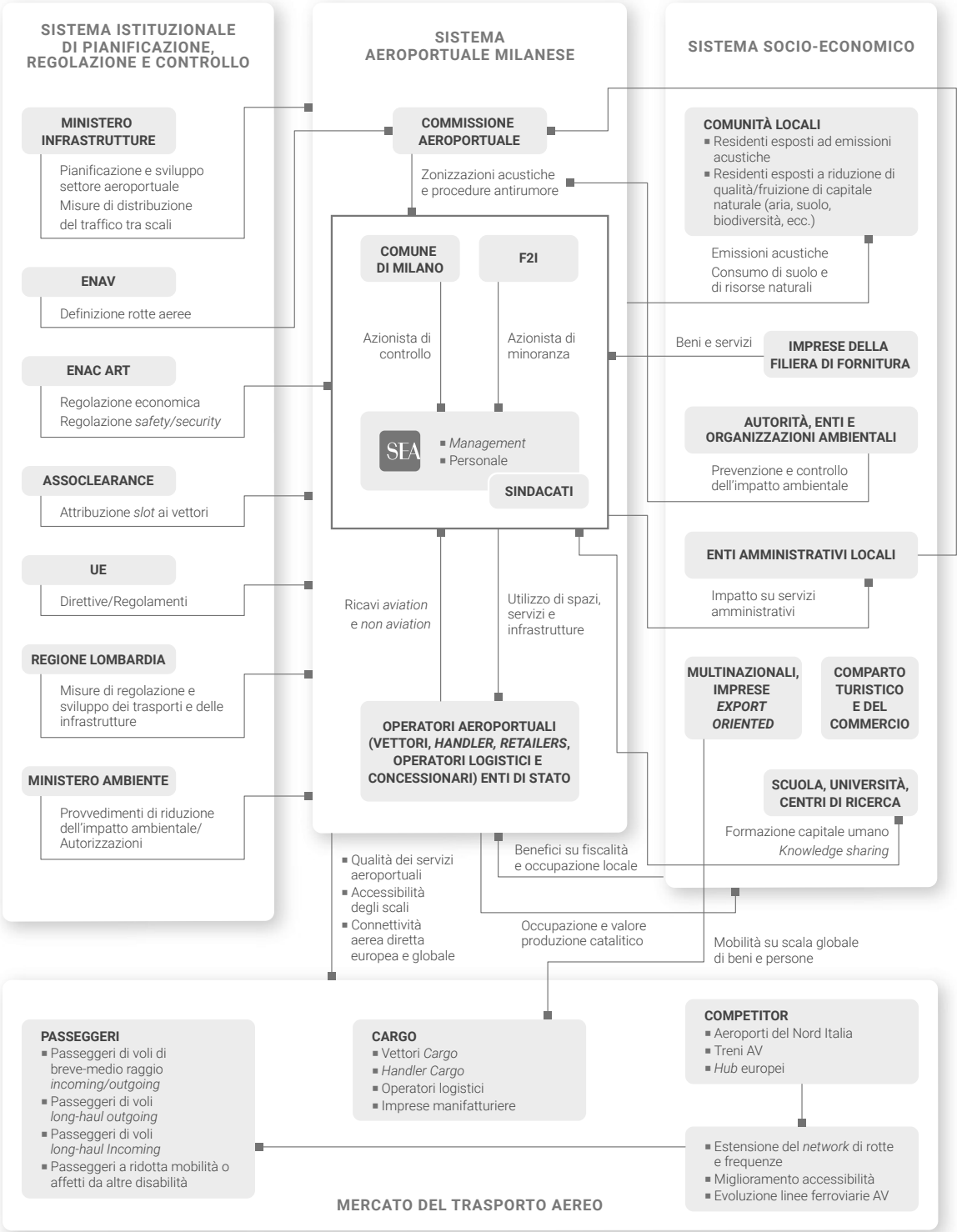


MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

SUSTAINABILITY STRATEGY

Mapa degli stakeholder di 1° livello del Gruppo SEA





MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

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*.

Modello di *governance* della sostenibilità



Il Consiglio di Amministrazione ha affidato l'approfondimento delle tematiche ESG al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità, mentre a livello manageriale opera un *Sustainability Committee* al quale è stato affidato il compito di esaminare l'andamento dei principali indicatori di sostenibilità, anche in riferimento agli altri operatori aeroportuali comparabili, e di valutare l'efficacia delle azioni intraprese esaminando 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 dal rappresentante della controllata SEA Prime.

Nel 2023 le tematiche ESG trattate all'interno del *Sustainability Committee* hanno riguardato l'aggiornamento del Piano di Sostenibilità 2024-2028, il piano di decarbonizzazione, i rischi ESG e il nuovo *Materiality Assessment*.

SEA integra i temi di sostenibilità nella propria pianificazione strategica, nel sistema di valutazione dei rischi (ERM) e nel sistema di *Performance Management* affinché la capacità dell'azienda di creare valore nel lungo periodo tenga conto di tutte le variabili che influiscono su di essa.



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

L'approccio alla "strategia sostenibile", responsabilizza il *management* ad adottare una prospettiva organica, con l'obiettivo di accentuare la capacità di evidenziare le interrelazioni tra le dinamiche di *business* e le variabili di contesto e di scenario e, in definitiva, migliorare la qualità del *decision making* aziendale.

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.

L'*accountability* in merito alle strategie, ai processi e agli impatti non è circoscritta alla sola realizzazione del Bilancio di Sostenibilità. Da dodici anni è in corso una *partnership* con la 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.

MATERIALITY ASSESSMENT

Una nuova valutazione di materialità di SEA è stata realizzata nel 2023 - con l'obiettivo di ridefinire strutturalmente il perimetro dei temi materiali individuato nel 2020 - attraverso un articolato processo di analisi, valutazione e prioritizzazione dei temi potenzialmente materiali, compiuto congiuntamente dal *management* SEA e dagli *stakeholder*. La lista dei temi materiali, approvata dal CdA di SEA il 20 dicembre 2023, contempla 22 *issues*.



Fonte: SEA



MilanAirports

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Definizione della lista dei temi potenzialmente materiali

La fase di mappatura dei temi potenzialmente materiali è stata condotta adottando 4 prospettive di lettura del business di SEA:

- *Context view*: analisi di normative approvate e in itinere, *framework*, *guidelines*, schemi di certificazione, *policies* su temi ESG a livello globale; valutazione di *financial* e *sustainability reports* di aziende internazionali operanti nel settore *aviation* e *infrastructures* e di news e articoli su tematiche sociali e ambientali.
- *Industry view*: consultazione di 3 *materiality maps* realizzate da S&P Global e riferite ai settori *airlines*, *infrastructures* e *transportation infrastructures*; valutazione di 6 *materiality matrix* di altrettanti grandi gestori aeroportuali europei.
- *Stakeholder view*: analisi della *sustainability survey* realizzata su referenti aziendali di tutte le principali categorie di *stakeholder* di SEA; valutazione dei risultati dell'*assessment* condotto dall'azionista indiretto Ardian per valutare il livello di maturità ESG di SEA.
- *Company view*: valutazione dei *topic* riguardanti il *Sustainability Plan 2023-2027* e l'*ESG risk assessment*.

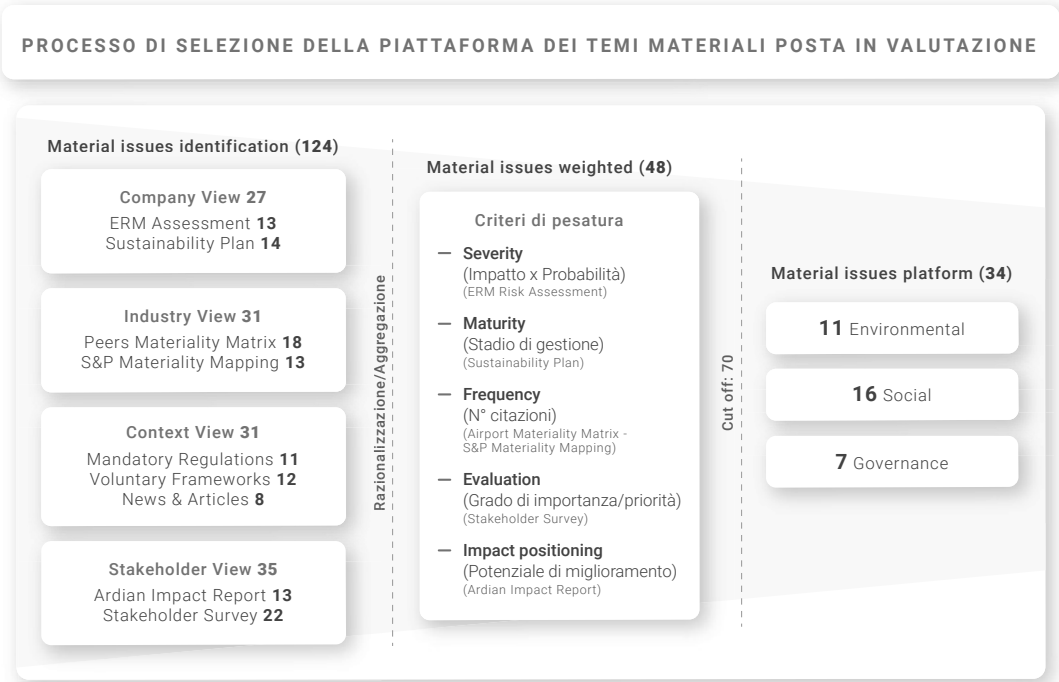


Fonte: SEA



Valutazione di rilevanza/impatto di manager e stakeholder

La mappatura dei 124 temi potenzialmente materiali è stata seguita da un processo di razionalizzazione e accorpamento degli argomenti simili. I temi sono stati poi ponderati, utilizzando diversi criteri di pesatura, per arrivare a definire la piattaforma delle 34 *material issues* da sottoporre a valutazione di rilevanza da parte degli *stakeholder* e del *management* SEA.



Prioritizzazione e finalizzazione della lista dei material topic

Attraverso una *survey on-line*, curata da un autorevole istituto di ricerca, le 34 *issues* potenzialmente materiali sono state valutate da una platea composta da 83 *stakeholder* e 22 *manager* di SEA. Le categorie di *stakeholder* esterni coinvolte sono descritte nella tabella sottostante.

STAKEHOLDER COINVOLTI NEL MATERIALITY ASSESSMENT 2023		
Stakeholder	N° interviste	% su totale
FORNITORI	10	12
CLIENTI AVIATION (VETTORI, HANDLERS)	18 (13+5)	21,7
CLIENTI NON AVIATION	9	10,8
AUTORITÀ / ENTI DI STATO	7	8,5
MONDO BANCARIO / FINANZIARIO	14	16,9
AZIONISTI	4	4,8
SOCIETÀ / TERRITORIO (Ambiente, Istituzioni, Mondo Produttivo, Media, Mondo sociale)	21 Sindacati (2) Mondo Produttivo (6) Istituzioni (7) Media (2) Ambiente (2) Associazioni (2)	25,3
TOTALE INTERVISTE	83	100%

Fonte: Doxa

Ai 105 destinatari della *survey* è stato chiesto di valutare, assegnando un punteggio su scala 1-10, la rilevanza di ciascuna *issue* potenzialmente materiale in termini di impatto generato dal *business* SEA. È stata quindi stilata una lista dei temi materiali facendo una media delle valutazioni medie degli *stakeholder* e di quelle del *management* SEA. I risultati ottenuti hanno permesso di definire la lista dei temi materiali, in ordine decrescente di punteggio. La lista vede i primi posti occupati da temi riguardanti il capitale umano, la *governance* e il capitale socio-relazionale. Tutti i temi ambientali sono invece presenti nella seconda metà dell'elenco. Le 34 *issues* sono state ulteriormente accorpate per affinità tematica, sino a diventare 22. La decisione del *management* e del *board* SEA è stata di considerare tutti i temi della lista come significativi sia in termini di rendicontazione che di impegno programmatico, assegnando però un'attenzione particolare a quelli sociali e di *governance*.

Lista dei temi materiali

Posizione	Topic	Punteggio
1	Safety & security aeroportuali	8,83
2	Employee Health & Safety	8,8
3	Formazione/know how	8,78
4	Business ethics/Trasparenza	8,59
5	Strategia ESG integrata nel business	8,465
6	Corporate Welfare	8,455
7	Qualità dei servizi ai passeggeri	8,315
8	Human rights	8,23
9	Accessibilità inclusiva alle infrastrutture	8,22
10	Diversity & Inclusion	8,05
11	Community relations	8,025
12	Governance ESG	7,955
13	Effetto catalitico sullo sviluppo territoriale	7,93
14	Supply chain sostenibile	7,83
15	Rumore	7,785
16	Intermodalità e Accessibilità sostenibile	7,77
17	Mitigazione/adattamento al climate change	7,76
18	Local air pollution	7,71
19	Energy management	7,63
20	Waste management	7,625
21	Water management	7,58
22	Degrado degli ecosistemi naturali	7,565

Riclassificazione dei temi materiali in base ai Sustainable Development Goal

Pillars	Materiality Issues	SDGs
Governance Integrata	4 Business ethics/Trasparenza 5 Strategia ESG integrata nel business 12 Governance ESG	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	16 Intermodalità e Accessibilità sostenibile 19 Energy management	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	15 Rumore 17 Mitigazione/adattamento al climate change 18 Local air pollution 20 Waste management 21 Water management 22 Degrado degli ecosistemi naturali	7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES 13 CLIMATE ACTION 15 LIFE ON LAND
Capitale Umano	2 Employee Health & Safety 3 Formazione/know how 6 Corporate Welfare 10 Diversity & Inclusion	5 GENDER EQUALITY 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH
Capitale Sociale e Relazionale	1 Safety & security aeroportuali 7 Qualità dei servizi ai passeggeri 8 Human rights 9 Accessibilità inclusiva alle infrastrutture 11 Community relations 13 Effetto catalitico sullo sviluppo territoriale 14 Supply chain sostenibile	9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH

Classificazione delle material issues in base agli impatti

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
Effetto catalitico sullo sviluppo territoriale	Sviluppo progressivo di un adeguato livello di connettività aerea diretta con le aree del mondo che rappresentano una potenziale fonte di prosperità per il territorio servito, per generare benefici socio-economici diffusi.	Consolidamento e ampliamento di un <i>network</i> di collegamenti <i>medium/long range</i> che impatti positivamente sul commercio internazionale e sul turismo, con ricadute su occupazione e benessere del territorio.
Safety & security aeroportuali	Adozione proattiva/tempestiva di soluzioni tecnologiche per rendere sicuro e sereno il viaggio del passeggero all'interno degli scali, garantendogli un'esperienza priva di stress, piacevole, <i>touchless</i> e <i>seamless</i> .	Significativi incrementi di efficacia della <i>security</i> con minimizzazione dei disagi per i passeggeri e riduzione dei tempi di attesa nelle varie fasi di avvicinamento all'imbarco.
Accessibilità inclusiva alle infrastrutture	Progettazione di ambienti sempre più accessibili e confortevoli e servizi aeroportuali più capaci di andare incontro alle specifiche esigenze dei passeggeri con disabilità psico-fisiche.	Migliore e più tempestiva efficacia dei servizi di assistenza e accompagnamento, maggior <i>comfort</i> degli ambienti, migliore fruibilità dei canali digitali per persone con disabilità.
Qualità dei servizi ai passeggeri	Sviluppo e implementazione di servizi ad alto valore aggiunto (<i>Smart security</i> , <i>Face boarding</i> , <i>ChatBot</i> , app, servizi di pagamento digitale, <i>Indoor navigation</i> , <i>MaaS</i> , <i>Lounge</i> , ecc.).	Sviluppo di sinergie e <i>partnership</i> con gli altri attori aeroportuali per ottimizzare le operazioni, conseguire efficienze, gestire efficacemente contingenze impreviste. Impatti positivi a 360 gradi sul <i>comfort</i> dell'esperienza aeroportuale.
Business Ethics/ Trasparenza	Gestione del <i>business</i> basata su un sistema di valori, comportamenti e procedure formalizzati, tracciati, verificati e resi accessibili e conoscibili agli <i>stakeholder</i> .	Abilitazione degli <i>stakeholder</i> alla tutela delle loro legittime prerogative, con deterrenza nei confronti di possibili fenomeni corruttivi.
Corporate Welfare	Predisposizione di un <i>bouquet</i> di <i>benefit</i> e agevolazioni per i collaboratori - costantemente aggiornato per allinearne i contenuti e le modalità di erogazione alle esigenze dei beneficiari - finalizzato a sostenere il benessere lavorativo, personale e familiare.	Incremento dell'accessibilità a beni e servizi da parte della popolazione aziendale, miglioramento del <i>work-life balance</i> e della salute personale e familiare, consolidamento del <i>corporate engagement</i> .

Impatto positivo potenziale

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Strategia ESG integrata nel business	Impegno a strutturare un piano di obiettivi ESG - agganciato ai Piani Industriali, 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.
Governance ESG	Tematiche ESG organicamente inserite nei processi di progettazione, valutazione, controllo e rendicontazione delle decisioni di <i>business</i> e dei loro impatti. Integrazione delle variabili ESG nel sistema di incentivazione <i>manageriale</i> .	Incremento della focalizzazione delle decisioni <i>manageriali</i> sui temi ESG e miglior coniugazione delle scelte di sviluppo del <i>business</i> per favorire la creazione di valore condiviso.
Formazione/ know how	Definizione di percorsi di allargamento delle conoscenze professionali e di rafforzamento delle <i>soft skills</i> a beneficio di tutta la comunità aziendale. Partecipazione a progetti di ricerca e sperimentazione di nuove soluzioni per ridurre gli impatti negativi del <i>business</i> .	Valorizzazione dei talenti ed <i>empowerment</i> professionale che incrementano la <i>retention</i> e consentono di pianificare efficacemente le successioni ai vari livelli di responsabilità manageriale. Adozione del ruolo di <i>first mover</i> su soluzioni innovative in campo ESG.
Supply chain sostenibile	Approccio strutturato agli acquisti sostenibili di beni e servizi tramite processo di qualifica ESG dei fornitori, codice di condotta, <i>rating</i> e <i>audit</i> periodici di valutazione della conformità.	Allineamento dei processi di acquisto alla strategia di sostenibilità. Sollecitazione del parco fornitori verso l'adesione a criteri ESG anche attraverso programmi di supporto e <i>advocacy</i> finalizzati all'incremento di consapevolezza sul tema.

Impatto negativo potenziale

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Diversity & inclusion	Alimentare una trasformazione della <i>corporate culture</i> che dia luogo a processi organizzativi maggiormente orientati all'inclusività e alla parità di genere.	Persistenza di barriere culturali all'accesso e alla crescita professionale delle lavoratrici, operando la società in un settore a tradizionale prevalenza maschile. <i>Habitat</i> lavorativo a bassa inclusività e incapace di armonizzare e valorizzare le varie forme di diversità.
Community relations	Impegno a promuovere efficaci processi di comunicazione con gli <i>stakeholder</i> territoriali, nell'ottica di favorire lo scambio, il lavoro di squadra e la generazione di intelligenza collettiva, rispetto ai quali sia possibile individuare soluzioni sostenibili alle sfide di <i>business</i> e condividere benefici, costi e rischi connessi alla gestione degli aeroporti in modo equo ed efficace.	Deterioramento del rapporto di fiducia con gli <i>stakeholder</i> , disallineamento tra gli obiettivi della società e le esigenze del contesto, fino alla compromissione o perdita di opportunità di sviluppo.
Water management	Impegno alla riduzione del consumo - oltre che al riuso/riciclo - dell'acqua e al miglioramento della qualità dell'acqua, con definizione di obiettivi, sviluppo di KPI e linee guida per raggiungere una strategia di gestione sostenibile a lungo termine delle risorse idriche.	Una mancata o superficiale valutazione del livello di acqua effettivamente necessario per il consumo degli aeroporti può ridurre la possibilità per gli ecosistemi circostanti di avere accesso a una giusta quota di acqua. Inoltre, un non corretto trattamento delle acque reflue (specie quelle di <i>de-icing</i>) può dare luogo a inquinamento dei bacini idrici locali.
Waste management	Adozione di programmi finalizzati a ridurre la generazione di rifiuti, in particolare all'interno dei <i>terminal</i> e nei cantieri di costruzione, ampliamento e manutenzione. Incremento della raccolta differenziata e dei programmi di riciclo dei rifiuti in un'ottica di economia circolare. Sviluppo di <i>partnership</i> con le compagnie aeree per incrementare la raccolta differenziata a bordo per favorire il successivo corretto smaltimento dei rifiuti da parte del gestore aeroportuale.	Le operazioni aeroportuali generano una notevole quantità di rifiuti, che comprende tutte le attività operative e manutentive del gestore aeroportuale, delle compagnie aeree e di ogni altro soggetto che opera nelle strutture aeroportuali. La maggior parte è costituita da rifiuti solidi urbani, rifiuti pericolosi e non pericolosi provenienti dalle operazioni aeroportuali, dalle strutture di ristorazione degli aeromobili e dalle operazioni e manutenzioni dei <i>terminal</i> . La quantità di rifiuti prodotti è determinata dal numero di passeggeri e dipendenti presenti nelle strutture aeroportuali. Anche se le compagnie aeree generano la maggior parte dei rifiuti, gli operatori aeroportuali li gestiscono nella maggior parte dei casi.
Employee Health & Safety	Messa in atto di azioni e misure basate su norme e <i>best practices</i> con l'obiettivo di salvaguardare la salute e la sicurezza degli operatori.	Mantenimento di un basso livello di indici infortunistici.
Human rights	Impegno per un approccio vigile e proattivo al rispetto dei diritti umani all'interno dell'ecosistema aeroportuale e lungo la catena di fornitura.	Attenzione e vigilanza verso le pratiche lavorative adottate da soggetti operanti nei sedimi aeroportuali e nella filiera di approvvigionamento di beni e servizi.

Impatto negativo effettivo

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Intermodalità/ accessibilità 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.	Mancata riduzione delle emissioni di CO ₂ di <i>scope 3</i> e incremento dell'inquinamento atmosferico locale. L'accelerazione dell'infrastrutturazione di collegamento ferroviario con gli scali può però determinare in alcuni casi una riduzione dell'integrità naturalistica dei corridoi utilizzati.
Mitigazione/ adattamento al climate change	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, derivanti dalle attività del gestore.	Contributo crescente della società al fenomeno del <i>climate change</i> e al mantenimento del settore aeroportuale nella retroguardia delle <i>industry</i> impegnate nella transizione energetica e climatica.
Energy management	Investimenti organici finalizzati all'abbassamento strutturale del fabbisogno energetico necessario per il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali.	Impatti ambientali sia legati alle quote di consumi energetici da fonte fossile che alla generazione di energie rinnovabili.

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Degrado degli ecosistemi naturali	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.
Rumore	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.
Local air quality	Interventi finalizzati a ridurre le fonti di emissione: elettrificazione mobilità di sedime, erogazione energia elettrica agli aeromobili in sosta, Maas, incentivazione passeggeri agli spostamenti a basse emissioni.	Produzione di emissioni inquinanti a livello locale (NOx, SOx, PM) connesse al ciclo LTO degli aeromobili e al trasporto terrestre di collegamento con gli scali aeroportuali.

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.	Il monitoraggio del contesto esogeno è svolto continuamente. 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 per garantire la corretta gestione delle attività aeroportuali.
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 l'iter di approvazione del <i>Master Plan</i> che prevede un'espansione in direzione sud rispetto all'attuale sedime per realizzare infrastrutture a supporto del comparto <i>cargo</i> . Una mancata approvazione comporterebbe maggiori difficoltà per il Gruppo nel perseguimento degli sviluppi infrastrutturali necessari a supporto della crescita. Inoltre, è stata richiesta l'istituzione di un SIC (Sito di interesse comunitario) o di una ZPS (Zona di protezione speciale) nelle aree limitrofe dell'aeroporto di Malpensa: qualora si concretizzasse questo cambio di classificazione sarebbero ulteriormente limitati eventuali espansioni fuori sedime di qualunque natura.	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.

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
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, al <i>Net Zero</i> 2030 con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO ₂ pari a zero entro il 2030. Normative e <i>trend</i> dell'industria sul <i>Net Zero</i> evolvono costantemente: occorre seguirne le evoluzioni per ottemperare alle disposizioni 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). SEA annualmente definisce il proprio Piano di Sostenibilità, all'interno del quali sono esplicitati i <i>target</i> di riferimento in ambito ESG, tra cui gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Nel corso del 2023 è stata approvata la Strategia Energetica, che declina nell'orizzonte 2024-2028 le curve dei consumi e delle emissioni di SEA, individua le fonti di approvvigionamento e declina gli investimenti necessari al raggiungimento degli obiettivi di riduzione. Inoltre, SEA è attiva sul fronte della partecipazione a bandi comunitari per l'ottenimento di finanziamenti necessari alla transizione energetica.
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	Eventi climatici estremi come nubifragi, bombe d'acqua, tempeste di fulmini e nevicate eccezionali possono comportare danni rilevanti agli <i>asset</i> aeroportuali, generare <i>disruption</i> interrompendo le attività aeroportuali e causare un deterioramento delle <i>performance</i> di puntualità e <i>safety</i> . Tali <i>disruption</i> a loro volta possono tradursi in un peggioramento o interruzione dei servizi erogati dall'aeroporto ai propri clienti con gravi impatti reputazionali e di <i>business</i> . Inoltre, nel corso del 2022 e 2023 si sono manifestate ondate di calore eccezionali per intensità, durata e frequenza: questo ha comportato un rischio di natura operativa legata a temi di H&S soprattutto per il personale operativo. Il <i>trend</i> potrebbe proseguire o aggravarsi nel medio-lungo termine.	Negli ultimi anni sono stati eseguiti lavori per migliorare lo <i>status</i> delle infrastrutture (es. sistemi di smaltimento delle acque bianche dai piazzali, troppo pieno per coperture tetto e pozzi disperdenti sulle rotonde). Sono previsti ulteriori interventi per migliorare la resilienza degli <i>asset</i> aeroportuali, parte dei quali è oggetto di un programma europeo di cofinanziamento. È stato inoltre avviato un progetto per la stesura del piano di adattamento al cambiamento climatico dei nostri aeroporti.
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. Negli ultimi anni si sta assistendo a una crescente attenzione da parte delle istituzioni nazionali ed europee al rispetto degli impegni assunti a contrasto del <i>Climate Change</i> (Accordo di Parigi, Cop26), tra cui la riduzione delle emissioni di gas serra. Il <i>trend</i> in atto potrebbe portare all'introduzione di misure che sfavoriscono la competitività del trasporto aereo, tra cui: ■ introduzione di politiche fiscali ed economiche volte alla compensazione dell'inquinamento prodotto, che avrebbe come conseguenza il rincaro dei biglietti aerei e una possibile riduzione della domanda; ■ destinazione di risorse pubbliche a sostegno di settori in concorrenza con il trasporto aereo (es. trasporto ferroviario).	Pur nell'incertezza del perimetro normativo, è già allo studio l'integrazione di tematiche ESG all'interno dei processi esistenti di qualifica e valutazione dei fornitori. SEA 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.

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
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	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.	È stato implementato un Piano di <i>retention</i> finalizzato alla mitigazione del rischio. SEA ha messo in campo iniziative di comunicazione finalizzate al miglioramento di <i>engagement</i> e trasparenza.
	Un ulteriore elemento di criticità è rappresentato dal complesso di interventi legati al PNRR che in Italia necessiteranno di una grande quantità di risorse, limitando quelle recuperabili sul mercato da parte di SEA. Nel medio-lungo termine intervengono anche dinamiche demografiche a peggiorare il quadro in assenza di interventi strutturali in questo senso.	È stata costituita la Direzione <i>Innovation</i> con l'obiettivo tra gli altri di implementare soluzioni innovative che a tendere possano efficientare i processi in essere.
Rischi connessi alla gestione e allo smaltimento dei rifiuti prodotti dagli operatori aeroportuali, dagli esercizi commerciali presenti nei terminal, dai dipendenti, ecc.	L'incremento della quota di raccolta differenziata rientra tra gli obiettivi che il Gruppo si è posto in ottica di riduzione degli sprechi e dell'inquinamento. 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.
Maggiori costi e peggioramento qualità offsetting emissioni CO₂	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. Per quanto concerne la qualità dei <i>carbon credit</i> al momento non ci sono regole definite, ma resta alta l'attenzione sulla qualità dei progetti sottostanti.	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. Per quanto concerne la qualità degli <i>offsetting</i> SEA si impegna a seguire le linee guida di ACA nell'acquisto degli stessi.

ALTRI RISCHI

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".

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 del terzo settore che cercano di dare risposte ai bisogni della collettività.



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.

Per approfondimenti: <https://seamilano.eu/it/governance/codice-etico>.





MilanAirports

RISORSE

CAPITALE INFRASTRUTTURALE

Il Capitale Infrastrutturale 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 destinati allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali sono implementati in conformità a criteri specifici di programmazione soggetti al controllo e all'approvazione di ENAC.

Il *Master Plan* rappresenta lo strumento di programmazione a lungo termine degli investimenti infrastrutturali. Sulla base delle previsioni di crescita del traffico, della tipologia di voli serviti e tenendo in considerazione le esigenze degli *stakeholder* di riferimento, inclusi i territori limitrofi agli aeroporti gestiti, viene individuato lo scenario generale di riferimento. Il *Master Plan* analizza la destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali, identifica le principali necessità di intervento, assegna livelli di priorità e fornisce una stima degli investimenti. Viene redatto dal Gestore aeroportuale, 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 con la verifica di compatibilità urbanistica degli interventi proposti, espressa nell'ambito di una Conferenza dei Servizi che coinvolge tutti gli Enti interessati allo sviluppo dell'aeroporto.

MASTER PLAN DI LINATE

Il nuovo *Master Plan* di Linate, redatto nel 2016, considera un orizzonte temporale di riferimento fino al 2030 e include numerosi interventi destinati ad aumentare la funzionalità operativa e la qualità del servizio dello scalo e a diversificare la tipologia di servizi offerti al territorio, senza però intervenire in maniera significativa sui livelli di capacità dei vari sottosistemi, anche in considerazione di una prevista sostanziale invarianza nel tempo dei volumi di traffico e di un contesto di riferimento caratterizzato da un elevato livello di urbanizzazione.

Nel gennaio 2017 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. Nell'arco del 2022 e 2023 è stato avviato un percorso di progettazione e attuazione degli interventi previsti nel *Master Plan* per l'ambito del *Waterfront*, porzione del sedime aeroportuale che insiste sul fronte dell'Idroscalo, con il progetto *Linate Airport District* - LAD.

Il LAD, importante progetto di rigenerazione urbana, è volto a integrare lo scalo di Linate con nuovi servizi attraverso la realizzazione di una struttura ricettiva, e a valorizzare il ruolo territoriale e le relazioni urbane di Linate con lo sviluppo di nuove aree verdi di collegamento tra i fronti urbani di Viale Forlanini e dell'Idroscalo, nonché alla realizzazione di nuovi edifici destinati a uffici, parte dei quali saranno occupati dal Gestore e altri offerti al mercato che potrà beneficiare di una localizzazione all'interno dell'aeroporto.

La fase di attuazione e progettazione in corso, ha rivisto in parte alcune esigenze distributive dei volumi previsti dal *Master Plan*, operando una densificazione delle stesse più in aderenza con il fronte nord-est dello scalo, questo per valorizzare al meglio le aree pubbliche della futura Piazza prevista sul fronte nord, e sfruttare al meglio le potenzialità della connessione della nuova linea della metropolitana M4, attivata nel 2022-2023.

Tale ridefinizione della distribuzione delle funzioni da insediare nell'ambito LAD, è stata sottoposta alla valutazione tecnica di ENAC che ne ha dato l'approvazione tecnica delle opere in variante ad agosto 2023. Sulla base di questa approvazione è stata avviata presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica



MilanAirports

RISORSE

la verifica preliminare, atta ad attestare che le opere in variante siano coerenti con le valutazioni espresse nel percorso di VIA del 2017-2019. A gennaio 2024 il MASE ha dato parere favorevole sulla compatibilità ambientale della variante LAD; a seguito delle successive fasi approvative, si prevede di avviare la realizzazione degli interventi con l'obiettivo di completarli nel corso del 2027.

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). 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 intensi sforzi e dialoghi continui con gli Enti coinvolti sul progetto *Master Plan* 2035, a giugno 2022 SEA ha sottoscritto il suddetto Protocollo d'Intesa insieme a Regione Lombardia, ENAC, i Comuni del CUV e la Provincia di Varese.

In linea con quanto concordato nel Protocollo, nel luglio 2022 sono state apportate ulteriori integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale, riducendo il consumo di suolo e presentando un nuovo sviluppo pari a 44 ettari.

Nel giugno 2023 è stato emesso il Decreto di VIA sul *Master Plan* 2035 che ha dato parere favorevole alle previsioni di sviluppo incluse nell'attuale sedime aeroportuale, e dato parere negativo sull'espansione a sud. In autunno 2023, all'interno della Legge di Conversione del Decreto Aria (legge n.155 del 6 novembre 2023), l'intervento di espansione previsto dal *Master Plan* di Malpensa è stato riconosciuto quale opera strategica di preminente interesse nazionale per l'implementazione del traffico merci dell'aeroporto, richiedendo quindi una rivalutazione alla luce di tale indicazione.

Allo stato attuale si è in attesa di ricevere nuove indicazioni e valutazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e degli altri enti coinvolti, al fine di procedere con le ulteriori fasi di valutazione e approvazione del *Master Plan* di Malpensa.

ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Tra il 2021 e il 2023 ENAC ha ridefinito le caratteristiche e gli obiettivi di altri strumenti di pianificazione, che si concentrano su interventi di breve periodo. Nel corso del 2023 quindi, in conformità alle nuove direttive dell'ENAC, sono stati sviluppati dal Gestore sia il Piano di Utilizzo delle Aerostazioni (PUA), che il Piano delle Manutenzioni Straordinarie (PMS).

Il Piano di Utilizzo delle Aerostazioni (PUA) ha l'obiettivo di illustrare la situazione attuale del *terminal* passeggeri e descrivere gli interventi che potranno essere attivati/realizzati nell'edificio nel corso dell'anno di riferimento, considerando in particolar modo le opere che comportano una variazione distributiva e/o funzionale dei vari sottosistemi che costituiscono le aerostazioni di Linate, e Malpensa (T1 e T2).



Il Piano delle Manutenzioni Straordinarie (PMS), riguarda tutti gli interventi di adeguamento, rinnovo e sviluppo su edifici, impianti e infrastrutture esistenti.

Entrambi i piani sono stati inviati a ENAC a fine settembre 2023. In conformità con la normativa attuale, prima di avviare la realizzazione di un intervento, il relativo progetto potrebbe essere sottoposto non solo alla valutazione e all'approvazione di ENAC per gli aspetti aeronautici e la coerenza urbanistica, ma anche alle valutazioni dell'ATS (per gli aspetti igienico-sanitari), della Regione (per gli aspetti paesaggistici), dei Vigili del Fuoco (per la prevenzione incendi). Per le opere di rilievo, ENAC supervisiona anche la fase di realizzazione e rilascia i certificati di agibilità, procedendo infine al collaudo.

EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Nel triennio 2021-2023 sono stati realizzati investimenti per un valore complessivo di 247 milioni di euro per il mantenimento e lo sviluppo delle infrastrutture, volte a migliorare il servizio offerto ai passeggeri, agli operatori cargo e a garantire livelli di qualità, sicurezza, efficienza operativa e salvaguardia dell'ambiente sempre più elevati.

Investimenti infrastrutturali (milioni di euro)

	2023	2022	2021	Totale 2021-2023
Malpensa Terminal 1	12,3	27,6	11,2	51,0
Malpensa Terminal 2	15,5	2,3	0,1	17,9
Linate	3,9	6,6	9,5	20,0
Malpensa Cargo	13,8	4,2	1,5	19,4
Infrastrutture di volo	20,4	12,3	16,2	48,9
Interventi vari	44,9	15,5	7,6	68,0
Beni mobili	9,6	7,8	4,2	21,6
Totale	120,3	76,4	50,3	247,0

Nota: Il totale non comprende Immobilizzazioni da IFRS 16, pari a 4,7 milioni di euro nel 2021, pari a 3,9 milioni di euro nel 2022, 1,5 milioni di euro nel 2023; rettifiche contabili pari a 6,6 milioni di euro nel 2023.
Fonte: SEA

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI MALPENSA

La ripresa del traffico aereo che ha avuto luogo nel corso del 2022, si è maggiormente consolidata nel corso del 2023, anno in cui il numero di passeggeri è sostanzialmente tornato ai livelli pre-pandemia. Questo ha richiesto un importante sforzo in termini di investimenti, fortemente concentrati sulla riapertura del Terminal 2 di Malpensa, chiuso dal 2020. Il Terminal ha ripreso la sua attività a partire dal 31 maggio 2023, accogliendo i passeggeri operati dalla compagnia easyJet.

Nello specifico, gli investimenti effettuati sul Terminal 2 includono il ripristino e l'adeguamento normativo dei vari sottosistemi funzionali, nonché una serie di opere e lavori per il rinnovo parziale delle strutture e del layout del terminal e l'integrazione di nuove attrezzature operative e tecnologiche. In particolare, gli interventi hanno riguardato:

- la riqualifica completa dell'area relativa ai filtri di sicurezza con l'installazione di nuove linee di controllo bagagli di ultima generazione che garantiscono una migliore esperienza ai passeggeri;
- l'adeguamento normativo allo standard 3 ECAC del sistema di smistamento bagagli;
- il trasferimento dal Terminal 1 e l'installazione dei banchi self bag drop nell'area di accettazione;
- la riqualifica di alcuni blocchi bagni aperti al pubblico;
- il restyling dell'area commerciale Duty free;
- la riqualifica civile e impiantistica della passerella sopraelevata destinata ai passeggeri Schengen in arrivo;
- la sostituzione di ascensori, scale mobili e tappeti mobili;
- la riconfigurazione del sistema viabilistico di accesso anche a seguito dei lavori di realizzazione della galleria artificiale per il collegamento ferroviario tra la stazione del Terminal 2 e la linea RFI del Sempione, in corrispondenza di Gallarate.



MilanAirports

RISORSE

Per quanto concerne il *Terminal 1*, i lavori hanno riguardato:

- la prosecuzione delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico;
- la prosecuzione 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;
- il completamento dell'intervento di parzializzazione del satellite centrale B tramite una parete di separazione tra le aree di imbarco *Schengen* e quelle *extra-Schengen*, che garantirà un utilizzo flessibile delle aree di imbarco del Satellite B;
- la sostituzione di lampade fluorescenti con lampade a LED - tale intervento si inserisce in un più ampio "piano di efficientamento energetico" definito da SEA, propedeutico alla riduzione dei consumi nei prossimi anni, che comprenderà oltre ad interventi sugli apparati illuminanti anche investimenti sulle Unità di Trattamento Aria (UTA) e sui gruppi frigo;
- l'implementazione dell'*Entry Exit System* (EES), che si renderà obbligatorio per l'entrata in vigore del Regolamento UE 2017/2226;
- la riqualifica della sala VIP Monteverdi nonché il *re-styling* di alcune aree commerciali.

Relativamente all'area merci, nel corso del 2023 sono state effettuate principalmente opere di riqualifica e manutenzione straordinaria dei fabbricati esistenti, oltre alla realizzazione di 3 nuove aree deposito attrezzature a servizio degli operatori *cargo* e all'avvio dei lavori propedeutici alla riconfigurazione del piazzale 700.

Infine, per quanto riguarda gli interventi sulle infrastrutture *air-side* dell'aeroporto, questi hanno riguardato principalmente:

- la riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento/incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo;
- il completamento dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, il quale consentirà di incrementare i livelli di *safety* del piazzale rendendo disponibile un sistema di controllo continuo della movimentazione di velivoli e mezzi; le registrazioni acquisite dal sistema potranno infatti essere utilizzate per eventuali analisi/indagini sulle operazioni condotte nelle aree operative.

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI LINATE

Nel corso dell'anno 2023 presso il *terminal* di Linate sono continuati gli interventi volti a rafforzare la funzionalità operativa, migliorare il livello di servizio offerto ai passeggeri e l'integrazione di nuove tecnologie. Un intervento di rilievo ha riguardato la predisposizione dei banchi biometrici *Face-Bording*, progetto avviato già nel 2022 nella sua fase di *testing*, e che si intende estendere nel futuro anche ad altri *gate*. Si tratta di una tecnologia che migliora la *passenger experience* che diviene sempre più *seamless* all'interno del *terminal*.

Sono stati, inoltre, completati gli interventi di riqualifica delle aree arrivi e partenze per consentire l'installazione degli apparati e dei Totem destinati all'implementazione del *Border Control-Entry Exit System* e sono stati avviati (e sono in corso) gli interventi per la realizzazione dei nuovi impianti 400 Hz che consentiranno di alimentare direttamente gli aeromobili, evitando l'impiego dei gruppi elettrogeni carrellati Diesel.

Per quanto riguarda le infrastrutture *air-side*, nel corso dell'anno è stato effettuato un importante intervento riguardante l'intera *strip* della pista di volo 17/35 e le RESA (*runway and safety area*) RWY17 e RWY35 di Linate: il progetto ha consentito il consolidamento dei terreni che costituiscono le fasce di sicurezza della pista e le aree di sicurezza di fine pista (RESA) mediante la stabilizzazione dei terreni in sito. In aggiunta, sono stati potenziati i sistemi di antintrusione perimetrale al fine di incrementare ulteriormente la *security* di scalo.

Piano degli Investimenti

Nell'ambito della definizione del nuovo Contratto di Programma, nel corso del 2023 è stato elaborato un Piano Investimenti relativo al periodo 2024-2028, in conformità con gli accordi stabiliti con ENAC e l'Autorità Regolatoria dei Trasporti. Tale Piano identifica i progetti che il Gestore intende realizzare presso gli aeroporti di Linate e Malpensa, nel rispetto di quanto contenuto nei *Master Plan*. Il Piano degli Investimenti include anche interventi specifici non dettagliati esplicitamente nel *Master Plan*, ma coerenti con le previsioni generali di sviluppo in esso contenute. Sempre nel 2023, ad integrazione e corredo del Contratto di Programma 2024-2028, è stato redatto anche il Piano per lo sviluppo funzionale delle aree terminali (Pi.Ter): tale documento, in ottemperanza alle linee guida ENAC, inquadra gli interventi di ampliamento e modifica per i *terminal* di Linate e Malpensa (T1 e T2) che verranno attivati nel periodo di riferimento. All'interno del *Master Plan* e nei Piani degli



MilanAirports

RISORSE

investimenti sono incluse sia le opere direttamente sviluppate dal Gestore aeroportuale, che quelle in carico ad altre società del Gruppo SEA o a soggetti Terzi operanti negli aeroporti, come ad esempio ENAV, Enti di Stato, operatori commerciali, *handler* e altri.

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).

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, senza pertanto considerare i voli di aviazione generale.

Accessibilità agli scali nel quadro programmatico europeo, nazionale e regionale

CATCHMENT AREA DEL SISTEMA AEROPORTUALE

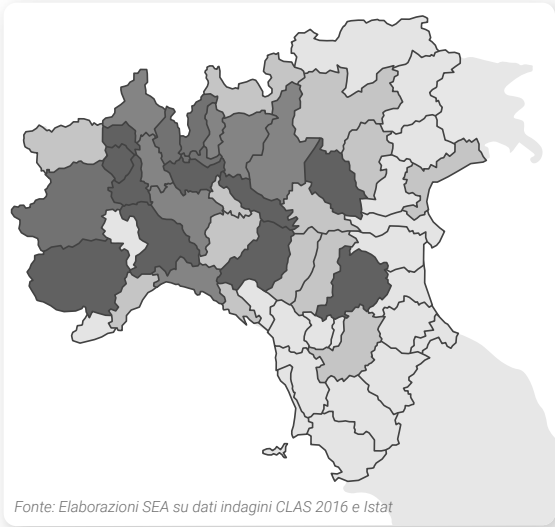
La *catchment area* del sistema aeroportuale milanese comprende principalmente, in termini di intensità attrattiva, nell'ordine: la città metropolitana di Milano, il territorio della Regione Lombardia e il Nord Ovest italiano. Si estende inoltre - seppur con una minore capacità di intercettazione della domanda - anche nelle regioni del Nord-Est, in Emilia-Romagna, in Toscana e nella regione svizzera del Canton Ticino.



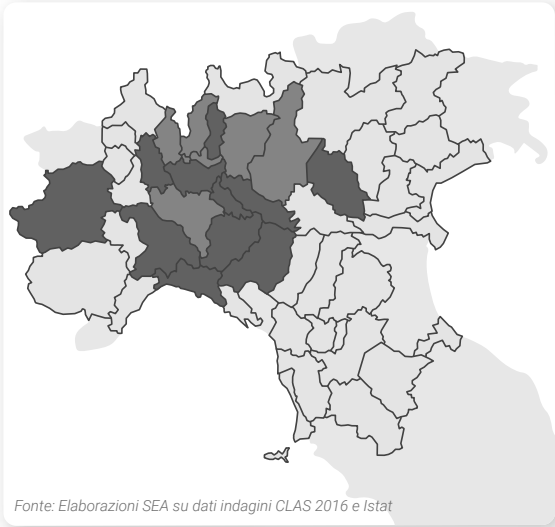
MilanAirports

RISORSE

Catchment area dell'aeroporto di Malpensa



Catchment area dell'aeroporto di Linate



Milano Linate e Milano Malpensa sono 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.

TEN-T: MAPPA DELLA RETE CENTRALE FERROVIE E AEROPORTI



- Milan Airports MXP and LIN
- Mediterranean Corridor
- Rhine-Alpine Corridor

Fonte: Elaborazione SEA su mappe del Regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio



Il miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria di 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,⁷ al fine di favorire la competitività e lo sviluppo sostenibile dei territori dell'Unione assicurando la continuità dei Corridoi attraverso la realizzazione dei collegamenti mancanti e il miglioramento del grado di interoperabilità tra le reti.

L'ACCESSIBILITÀ NEL PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

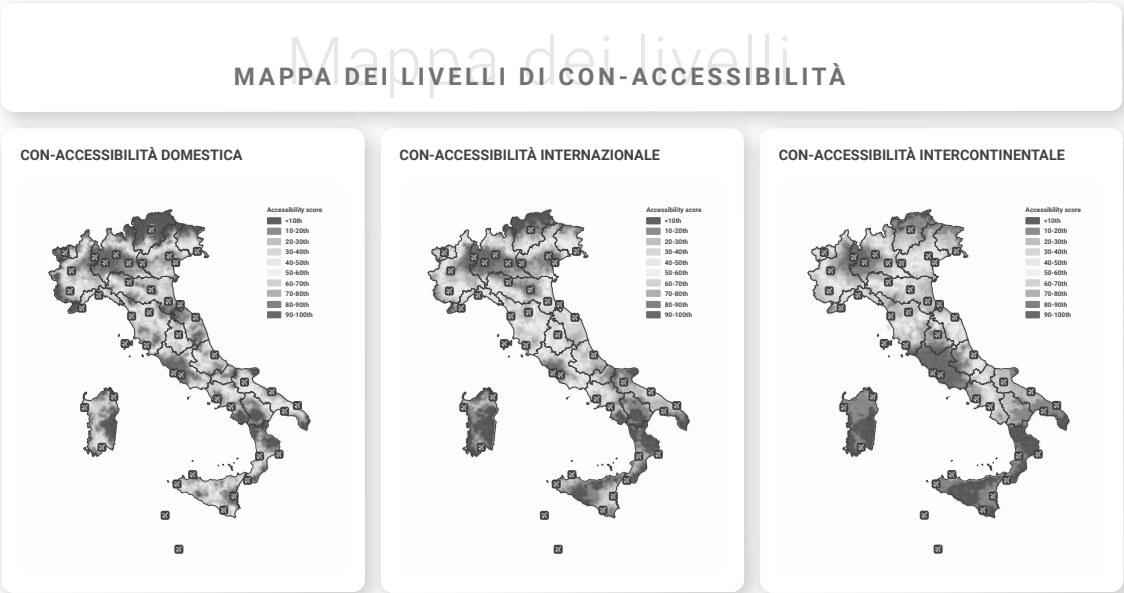
Le linee di indirizzo per lo sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale nazionale delineate da ENAC nella proposta di nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) riguardano anche l'accessibilità degli aeroporti e l'integrazione degli scali nazionali con le reti di trasporto. Affinché sia 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.

Obiettivi minimi di accessibilità sostenibile

	2030	2035
Aeroporti di rilevanza intercontinentale (es. MXP)	40%	55%
Aeroporti di rilevanza nazionale (es. LIN)	20%	35%

Fonte: Proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti - ottobre 2023

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

⁷ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.



MilanAirports

RISORSE

Gli interventi per il miglioramento dell’accessibilità agli aeroporti individuati dal MIMS

L’Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili definisce le linee programmatiche per lo sviluppo infrastrutturale del Paese. Con particolare riferimento alle infrastrutture di trasporto, l’Allegato fornisce l’inquadramento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT) rispetto agli assi multimodali della rete europea TEN-T.

Per quanto riguarda il settore aeroportuale, partendo dallo SNIT 2001, sono stati integrati nel documento gli orientamenti dell’attuale Rete TEN-T e i criteri del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti.

Il documento, infatti, conferma la collocazione degli aeroporti di Linate e Malpensa nella rete aeroportuale SNIT di 1° livello (v. Tavola III.13: Definizione della rete aeroportuale SNIT di 1° e 2° livello dell’Allegato al DEF 2023), 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.

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



MilanAirports

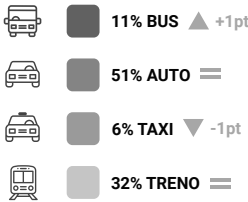
RISORSE

LE MODALITÀ DI ACCESSO DEI PASSEGGERI AGLI SCALI MILANESI

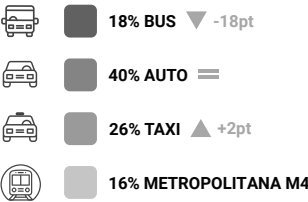
Nel 2023 la modalità di fruizione di mezzi e servizi di trasporto per raggiungere gli aeroporti da parte dei passeggeri è sostanzialmente stabile sullo scalo di Malpensa mentre sullo scalo di Linate si registra una diminuzione marcata dell'utilizzo del bus (-18%) a seguito dell'apertura della metropolitana M4 con un utilizzo pari al 16%.

Modalità di accesso dei passeggeri agli aeroporti milanesi

MALPENSA



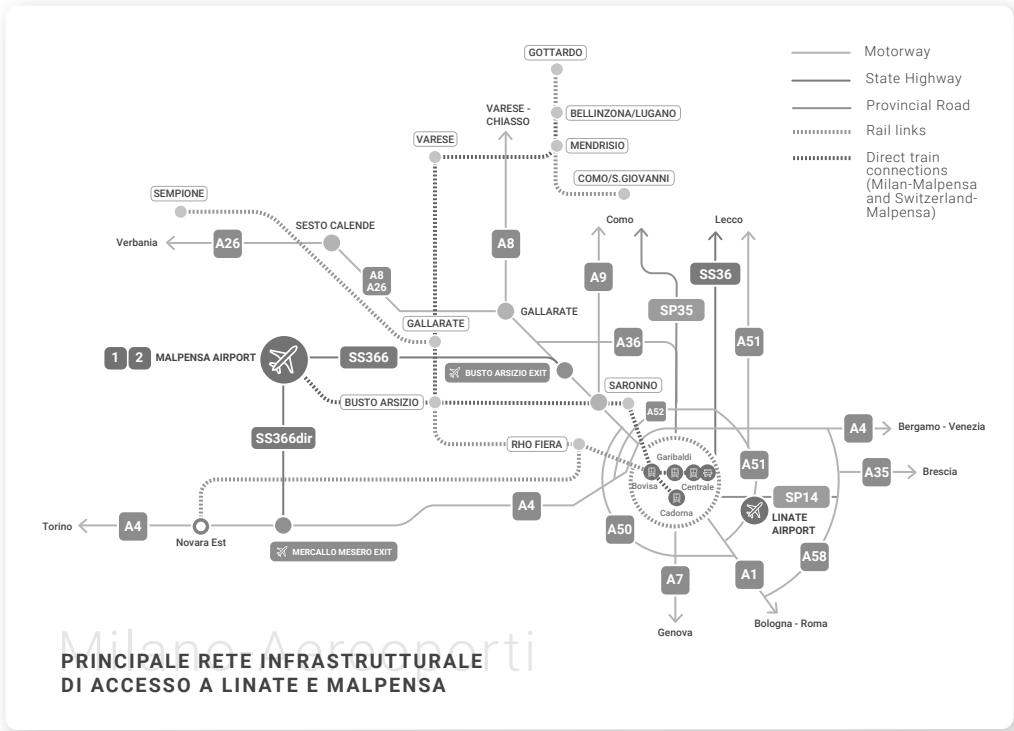
LINATE



Fonte: Profilazione passeggeri sistema milanese 2023 vs 2022, elaborazione SEA su dati CFI Group

Gli aeroporti di Linate e Malpensa sono ben integrati all'interno della rete stradale e ferroviaria a scala locale, regionale e nazionale. Tale sistema infrastrutturale offre un buon livello di connettività degli scali con il territorio e consente di raggiungere gli aeroporti con modalità di trasporto differenti, rafforzandone il ruolo di hub intermodali, nodi della rete in cui favorire l'integrazione tra tutti i servizi di mobilità.

Principale rete infrastrutturale di accesso a Linate e Malpensa



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.

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 NM4 Notturna - Linate - Duomo M1/M3
Linea 901 - San Donato M3
Linea 973 - Piazza Ovidio - San Felicino
Linea 183 Linate - Idroscalo
Linea 923 Linate - Ospedale S. Raffaele
Linea Z409 Rodano - Limite - Segrate S. Felice
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, per tale ragione sono stati 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	Riqualfica 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.servizi.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 a 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).

Accessibilità ferroviaria

La nuova metropolitana M4

Nel mese di luglio 2023 è entrata in esercizio la seconda tratta funzionale della metropolitana M4, che collega l’aeroporto di Linate alla città di Milano fino a San Babila, con fermate intermedie a Repetti, Forlanini FS, Argonne, Susa, Dateo e Tricolore. 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.



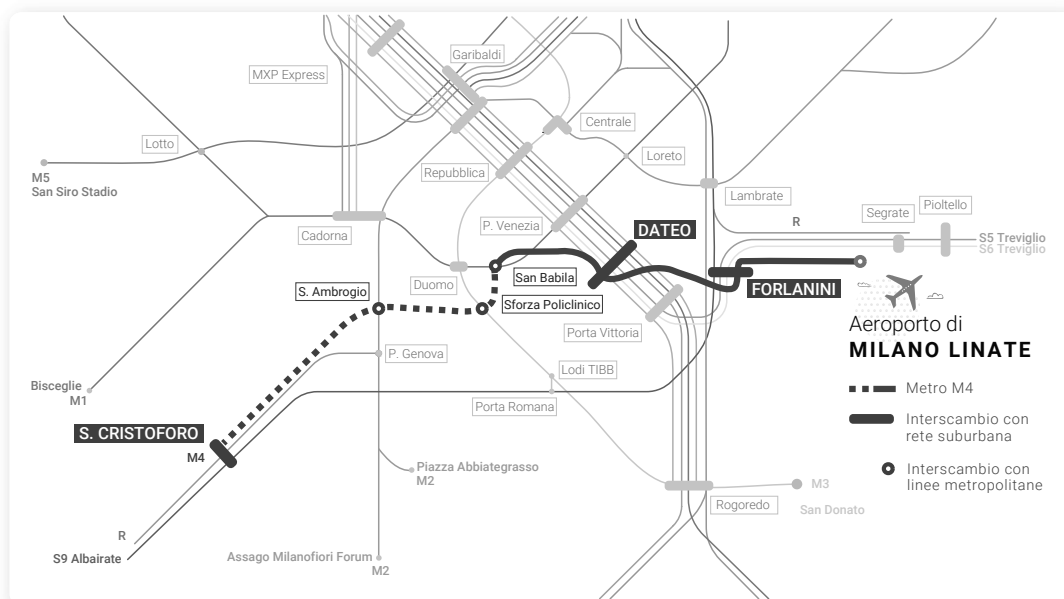
MilanAirports

RISORSE

La realizzazione dell'intera tratta fino al capolinea di San Cristoforo, prevista entro il 2024, completerà e renderà più rapido il collegamento diretto di Linate lungo la direttrice est-ovest di Milano.

L'entrata in esercizio della M4 tra Linate e il centro città ha già portato a una riduzione della quota di passeggeri e dipendenti che si recano in aeroporto con l'auto. Con il completamento e l'entrata a pieno regime dell'intera linea si prevede una significativa riduzione dei volumi di traffico sulla viabilità di accesso allo scalo - e delle relative emissioni inquinanti in atmosfera - e una diminuzione dei fenomeni di congestione e dei tempi di percorrenza per i flussi veicolari non diretti/originati dall'aeroporto.

Linea metropolitana M4



Il prolungamento della M4 fino alla nuova stazione di Porta dell'Alta Velocità di Segrate

Tra gli interventi di sviluppo infrastrutturale che interesseranno l'area 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. È stato recentemente approvato dal Comune di Milano il Piano di fattibilità tecnico-economica per il prolungamento della M4 dall'attuale capolinea di Linate fino a Segrate, con fermata intermedia Idroscalo-San Felice.



SEA, insieme a Comune di Milano, Segrate e RFI, è inoltre beneficiaria del co-finanziamento europeo per il progetto definitivo che, oltre all'estensione di M4, prevede la realizzazione della nuova stazione alta velocità a Segrate (Progetto *Milan East Gate Hub*).

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 a 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 Master Plan 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 - Bergamo/Orio al Serio
Malpensa - Milano Centrale
Malpensa - Torino
Malpensa - Novara
Malpensa - Domodossola
Malpensa - Lago Maggiore
Malpensa - Genova
Malpensa - Gallarate/Castelnovate
Malpensa - varie città (Aosta, Berlino, Bologna, Francoforte, Livorno, Losanna, Lugano, Monaco di Baviera, Napoli, Roma, Pisa, Trieste, Venezia, 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. I lavori sono stati avviati a dicembre 2023
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. Il CIPE ha approvato lo stralcio della Bretella di Gallarate e i lavori sono stati avviati a agosto 2023
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.servizi.it/>)

Accessibilità ferroviaria

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.



MilanAirports

RISORSE

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. Nel mese di ottobre 2023 sono stati aggiudicati i lavori per la realizzazione del I lotto tra Rho e Parabiago. L'appalto, dal valore di oltre 259 milioni di euro è finanziato con fondi PNRR
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. I lavori sono stati avviati a dicembre 2023 e termineranno nel 2025

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 un'importante strategia di integrazione funzionale e organizzativa fra le due modalità, accelerata dall'obiettivo dell'ottimizzazione della rete di mobilità per le Olimpiadi invernali del 2026.

Infatti, il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa, e in particolare il nuovo collegamento ferroviario Terminal 2-Linea RFI del Sempione, è stato indicato come elemento strategico nello scenario dei collegamenti previsti per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 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.

SEA, inoltre, ritiene cruciale per lo sviluppo di Malpensa l'integrazione dei servizi AV nell'offerta di trasporto ferroviario attuale. Ciò al fine di superare la logica "regionale" di accessibilità dell'aeroporto a vantaggio di una logica sovra-regionale, nazionale e internazionale, sia per i passeggeri *incoming* che per quelli *outgoing*.

I collegamenti ferroviari ad alta velocità, infatti, permetterebbero di estendere la *catchment area* a territori più distanti dall'aeroporto e di alimentare in tal modo i voli, soprattutto a lungo raggio e intercontinentali, in assenza di una compagnia di bandiera che abbia a Malpensa il proprio *hub*.

Per questo motivo, nel 2023 sono stati riavviati i tavoli di lavoro con gli operatori ferroviari e gli *stakeholder* territoriali coinvolti, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità ferroviaria di Malpensa, potenziando e diversificando i servizi offerti e contribuendo, inoltre, all'abbattimento delle emissioni di CO₂ derivanti dagli spostamenti su mezzo privato da/per l'aeroporto e alla riduzione dei fenomeni di congestione della rete stradale di accesso allo scalo.



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

IL Gruppo SEA è impegnato a coniugare il rispetto e la salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo.

A tal fine nel perseguire la riduzione degli impatti ambientali è impegnato a ridurre in modo assoluto le emissioni sotto il proprio controllo, sia dirette (scope 1) che indirette (scope 2, connesse agli usi energetici), per conseguire l'obiettivo "Net Zero" entro il 2030 per entrambi gli aeroporti di Linate e Malpensa, coerentemente alle previsioni delle organizzazioni del settore aeronautico, gli accordi e programmi internazionali, alla pari delle *best practice* degli aeroporti europei.

Attraverso una partecipazione attiva ai programmi finanziati europei e nazionali, il Gruppo SEA promuove la transizione energetica in tutte le declinazioni contenute nel perimetro di attività proprio e degli operatori. La transizione all'elettrico del parco mezzi e la sperimentazione di soluzioni a zero emissioni per le attrezzature aeroportuali, che includono anche l'impiego dell'idrogeno, fanno parte di questa strategia. Inoltre, il gruppo si impegna a supportare fattivamente le terze parti che operano nei propri aeroporti alla riduzione delle loro emissioni (scope 3). Particolare rilievo, rispetto alla relevantissima componente aeronautica, rivestono iniziative a supporto dell'introduzione, anticipando i mandati europei, dei combustibili aeronautici sostenibili (SAF) e il ruolo di *leadership* con ACI Europe ed ENAC nella costruzione della *roadmap* europea e nazionale di trasformazione dei processi aeroportuali, necessaria per accogliere i futuri aeromobili a zero emissioni, ovvero a propulsione elettrica, ibrida a idrogeno e a combustione di idrogeno. Relativamente al perimetro delle emissioni legate all'accessibilità il Gruppo SEA sostiene direttamente già da anni lo sviluppo di infrastrutture che consentano lo *shift* modale verso il trasporto collettivo a basse emissioni (treno e metropolitane), integrato con infrastrutture di ricarica elettrica destinate all'utenza aeroportuale.

Con riferimento alle infrastrutture aeroportuali il gruppo investe in progettazione e realizzazione dei propri interventi di sviluppo infrastrutturale e immobiliare secondo criteri di sostenibilità definiti dall'adesione ai più opportuni schemi di certificazione di settore e acquisto prodotti e servizi che adottino criteri di sostenibilità ambientale.

SEA è presente proattivamente negli organismi e nei programmi di sviluppo nazionali e internazionali dove sia utile e opportuno contribuire all'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 di SEA 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.

La Politica è consultabile sul sito internet di SEA - Sezione Sostenibilità

<https://seamilano.eu/it/sostenibilita/la-nostra-visione>

Esternalità ambientali

EMISSIONI DI CO₂

SEA è impegnata da oltre un decennio nella riduzione della propria *carbon footprint* attraverso 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.



MilanAirports

RISORSE

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 le emissioni di CO₂. Il progetto ha previsto l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette da parte del gestore aeroportuale, degli operatori, degli aeromobili e di tutti i soggetti che operano 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 (*scope 1 e 2*);
- **2 Reduction** - creazione di un piano di riduzione delle emissioni (*scope 1 e 2*);
- **3 Optimisation** - calcolo delle emissioni prodotte dagli *stakeholder* aeroportuali e coinvolgimento degli stessi nei piani di riduzione (*scope 3*);
- **3+ Neutrality** - raggiungimento della "*Carbon Neutrality*" per le emissioni, sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (*scope 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 *scope 1 e 2* secondo una traiettoria che deve comunque conseguire l'obiettivo "*net zero*" entro il 2050. Vengono rafforzati anche gli impegni relativi 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 *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 *scope 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 2050/2030

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 il "*Net zero*" 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.

In occasione del 33° Congresso annuale e Assemblea Generale di ACI Europe, il 27 giugno 2023, SEA - insieme ad altri 132 aeroporti europei - ha sottoscritto un impegno aggiuntivo e avanzato che fissa l'obiettivo "*Net zero*" al più tardi per il 2030.

Sostegno all'utilizzo di Sustainable Aviation Fuel (SAF)

SEA, oltre ad impegnarsi a raggiungere il "*net zero*" 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 linea con l'impegno aziendale di favorire la riduzione delle emissioni di *scope 3* nel corso del 2023 è stato attivato e implementato un programma di sostegno economico per l'impiego di *Sustainable Aviation Fuel* presso gli aeroporti di Malpensa e Linate. Il programma è stato sviluppato nell'ambito dell'accordo stipulato nel 2021 con ENI grazie al quale è possibile per le compagnie aeree rifornirsi con carburante che include una quota prodotta da materie prime non fossili.

Il SAF è la risposta più immediata alla riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dall'uso di combustibili fossili, in attesa che siano tecnologicamente pronti gli aeromobili alimentati a idrogeno.

In linea con le pochissime analoghe esperienze già attivare in altri aeroporti europei, SEA ha riconosciuto un contributo pari a 500 euro/t di "SAF puro" acquistato dalle compagnie ed effettivamente erogato presso gli aeroporti di Linate e Malpensa nel corso del 2023, al fine



di coprire parte dell'extra-costo che ancora caratterizza il SAF rispetto al carburante tradizionale. Il fondo totale messo a disposizione da SEA per l'anno 2023 è stato pari a complessivi 450.000 euro ed è risultato utilizzato per il 66%. Il SAF fornito presso gli aeroporti milanesi rispetta le caratteristiche qualitative previste dalla normativa europea (direttiva RED II) e ha garantito la riduzione unitaria delle emissioni di CO₂ per il 74%.

L'iniziativa è allineata alle più avanzate e attuali indicazioni di *policy* del settore aeronautico e agli impegni più generali che discendono dall'adozione del pacchetto *Fit for 55* da parte dell'Unione Europea anticipando i mandati vincolanti che la direttiva UE RefuelEU ha stabilito a partire dal 2025.

Andamento delle emissioni di CO₂

Le emissioni di anidride carbonica sono suddivise come segue:

- Scope 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.
- Scope 2** - Emissioni indirette associate alla generazione di energia elettrica o termica acquistata e consumata dalle Società del Gruppo.
- Scope 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 scope 3, come definite da ACA, sono derivanti da:

- aeromobili (*cruise emissions*, ciclo LTO - *Landing Take Off*, Taxi e APU);
- mezzi operativi per le attività di assistenza a terra di proprietà e gestione degli *handler*;
- mezzi utilizzati dai passeggeri, dipendenti e dalle merci per l'accesso all'aeroporto;
- viaggi di lavoro dei dipendenti;
- consumo di energia (elettrica e termica) ceduta a terzi;
- scarico idrico e rifiuti;
- lavorazioni di cantiere.

Emissioni di CO₂ del Gruppo SEA (ton)

	2023		2022		2021	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Scope 1	3.224	1.578	92.160	36.477	124.644	65.401
Scope 2 Location-based	51.216	12.084	18.210	3.556	391	49
Scope 2 Market-based	47.845	13.910	22.933	4.802	690	87
Scope 3	3.462.349	627.673	543.829	132.380	461.749	115.240

Nota: i dati relativi alle emissioni di scope 1 e scope 2 sono comprensivi del contributo di SEA Energia fino al 30/09/2022. Per le emissioni di scope 1 del 2023 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 2020-2022). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dal 1° Gennaio 2023 al 31 Dicembre 2023 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. Le emissioni di scope 2 sono rappresentate dalla somma delle emissioni generate dal consumo di energia termica e di energia elettrica. 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". Entrambi gli approcci prevedono la somma della quota di emissioni generate dal consumo di energia termica (calcolate utilizzando i fattori di emissione specifici definiti su base contrattuale con il fornitore) e della quota di energia elettrica calcolata differenzialmente nei due suddetti approcci. 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 2023 è stato aggiornato il fattore di emissione utilizzato per l'energia elettrica 293,3 gCO₂/kWh. [Fonte: aggiornamento di "Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico" ISPRA 363/2022] rispetto a quello utilizzato per l'anno 2022 [259,8 gCO₂/kWh. Fonte: "Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico" ISPRA 363/2022] e 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 specifici definiti su base contrattuale con il fornitore di energia elettrica relativamente all'energia elettrica prodotta e ceduta a SEA tramite la rete interna ASDC, mentre per la quota (residuale) di energia elettrica prelevata dalla rete esterna (in caso di temporaneo disservizio dei gruppi di generazione del fornitore) sono calcolate utilizzando il fattore di emissione relativo al "residual mix" nazionale [per l'Italia nel 2023 pari a 457,15 gCO₂/kWh, Fonte AIB - European Residual Mixes 2023 (Ver. 1.0, 2023-06-01); 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]. Nel 2023 le emissioni di scope 1, 2 e 3 sono quelle calcolate per Airport Carbon Accreditation, con le modalità di calcolo riconosciute e verificate dal sistema di accreditamento livello "4+ Transition" (che considera fonti emissive aggiuntive rispetto al livello "3+ Neutrality"), rispetto agli anni 2022 e 2021 calcolate secondo le modalità del livello ACA3+. I dati riportati sono in attesa di validazione dal gestore del Programma ACA (WSP).

Fonte: SEA



MilanAirports

RISORSE

L'andamento delle emissioni di CO₂ del 2023 non è confrontabile con gli anni precedenti a causa dell'uscita dal Gruppo della controllata SEA Energia; pertanto alla decrescita delle emissioni di *scope 1* corrisponde un incremento dei valori di *scope 2*, dovuto all'approvvigionamento energetico che avviene attraverso l'acquisto da un fornitore esterno.

L'andamento delle emissioni di *scope 3* è calcolato secondo la metodologia ACA per il livello 4+ *Transition* che, a differenza degli anni precedenti, impone di considerare anche le emissioni di crociera (fase "*cruise*") degli aeromobili. Quest'ultime costituiscono oltre il 75% del totale delle emissioni di *scope 3*.

Nelle modalità di calcolo delle emissioni di *scope 3* sono state introdotte una serie di modifiche finalizzate a correlare maggiormente le emissioni con le specifiche attività e iniziative in corso, o programmate, negli aeroporti di Malpensa e Linate, e con il contesto trasportistico di riferimento. In sintesi:

- adozione della piattaforma di calcolo "*AIR CARBON*" per la stima delle emissioni derivanti dalle attività aeronautiche (*cruise*, LTO, APU) specifica per ciascun movimento;
- inserimento delle emissioni derivanti dall'accessibilità dello *staff* degli operatori aeroportuali diversi da SEA;
- sviluppo di un *tool* di calcolo dedicato alla stima delle emissioni per l'accessibilità di passeggeri, merci e *staff* basato sulla composizione dei mezzi e fattori di emissione specifici per la realtà territoriale di riferimento dei due aeroporti.

L'impossibilità di confronto con gli anni precedenti vale anche per gli indici riportati di seguito.

GHG intensity del Gruppo SEA (ton/milioni di euro fatturato*)

	2023			2022			2021		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scope 1	6,1	6,8	6,3	182,2	159,2	175,1	574,0	605,2	584,3
Scope 2 Location-based	96,5	52,1	83,0	36,0	15,5	29,6	1,8	0,5	1,4
Scope 1 + Scope 2 Location-based	102,5	58,9	89,3	218,2	174,8	204,7	575,8	605,6	585,7

(*) Fatturato prodotto dal Gruppo al netto IFRIC.

Fonte: SEA

GHG intensity del Gruppo SEA (Kg/unità di traffico)

	2023			2022			2021		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scope 1	0,1	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-
Scope 2	1,6	1,3	1,5	-	-	-	-	-	-
Scope 1 + Scope 2 Location-based	1,7	1,5	1,6	3,0	2,0	2,8	5,7	4,2	5,4

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

L'incidenza maggiore sul totale delle emissioni di CO₂ prodotte dalle attività aeroportuali è attribuibile allo *scope 3*, relativo principalmente alle attività degli aeromobili, alla mobilità terrestre da/per gli scali di passeggeri e dipendenti e a quella dei mezzi operativi intra-sedime degli *handler*.

Lo *scope 3* conta per il 98,3% a Malpensa e per il 97,4% a Linate, mentre la percentuale delle emissioni prodotte sotto la responsabilità del gestore aeroportuale (*scope 1* e *2* - consumo energetico degli scali e utilizzo dei mezzi operativi necessari per le attività aeroportuali) è pari all'1,5% a Malpensa e al 2,5% a Linate.

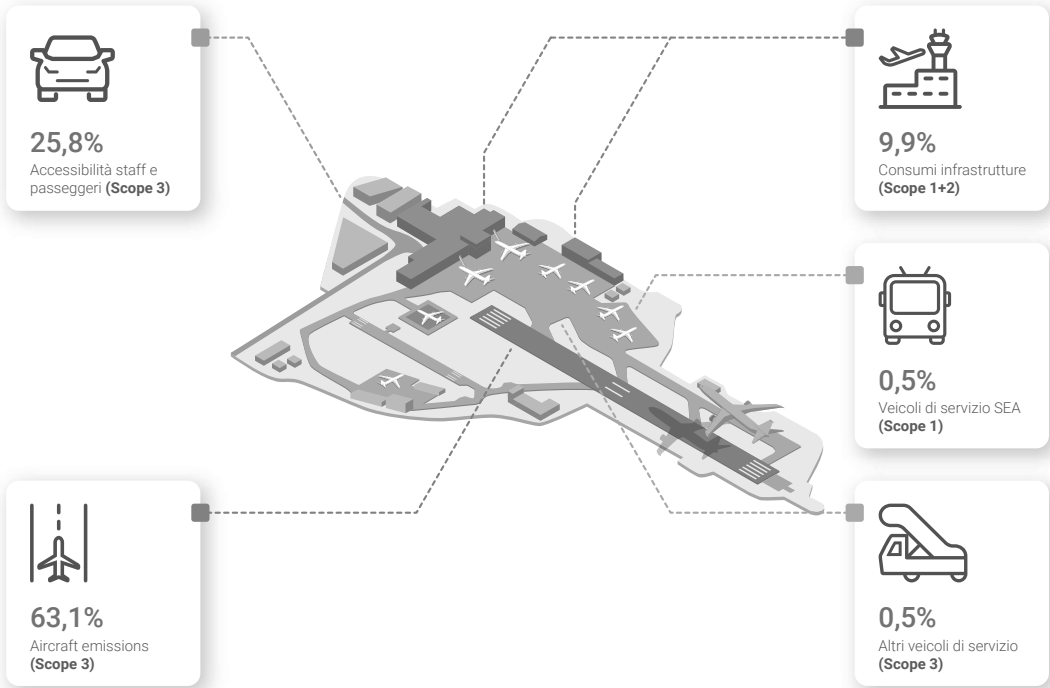


MilanAirports

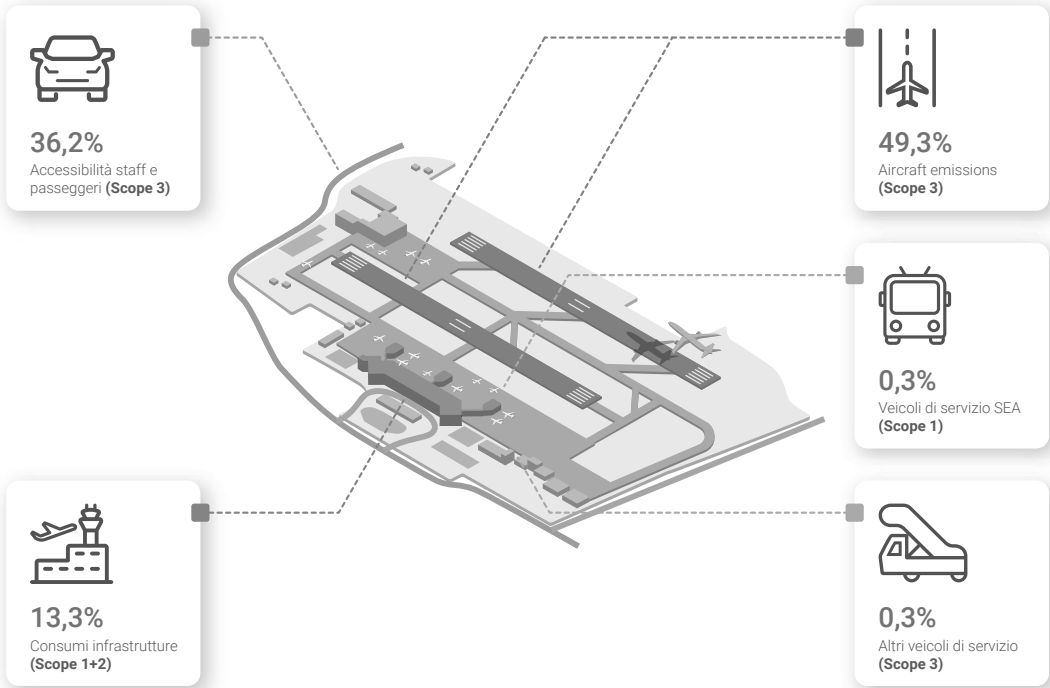
RISORSE

Ripartizione delle emissioni CO₂ tra Scope 1, 2 e 3 di SEA SpA (% su totale emissioni)

AEROPORTO DI LINATE 2022



AEROPORTO DI MALPENSA 2022



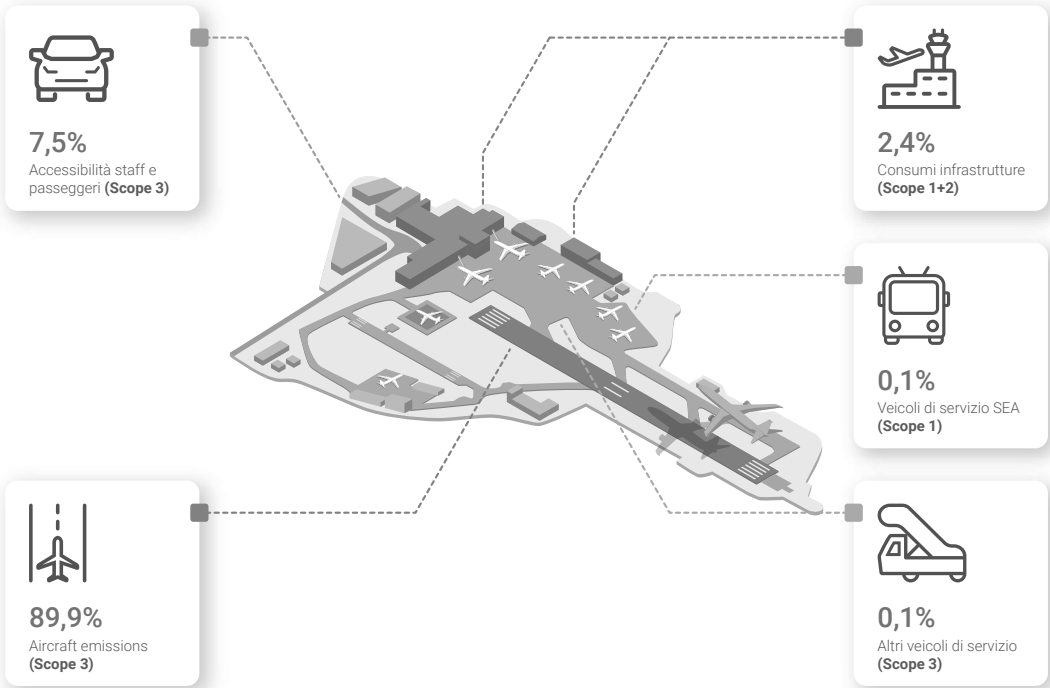
Fonte: SEA



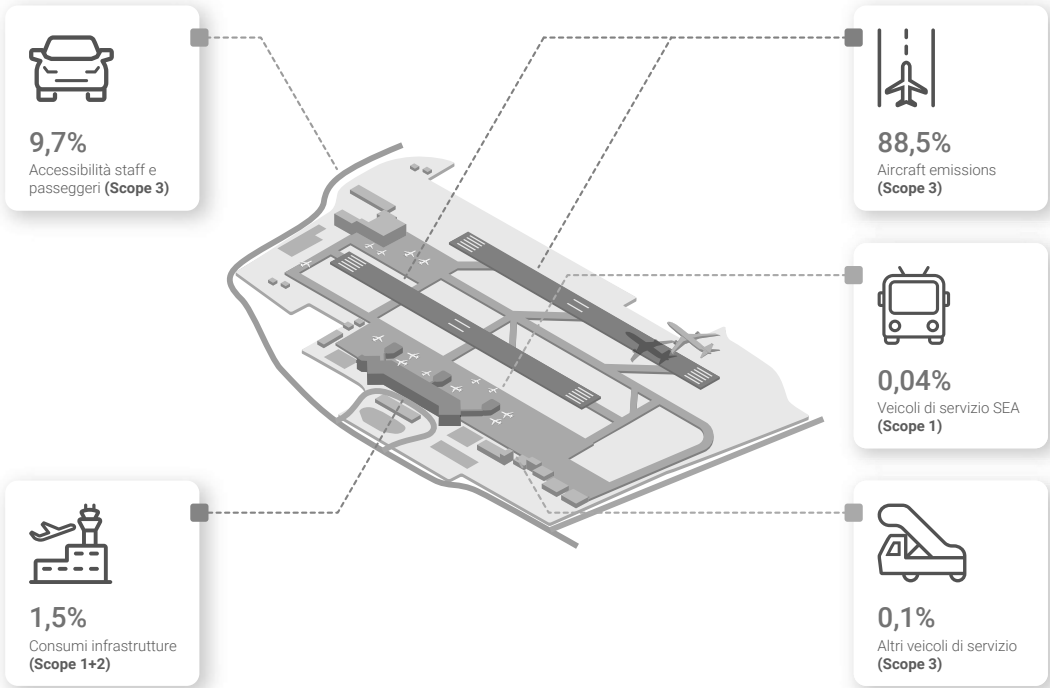
MilanAirports

RISORSE

AEROPORTO DI LINATE 2023



AEROPORTO DI MALPENSA 2023





MilanAirports

RISORSE

ESERCIZIO DELL’OPZIONE ESG INCLUSA NELLE LINEE DI CREDITO REVOLVING

In linea con la propria strategia finanziaria, il 4 agosto 2022 il Gruppo SEA ha sottoscritto con un *pool* di primarie banche italiane e internazionali nuove linee di credito *revolving* per 250 milioni di euro, utilizzabili sino al 2027. Le linee *revolving* sono state sottoscritte includendo un’opzione ESG che avrebbe permesso al Gruppo SEA di trasformarle in formato *sustainability-linked* entro un anno dalla sottoscrizione.

Nel corso del 2023 SEA ha quindi esercitato l’opzione ESG, trasformando tali linee in formato *sustainability-linked*.

È stato definito con il sistema bancario un set di 2 kpi che permettono di misurare le *performance* di sostenibilità del Gruppo SEA rispetto a specifici *target* ambientali prefissati.

SEA dovrà quindi verificare annualmente la *performance* effettivamente raggiunta da tali KPI e comunicarla alle banche alla fine dell’esercizio fiscale di riferimento (prima “*testing date*” fissata a dicembre 2023).

Sulla base del raggiungimento o meno di tali *target*, è previsto un meccanismo contrattuale di riduzione o incremento del tasso di interesse della linea di 5 *basis point*.

Con l’esercizio dell’Opzione ESG il Gruppo SEA ha effettuato un ulteriore passo nel percorso per incorporare il proprio *commitment* ESG nella strategia finanziaria, con tutte le operazioni di finanziamento perfezionate dal giugno 2021 che sono state strutturate in formato *sustainable*. In seguito a tale operazione il 31% delle linee di finanziamento a medio/lungo termine concesse al Gruppo SEA risulta strutturato in formato *sustainability-linked*.

I due KPI di carattere ambientale che sono stati definiti con il sistema bancario sono i seguenti:

- Riduzione in termini assoluti degli *scope* 1&2 di (GHG) degli aeroporti di Milano Linate e Malpensa calcolate secondo la metodologia ACA.
- Mantenimento dell’accreditamento ACA Livello 4+ sino al 2027.

KPI	Rispetto parametro	UdM	2019	2023	Δ%
Riduzione Scope 1 & 2 GHG	✓	CO ₂ kton	119,1	66,5	-44,2%
Mantenimento accreditamento ACA Livello 4+	✓	n.m.	ACA 4+	ACA 4+	n.m.

Nota: le emissioni di *scope* 2 sono calcolate con l’approccio Market-based



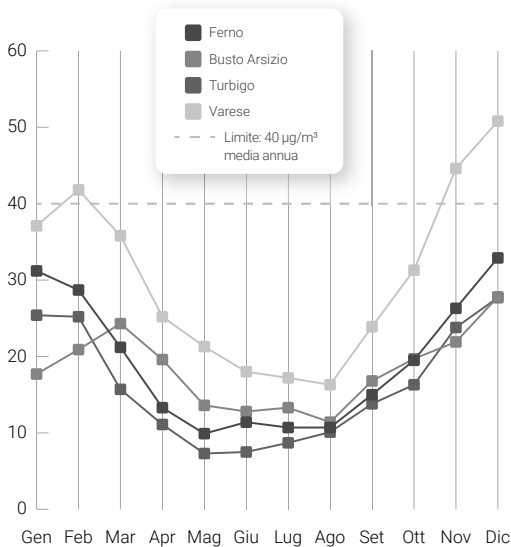
MilanAirports

RISORSE

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI MALPENSA

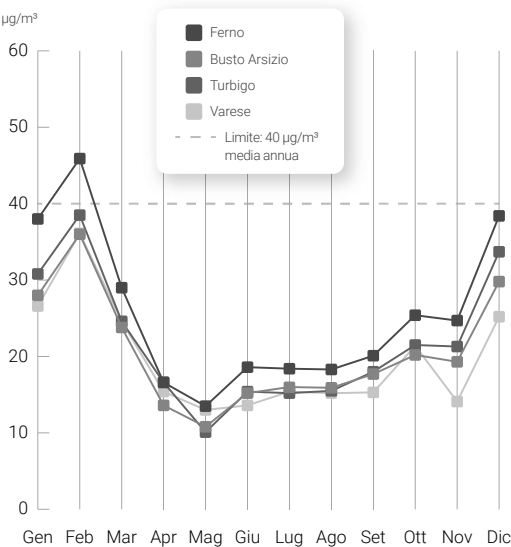
L'impatto atmosferico correlato alle attività connesse ai sistemi aeroportuali riguarda una serie di sorgenti emissive principali, che vanno dal traffico veicolare interno ed esterno al sedime aeroportuale alle emissioni derivanti dai mezzi utilizzati per le operazioni di carico/scarico e assistenza a terra (*handling*) e alle emissioni dovute al movimento al suolo degli aeromobili e del loro ciclo LTO. Di seguito le concentrazioni degli inquinanti principali (NO₂ e PM10) rilevanti per il territorio limitrofo a Malpensa:

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Malpensa - Valori medi mensili biossido di azoto (NO₂)



Fonte: Arpa Lombardia, 2023

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Malpensa - Valori medi mensili particolato (PM10)



Fonte: Arpa Lombardia, 2023

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 a 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. Il trend degli NO₂ e del PM10 è abbastanza comune in tutte le centraline, a dimostrare come la qualità dell'aria e l'andamento dei livelli di concentrazione degli inquinanti sia abbastanza costante in tutto il territorio lombardo. Al netto di qualche variazione mensile la centralina di Ferno posta nei pressi di Malpensa mostra concentrazioni leggermente inferiori alle concentrazioni del 2022.

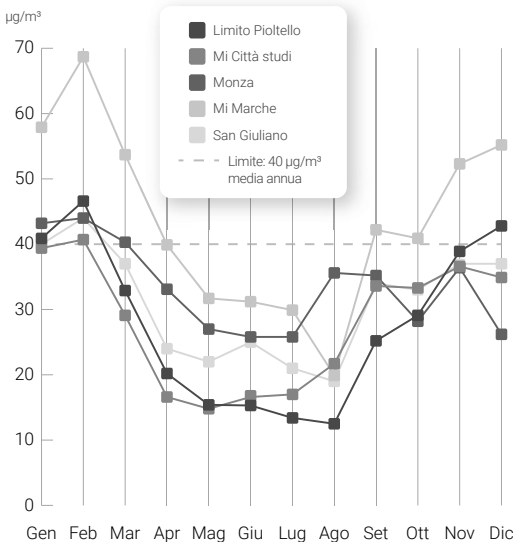
Si segnala che nel 2023 sono stati completati i passaggi burocratici per l'acquisizione definitiva da parte di SEA della centralina di Ferno a seguito della cessione di SEA Energia (precedente proprietario). La gestione della centralina resta in ogni caso affidata ad ARPA.

A seguito dell'emanazione del Decreto VIA da parte del Ministero dell'Ambiente sul Master Plan 2035, e in base alle prescrizioni formalizzate dal Parere (positivo) della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, SEA sta predisponendo il Piano di Monitoraggio Ambientale ottemperante tali prescrizioni. Nello specifico SEA, in coordinamento con Regione Lombardia e ARPA, installerà due centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria nei comuni di Somma Lombardo e Lonate Pozzolo. Il monitoraggio sarà attivato a valle della conclusione della Conferenza dei Servizi per il conseguimento della Conformità urbanistica del Master Plan.

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI LINATE

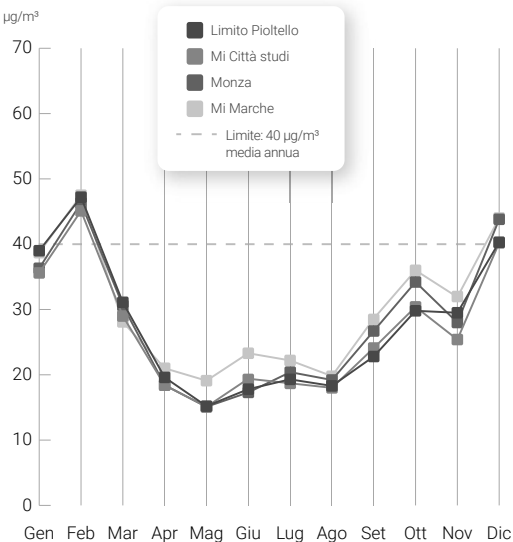
Per l'area di Linate sono considerati i dati delle stazioni di monitoraggio collocate nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Limite-Pioltello e San Giuliano) e di altre centraline poste in aree urbanizzate (Milano-Città Studi, Milano-Marche, Monza). Complessivamente, sulla base della molteplicità 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 ad 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. Di seguito le concentrazioni degli inquinanti principali (NO₂ e PM10) rilevanti per il territorio limitrofo a Linate:

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Linate - Valori medi mensili biossido di azoto (NO₂)



Fonte: Arpa Lombardia, 2023

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Linate - Valori medi mensili particolato (PM10)



Fonte: Arpa Lombardia, 2023

Nel corso del 2023 è stato presentato il Piano di Monitoraggio Ambientale del *Master Plan* 2030 ottemperante alle prescrizioni contenute nel relativo Decreto VIA. In attesa dell'approvazione formale da parte degli enti coinvolti (Regione Lombardia e ARPA) SEA ha affidato l'incarico per lo svolgimento di campagne di monitoraggio per la qualità dell'aria, da realizzarsi tramite mezzi mobili (inizio attività: primo trimestre 2024).

Nel 2023 SEA ha supportato ARPA e CNR nello svolgimento di alcune campagne di misura della qualità dell'aria all'interno del sedime aeroportuale nell'ambito di specifici progetti di ricerca. Gli esiti degli studi non sono ancora stati trasmessi dai due enti.



MilanAirports

RISORSE

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.

La Commissione aeroportuale di Linate ha approvato la zonizzazione acustica nel 2009.

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

Nota: i dati sono validi per il quinquennio 2022-2026. La fascia oraria notturna (LNIGHT) è dalle 22.00-06.00.
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.

L'aggiornamento del dato di esposizione della popolazione avviene con cadenza quinquennale come prescritto dalla Direttiva 2002/49/CE "Environmental Noise Directive" (END).



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

Nota: i dati sono validi per il quinquennio 2022-2026. La fascia oraria notturna (LNIGHT) è dalle 22.00-06.00
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.

L'aggiornamento del dato di esposizione della popolazione avviene con cadenza quinquennale come prescritto dalla Direttiva 2002/49/CE "Environmental Noise Directive" (END).

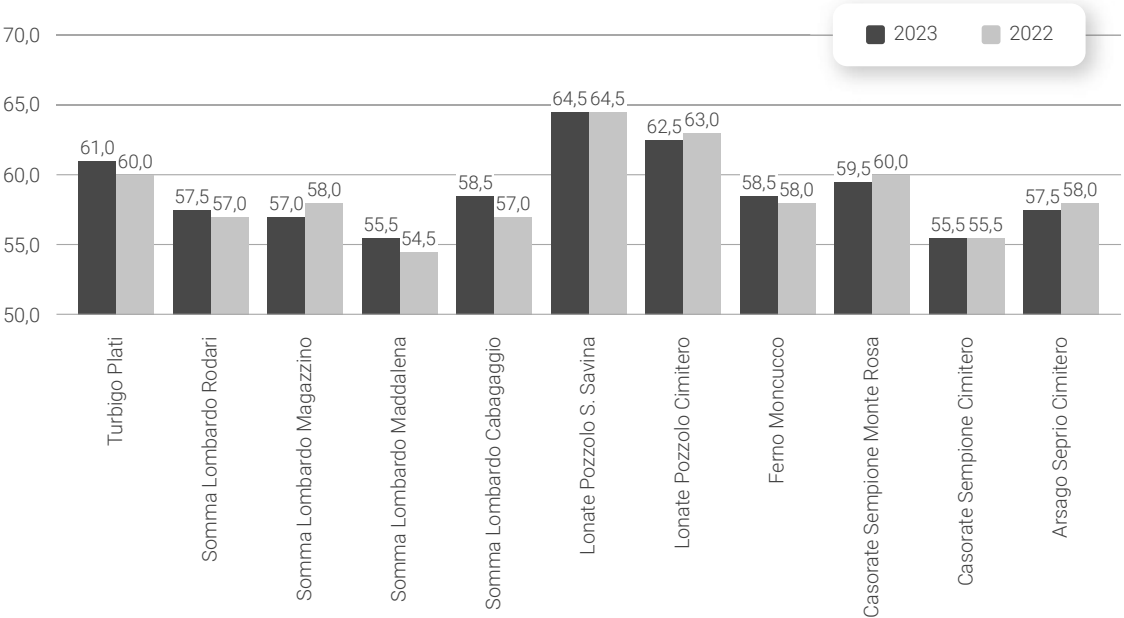
I confini di ogni area di rispetto sono individuati dalle Commissioni Aeroportuali (D.M. 31 ottobre 1997). Nell'aprile 2023 è stata approvata la zonizzazione acustica di Malpensa.

Inoltre, a febbraio la Commissione Aeroportuale di Malpensa ha approvato un documento condiviso che definisce il percorso per l'implementazione definitiva dello scenario operativo notturno sperimentato e la sua futura gestione. SEA, nel percorso di modifica dello scenario, si è impegnata in coordinamento con ENAC e ENAV a realizzare le seguenti azioni di mitigazione:

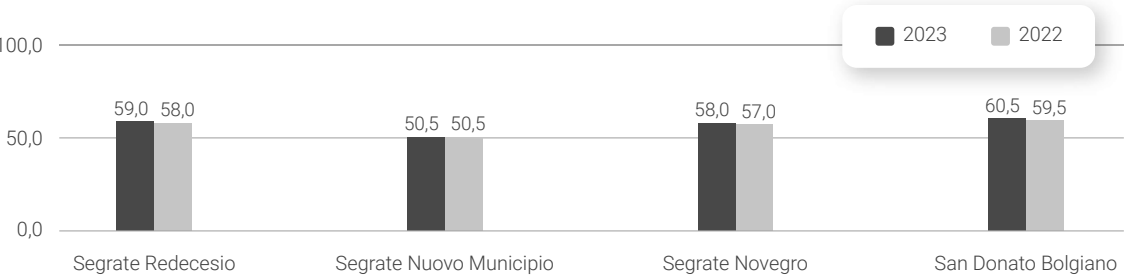
- revisione delle SID sulla base delle risultanze del tavolo tecnico della Commissione;
- esclusione dal periodo notturno degli aeromobili più rumorosi;
- implementazione di un piano tariffario che consideri i temi ambientali (Green Charges);
- definizione del Piano di Contenimento e Abbattimento del rumore.

L'aumento dei dati del monitoraggio 2023 conferma l'andamento della ripresa del traffico post-Covid, ma ancora inferiori ai dati 2019 nella maggior parte delle centraline. Il dato acustico rilevato dalle centraline è analizzato con l'ausilio di un sistema informatico. Tramite l'utilizzo dei tracciati radar dei singoli voli, forniti da ENAV, è possibile distinguere il rumore di origine aeronautica dal rumore di fondo. Le informazioni di dettaglio relative alle emissioni acustiche e all'operatività degli scali SEA sono presenti in un'apposita sezione del sito web www.seamilano.eu

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 2023. (*) 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



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
		2023	2022	2021	
COD	mg/l	279	<20	61,1	500
BOD5	mg/l	119	<20	28,2	250
Fosforo totale	mg/l	3,7	0,3	2,8	10

Fonte: SEA

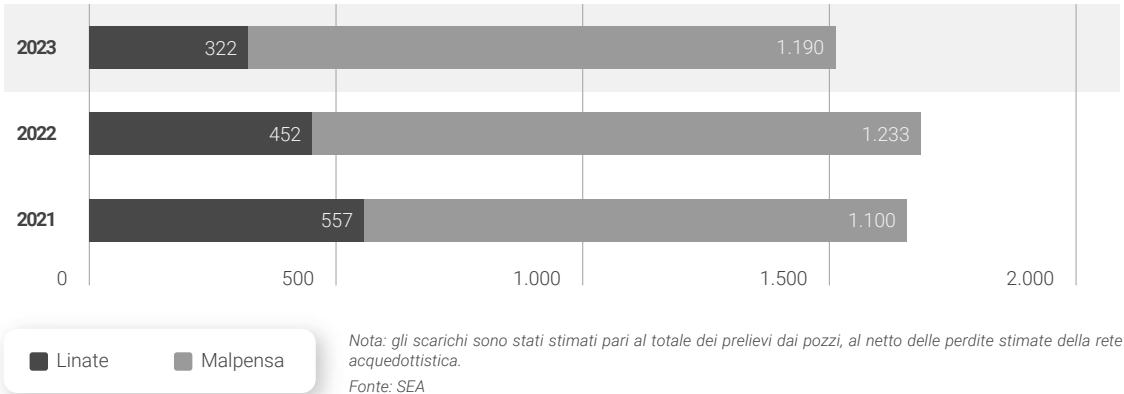
Malpensa - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2023	2022	2021	
COD	mg/l	200	143,5	87,0	500
BOD5	mg/l	84	65,5	38,3	250
Fosforo totale	mg/l	2,9	3,2	2,6	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)





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. Anche nel 2023 le temperature invernali, come per l'anno 2022, sono state meno rigide, per tale motivo sono stati richiesti un minor numero di trattamenti del *de-icing* rispetto all'anno 2021.

Liquido *de-icing* smaltito (ton)

	2023	2022	2021
Malpensa	0	0	0
Linate	275	216	304

Fonte: SEA

Le acque di dilavamento meteorico delle superfici aeroportuali sono recapitate in corpi idrici superficiali (Linate) o nella parte superficiale del sottosuolo (Malpensa) previa, per le superfici soggette alle normative regionali, separazione della frazione delle acque di prima pioggia (trattate con sistemi di disoleazione e recapitate nei pubblici collettori fognari).

Prima dei recapiti finali le acque meteoriche sono sottoposte a periodiche verifiche di qualità per i parametri evidenziati nelle tabelle, con caratteristiche qualitative ampiamente rispondenti alle normative ambientali di riferimento. 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.

Linate - Caratterizzazione degli scarichi in acque superficiali

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2023	2022	2021	
Cromo VI	mg/l	<0,1	<0,1	0,01	0,2
Rame	mg/l	<0,01	<0,01	0,01	0,1
Piombo	mg/l	0,0027	0,001	0,01	0,2
Zinco	mg/l	0,06	0,05	0,11	0,5
Idrocarburi totali	mg/l	<4	<4	0,3	5,0

Fonte: SEA

Malpensa - Caratterizzazione degli scarichi sul suolo

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2023	2022	2021	
Ph	Unità pH	7,2	7,2	7,35	8,0
COD	mg/l	<20	<20	14,7	100,0
BOD5	mg/l	<20	<20	10,7	20,0
Solidi sospesi totali	mg/l	<10	<10	6,9	25,0
Fosforo totale	mg/l	0,03	0,05	0,1	2,0
Piombo	mg/l	n.d.	n.d.	n.d.	0,2
Cromo VI	mg/l	<0,1	<0,1	0,01	0,2
Rame	mg/l	<0,01	<0,01	0,01	0,1
Idrocarburi totali	mg/l	<0,05	<4*	0,0	5,0
Zinco	mg/l	0,16	0,11	0,08	0,5
Tensioattivi totali	mg/l	<0,2	0,2	0,2	0,5

* limite minimo leggibile dallo strumento, sulla base del metodo analitico

Fonte: SEA



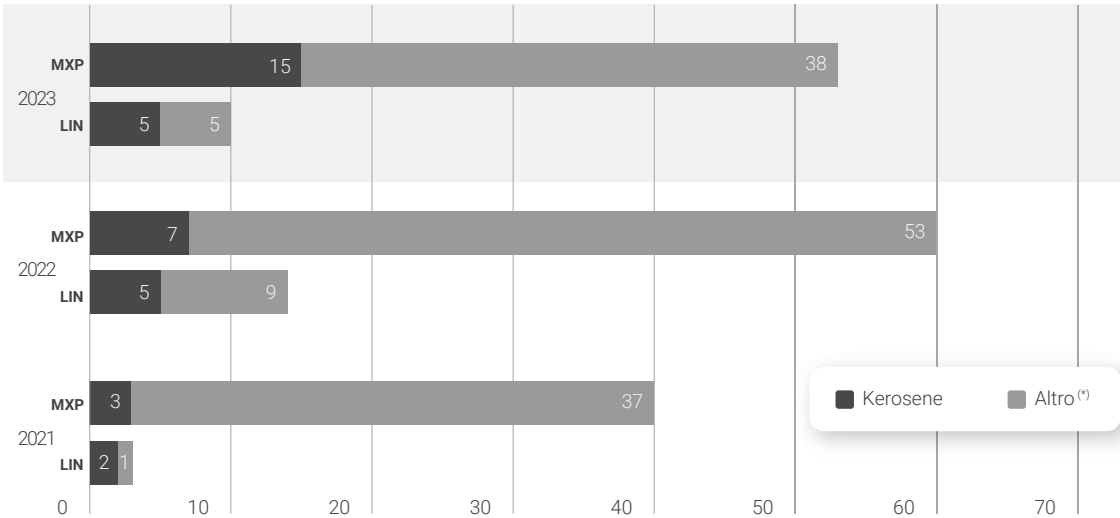
MilanAirports

RISORSE

Gestione degli sversamenti

SEA si impegna 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

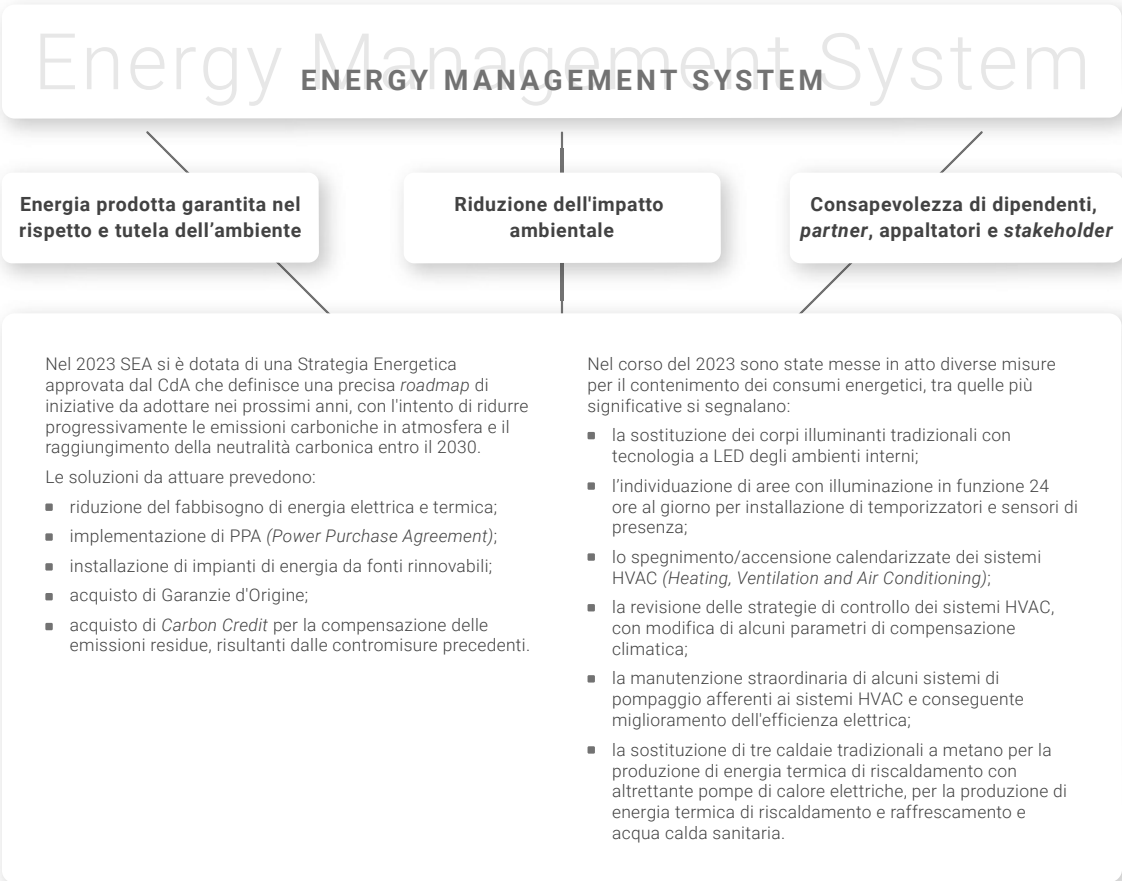
In tali condizioni, sono attivate le procedure di SEA al fine di coordinare gli interventi di pulizia, bonifica e ripristino, nelle aree interessate, delle condizioni di agibilità e sicurezza, dopo l'eventuale intervento di contenimento, dell'area interessata dallo spandimento mediante la posa di un 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, 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 miglioramento rispetto all'anno 2022. È importante sottolineare come tali valori siano in valore assoluto e non rapportati al numero di movimenti. 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 (GJ)

Unità di misura	2023		2022		2021	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Benzina	3.743	1.641	3.293	1.443	3.202	1.151
Gasolio per riscaldamento	1.928	-	2.216	-	2.436	-
Metano	134	3.855	1.604.026	633.953	2.188.162	1.151.822
Gasolio per autotrazione	18.737	8.430	18.755	8.109	16.517	6.337
Gasolio gruppi elettrogeni	873	81	-	-	-	-
Energia elettrica (da fonti non rinnovabili)	280.802	106.800	86.422	22.793	5.418	680
Energia elettrica (da fonti rinnovabili)	98.507	-	-	-	-	-
Energia termica (da fonti non rinnovabili)	301.947	106.888	186.623	30.042	-	-
Energia termica (da fonti rinnovabili)	67.500	-	-	-	-	-
Energia frigo (da fonti non rinnovabili)	396.170	-	-	-	-	-
Energia frigorifera venduta	-	-	2.171	-	14.606	-
Energia termica venduta	-	-	3.760	186.674	9.262	407.516
Energia elettrica venduta	-	-	268.328	116.580	387.893	234.813
Totale (GJ)	1.170.341	227.695	1.627.076	393.086	1.803.973	517.661

Nota: i dati del 2023 non contengono SEA Energia uscita dal Gruppo SEA a settembre 2022. 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 2020-2022). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dall'1° Gennaio 2023 al 31 Dicembre 2023" per il gas naturale e per il gasolio per il riscaldamento e i fattori di emissione del "GHG Protocol: Transport Tool, V2.6" per il gasolio per autotrazione e la benzina. Per l'energia elettrica e termica, il coefficiente di conversione utilizzato è pari a 0,0036 GJ/kWh (Fonte: GRI Sustainability Reporting Guidelines, Version 3.1).

Fonte: SEA

Energy intensity (GJ/unità di traffico)

Consumo energetico interno	Malpensa	Linate	Totale
2021	0,11	0,12	0,11
2022	0,06	0,05	0,06
2023	0,04	0,02	0,03

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

Nonostante il 2023 sia stato caratterizzato da un notevole aumento del fabbisogno energetico, sia elettrico che termico, rispetto agli anni precedenti, imputabile da un lato alla crescente ripresa delle attività aeroportuali, e dall'altro agli effetti sempre più consistenti causati dal cambiamento climatico, le misure adottate hanno permesso un contenimento dei consumi rispetto agli anni precedenti.

CONSUMI IDRICI

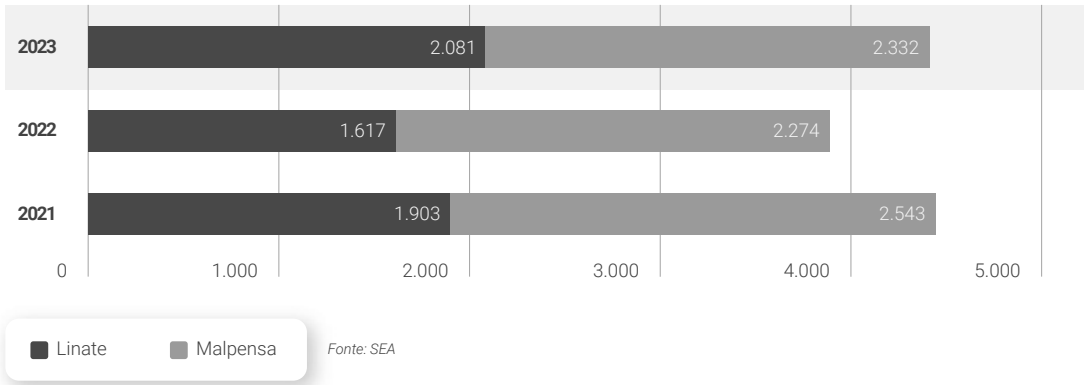
SEA ha un regime di piena autonomia nell'approvvigionamento idrico, realizzato tramite la costruzione di una serie di pozzi artesiani all'interno dei sedimi aeroportuali. Le principali fonti idriche interessate dai prelievi dell'acqua sono le falde acquifere, dalle quali è emunta attraverso 7 pozzi situati 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. Dal monitoraggio dei piezometri non risulta uno stress della falda. 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.



MilanAirports

RISORSE

Consumi idrici (MI)



Nel 2023 si è registrato un incremento del consumo idrico sia a Linate pari al 28,7%, dovuta a un utilizzo maggiore di acqua dai pozzi a scambio termico, sia a Malpensa pari al 2,5% per l'utilizzo dei cantieri.

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.

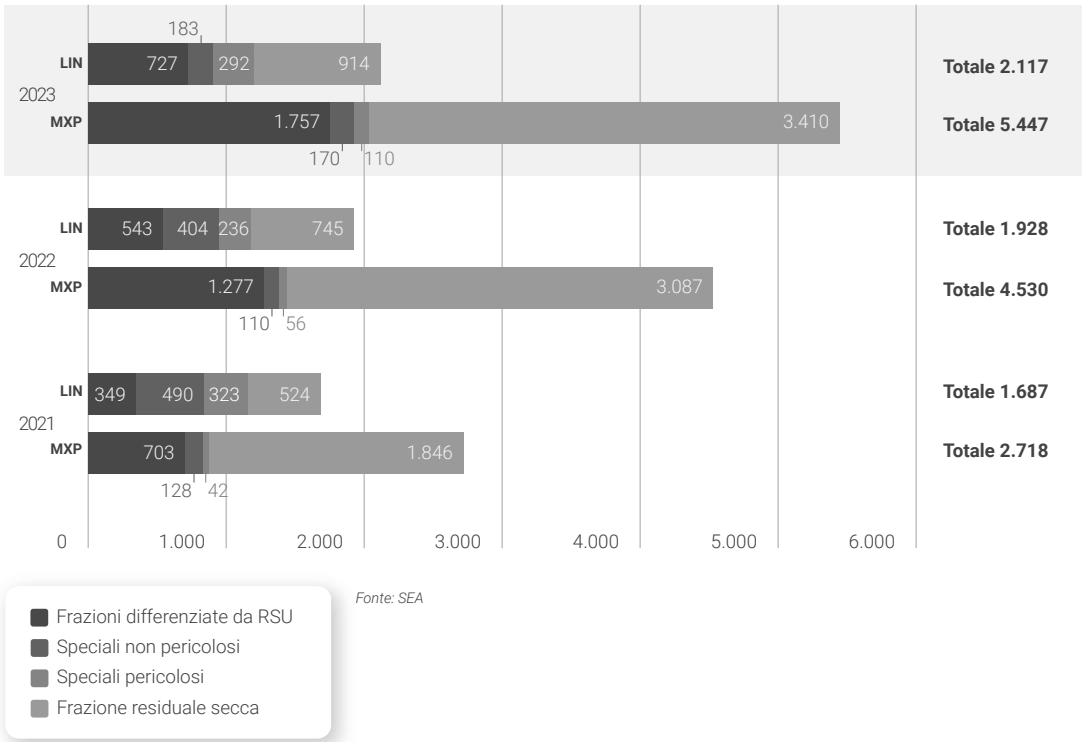
Il 2023 vede la produzione complessiva dei rifiuti pari a 5.447 tonnellate sullo scalo di Malpensa e pari a 2.117 tonnellate sullo scalo di Linate, in crescita rispetto all'anno precedente a seguito della ripresa del traffico aereo. Anche per il 2023 SEA ha confermato il proprio impegno nella raccolta differenziata di rifiuti solidi urbani e assimilati; a oggi le frazioni raccolte in modo differenziato sono: carta, cartone, legno, vetro, plastica, metallo, toner, umido e pile presso le aree dell'aerostazione aperte al pubblico. L'aumento della raccolta differenziata sullo scalo di Linate è dovuto a un maggiore controllo ai punti di conferimento dei rifiuti mentre sullo scalo di Malpensa deriva da una maggiore attenzione e verifica sul campo delle raccolte effettuate dalle aziende incaricate dei conferimenti.



MilanAirports

RISORSE

Rifiuti prodotti per tipologia (ton)



% Raccolta differenziata

	2023	2022	2021
Malpensa	47,6	41,9	43,5
Linate	60,2	49,1	39,5

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) questi sono conferiti a impianti di smaltimento finale (raccolta e trasporto smaltimento o recupero a cura di ditte specializzate/autorizzate).



MilanAirports

RISORSE

BIODIVERSITÀ E CONSUMO DI SUOLO

Una delle variabili chiave dello sviluppo sostenibile degli scali gestiti da SEA (in particolare quello di Malpensa) è costituita dalle misure di preservazione della biodiversità presente nelle aree naturali limitrofe agli scali stessi e dall'efficienza nell'uso del suolo, traducibile nell'impegno a valutare e implementare le soluzioni tecnologiche e di processo che consentano un incremento di capacità operative degli aeroporti contenendo l'espansione fisica dell'infrastruttura al di fuori dell'attuale area di sedime occupata.

Le valutazioni sulle caratteristiche di biodiversità delle aree in cui sono presenti le infrastrutture aeroportuali di Malpensa e Linate sono di seguito esposte tenendo conto dei seguenti elementi:

Lista rossa IUCN delle specie minacciate

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate (nota anche come Lista Rossa IUCN) è un ricco compendio di informazioni su minacce, requisiti ecologici e *habitat* di oltre 128.918 specie e sulle azioni di conservazione che possono essere intraprese per ridurre o prevenire le estinzioni. Si basa su un sistema oggettivo per valutare il rischio di estinzione di una specie sulla base di minacce passate, presenti e previste.

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate riconosce diverse categorie di stato delle specie:

- **Extinct (EX):** specie in cui l'ultimo individuo è morto o in cui indagini sistematiche e appropriate in termini di tempo non sono state in grado di registrare nemmeno un singolo individuo;
- **Extinct in the Wild (EW):** specie i cui membri sopravvivono solo in cattività o come popolazioni sostenute artificialmente ben al di fuori della loro area geografica storica;
- **Critically Endangered (CR):** specie che possiedono un rischio di estinzione estremamente elevato a seguito di un rapido declino della popolazione dall'80% a oltre il 90% negli ultimi 10 anni;
- **Endangered (EN):** specie che possiedono un rischio molto elevato di estinzione a causa del rapido declino della popolazione dal 50% a oltre il 70% negli ultimi 10 anni;
- **Vulnerable (VU):** specie che possiedono un rischio molto elevato di estinzione a causa del rapido declino della popolazione dal 30% a oltre il 50% negli ultimi 10 anni;
- **Near Threatened (NT):** specie che sono prossime a diventare minacciate o che potrebbero soddisfare i criteri per lo stato di minaccia nel prossimo futuro;
- **Least Concern (LC):** specie che sono pervasive e

abbondanti dopo un'attenta valutazione;

- **Data Deficient (DD):** specie rispetto a cui mancano dati disponibili relativi al suo rischio di estinzione.

Database mondiale sulle aree protette

Il *World Database on Protected Areas* (WDPA) è un progetto congiunto tra UN Environment e International Union for Conservation of Nature (IUCN), gestito dall'UN Environment World Conservation Monitoring Center. I dati per il WDPA vengono raccolti dai segretariati della convenzione internazionale, dai governi e dalle ONG che collaborano. Il WDPA utilizza la definizione IUCN di un'area protetta come criterio principale per le voci incluse nel database.

Database mondiale delle principali aree di biodiversità

Le principali aree di biodiversità (KBA) sono "siti che contribuiscono in modo significativo alla persistenza globale della biodiversità", negli ecosistemi terrestri, d'acqua dolce e marini. I siti si qualificano come KBA globali se soddisfano uno o più di 11 criteri, raggruppati in cinque categorie: biodiversità minacciata; biodiversità geograficamente limitata; integrità ecologica; processi biologici; insostituibilità.

Valutazione di biodiversità delle aree aeroportuali

Lo scalo di Malpensa è all'interno del Parco del Ticino. 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. A seguito dell'emanazione del Decreto VIA sul *Master Plan* 2035 il progetto di espansione delle infrastrutture *cargo* risulta sospeso in attesa di verifiche e approfondimenti sul quadro prescrittivo, anche alla luce dell'emanazione del D.L. n. 121/2023 (successivamente convertito in Legge n. 155/2023) che all'art. 1-ter prevede che gli esiti della VIA siano rivalutati considerando la dichiarazione dell'intervento come "opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità". In merito a questa tematica si evidenzia peraltro che la



MilanAirports

RISORSE

Regione Lombardia ha rigettato la richiesta di istituire un Sito di importanza Comunitaria nelle aree con presenza di brughiera poste a sud dell'aeroporto. Le considerazioni in tema di impatti sulla biodiversità sono quindi sospese fino a un futuro chiarimento degli sviluppi ammessi e delle conseguenti quantificazioni degli oneri compensativi relativi agli *habitat* sottratti.

Indicatori di biodiversità

	Area di Malpensa	Area di Linate
<i>IUCN Red List</i> (specie che potenzialmente sono presenti entro i 50 km dal sedime aeroportuale)	1.218 (=) di cui: ■ 4 (-3) <i>critically endangered</i> ■ 21 (-1) <i>endangered</i> ■ 63 (+1) <i>vulnerable</i> ■ 80 (-1) <i>near threatened</i> ■ 957 (-27) <i>least concern</i> ■ 60 (=) <i>data deficient</i>	1.183 (-3) di cui: ■ 3 (-3) <i>critically endangered</i> ■ 17 (-1) <i>endangered</i> ■ 53 (+1) <i>vulnerable</i> ■ 79 (=) <i>near threatened</i> ■ 937 (-31) <i>least concern</i> ■ 60 (=) <i>data deficient</i>
Aree Protette (WDPA) - Solo siti Natura 2000	98 (=)	96 (+2)
Principali aree di biodiversità (KBA)	9 (=)	6 (=)

Fonte: Integrated Biodiversity Assessment Tool (IBAT); www.ibat-alliance.org, 2023

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 2023.



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.

Personale del Gruppo

Al 31 dicembre 2023 il totale dei dipendenti del Gruppo risulta pari a 2.349 unità (2.550 se si considerano anche i lavoratori somministrati), in riduzione di 13 unità rispetto all'esercizio precedente (-0,6%). Il 33% del personale dipendente, concentrato nella categoria impiegatizia, è rappresentato dal genere femminile ed è distribuito all'interno di ciascuna categoria come segue: 35% dirigenti-quadri (108 su 305), 41% impiegati (625 su 1.515) e 7% operai (39 su 529).

La preponderante presenza di personale del genere maschile nella categoria operaia è motivata dalla specifica normativa sulle operazioni di scalo, che penalizza la popolazione femminile rispetto a quella maschile.

Personale per inquadramento e genere al 31 dicembre (n.)

	2023			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	6	42	48	6	40	46
Quadri	102	155	257	104	156	260
Impiegati	625	890	1.515	569	938	1.507
Operai	39	490	529	37	512	549
Totale	772	1.577	2.349	716	1.646	2.362

Fonte: SEA

Personale e collaboratori esterni per sede e genere al 31 dicembre (n.)

	2023			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Linate	343	701	1.044	333	723	1.056
Malpensa	531	975	1.506	483	1.031	1.514
Totale	874	1.676	2.550	816	1.754	2.570

Fonte: SEA

È proseguito nel 2023 il piano di pre-pensionamento avviato a partire da ottobre 2022.

Tale piano prevede la risoluzione del rapporto di lavoro anticipata rispetto alla finestra pensionistica, fino a un massimo di 32 mesi di anticipo, per un massimo di 446 persone.

Nel 2023 hanno lasciato l'azienda persone che hanno aderito al piano di incentivazione all'esodo su base volontaria.

Poiché l'anno 2023 è stato caratterizzato dalla ripresa del traffico aereo, che ha raggiunto i livelli pre-pandemia, si sono resi necessari inserimenti di personale volti a supportare la gestione operativa.

Non sono mancati inoltre inserimenti mirati di giovani risorse finalizzati al ricambio generazionale e alla parziale sostituzione delle persone che hanno lasciato l'azienda, anche a seguito del piano di pre-pensionamento sottoscritto con la rappresentanza sindacale.

L'inserimento delle nuove risorse è stato supportato dall'introduzione di specifiche policy di on boarding (welcome day, progetto tutor e buddy).



MilanAirports

RISORSE

Inoltre, sono stati avviati progetti di *retention* volti a fidelizzare le risorse più giovani e potenzialmente destinate a garantire il ricambio generazionale.

Sono stati sviluppati alcuni progetti volti a garantire una maggiore flessibilità della prestazione lavorativa e una maggiore responsabilizzazione delle persone: la ridefinizione della *policy* per lo *smart working*, l'eliminazione dell'obbligo di effettuare le timbrature *break* per tutta la popolazione turnista, l'allestimento di spazi nei reparti operativi per poter agevolare la fruizione dei corsi *on line* assegnati.

È stato inoltre ideato un nuovo programma di formazione *on line*, che nasce dalla collaborazione tra *SEA Academy* e la piattaforma *Goodhabit*, con l'obiettivo di rafforzare le competenze e acquisirne di nuove. Inoltre, sono state implementate iniziative formative dedicate alla parità di genere e all'inclusività.

Anche nel 2023, per la popolazione delle aree operative, è stata riproposta l'iniziativa premiante (*SEA Summer Award*), nata nel 2022, attraverso la quale ogni lavoratore ha potuto segnalare i colleghi che si sono distinti nel proprio lavoro.

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 che 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.

POLITICHE DI EMPOWERMENT

Formazione

Nel corso del 2023 le attività di formazione sono state caratterizzate da iniziative principalmente finalizzate ad accrescere il patrimonio di competenze delle persone.

Tra i progetti realizzati, si segnalano:

Mentoring - programma di formazione individuale, che ha visto il coinvolgimento di 46 persone tra *Mentor* e *Mentee*; la metodologia alla base del programma prevede che il *Mentor*, figura *senior* e con un'ampia conoscenza dell'azienda, metta a disposizione del *Mentee*, figura *junior* e in fase di sviluppo, le proprie conoscenze e competenze al fine di sostenere il percorso di crescita di quest'ultimo. Il programma consta di almeno 6 incontri *one to one* tra *Mentor* e *Mentee*.

We are Teachers - progetto che ha l'obiettivo di identificare i *Teacher* di *SEA Academy*, lanciato a fine 2022 con una *call to action*. Dopo un lavoro di analisi e valutazione delle candidature, sono stati identificati 67 *Teacher* che hanno iniziato un percorso formativo dedicato che ha previsto 33 ore di formazione in presenza strutturato in due moduli che si è concluso a novembre con un evento finale celebrativo. Il progetto ha inteso promuovere una nuova cultura dell'apprendimento basata sulla condivisione delle conoscenze e il trasferimento del sapere all'interno dell'azienda.

Piano formativo triennale "SEA Academy & Goodhabit"

- piano formativo creato per promuovere l'utilizzo della piattaforma di formazione *Goodhabit* (lanciata nel dicembre 2021) con l'obiettivo di elevare il livello di competenze delle persone in linea con il loro attuale ruolo/famiglia professionale. Dopo un primo step di familiarizzazione con la piattaforma, è stato costruito un piano customizzato sul ruolo delle persone. Il piano prevede sei corsi da completare nel corso del triennio (due per ogni anno) e altri titoli consigliati da completare a discrezione della persona. Per celebrare l'impegno di ognuno, è stato predisposto un sistema premiante in base al numero di corsi completati. I turnisti possono completare la loro formazione presso le sale *training* di Malpensa e Linate. Gli amministrativi vi accedono dal proprio *laptop*.

The European House of Ambrosetti - programma di formazione continua della quale hanno beneficiato un *pool* composto da 9 dirigenti e 35 quadri. Un portafoglio di iniziative e contenuti formativi attuali e ben strutturati che ha permesso alle persone coinvolte di poter creare il proprio percorso formativo, secondo interessi e aree di sviluppo personali.



Formazione Linguistica - formazione che ha visto il coinvolgimento di 65 colleghi per i quali la conoscenza della lingua rappresenta uno strumento di lavoro da supportare con continuità.

Formazione GDPR privacy - corsi per condividere interpretazioni e aggiornamenti sui temi in ambito *Privacy*, organizzato insieme al *team* di *Corporate Affairs & Compliance*, *Legal Counseling* e ai colleghi *Focal Point Privacy* appartenenti a funzioni/ aree aziendali interessati al Regolamento.

Formazione Codice Appalti - predisposizione e organizzazione di un progetto in *house* sui principi del nuovo Codice degli Appalti, in collaborazione con Studio Grimaldi; Funzioni *Legal*, *Supply Chain*, *Maintenance*, *Infrastructures Development*, per un totale di 38 colleghi che hanno partecipato a un momento formativo di aggiornamento in relazione al nuovo codice appalti.

Manifesto delle persone di SEA - contenitore delle dieci competenze trasversali cruciali per tutte le persone di SEA presentato ai 200 *people manager* di SEA.

Percorso formativo in “Public Speaking” - iniziativa indirizzata ai colleghi non turnisti e a un gruppo ristretto di giovani turnisti laureati. Circa 30 persone hanno completato il programma composto da quattro corsi in modalità autoapprendimento presenti sulla piattaforma *Goodhabit* e parteciperanno alla giornata di formazione in presenza organizzata con un formatore esterno.

Numero medio annuo di ore di formazione pro-capite per genere e categoria professionale

	2023			2022			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	17,5	25,7	24,7	15,9	17,0	16,9	18,7	23,6	23,0
Quadri	23,7	24,0	23,9	14,8	12,9	13,6	13,4	10,7	11,7
Impiegati	6,0	3,1	4,3	5,1	5,4	5,3	4,3	3,5	3,8
Operai	0,3	0,3	0,3	0,1	1,9	1,8	0,2	2,1	1,9
Totale	8,1	4,9	6,0	6,3	5,3	5,6	5,4	4,1	4,5

Nota: i dati non comprendono le ore di formazione mandatoria.
Fonte: SEA

CRESCITA

Per il 2023 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). Nel corso del 2023 è stato lanciato il progetto “*Smart Feedback*” nella fase “pilota” che ha coinvolto solo le persone appartenenti alle direzioni HR e *Innovation*. Il processo prevede l’osservazione di diverse dimensioni (risultati, conoscenze, comportamenti). Al momento si è conclusa la prima fase di raccolta delle osservazioni e sono in corso le attività che si concluderanno del 2024.

Dipendenti coinvolti in processi formalizzati di valutazione della prestazione suddivisi per genere e categoria professionale (%)

	2023			2022			2021		
	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE
Dirigenti	100	100	100	100	100	100	0	0	0
Quadri	34	35	35	33	32	32	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



POLITICHE DI ENGAGEMENT

Welfare

L'offerta *Welfare* di SEA, nel 2023, si è caratterizzata per un incremento delle iniziative riguardanti molteplici temi, tra i quali soprattutto quelli legati alla Salute e al *Wellbeing*; parte di queste iniziative sono altresì legate all'adesione al programma WHP - *Workplace Health Promotion* (nel 2023, infatti, SEA si è impegnata ad adottare pratiche volte a favorire l'adozione competente e consapevole di uno stile di vita attivo e a creare un ambiente libero dal fumo, incentivando la cessazione tabagica).

Per quanto riguarda la Salute, è stata realizzata una campagna di prevenzione dei melanomi (500 le visite messe a disposizione gratuitamente) ed è stato implementato un progetto di Telemedicina. È stato organizzato un *webinar*, in occasione della Giornata Mondiale senza il tabacco e sono stati organizzati ulteriori incontri da remoto, volti a sensibilizzare la popolazione aziendale soprattutto rispetto ai rischi legati al tabagismo. Sono stati, inoltre, messi a disposizione gratuitamente 30 percorsi di disassuefazione dal fumo ed è stata realizzata la campagna di profilassi antinfluenzale, sempre gratuitamente, in continuità con gli anni precedenti, tra il mese di novembre e quello di dicembre (391 i vaccini somministrati). Infine, SEA ha integrato il numero di erogatori di acqua dislocati presso le due sedi di Linate e Malpensa (a oggi, ne sono presenti 20).

Per quanto riguarda la Formazione, sono state messe a disposizione due borse di studio a beneficio dei figli dei dipendenti, per un viaggio studio in Europa e sono state erogate 493 borse di studio al merito, tra scuole medie, superiori e università. È stato, inoltre, realizzato un corso BLS - *Basic Life Support Defibrillation*, per l'utilizzo del defibrillatore; corso al quale hanno aderito 85 dipendenti SEA, tra Malpensa e Linate.

Lato *Wellbeing*, è stato implementato un portale, funzionale a promuovere il benessere psico-fisico attraverso: sconti per l'acquisto di abbonamenti a centri sportivi, l'erogazione di corsi diversificati (dalla *mindfulness* al cardio) da remoto e un'area dedicata al supporto psicologico, sempre da remoto. In aggiunta, è stato organizzato un corso di introduzione alla disciplina della *Nordic Walking* (20 partecipanti). Trasversalmente alle iniziative sopradescritte, SEA ha erogato un "Premio *Welfare*", a beneficio di tutti i dipendenti, spendibile tramite un portale di *flexible benefits*. È stata, infine, somministrata una *survey* legata al *welfare* di SEA, ovvero al grado di soddisfazione dei dipendenti e alle aspettative eventualmente divergenti rispetto alle proposte già implementate.

Sul fronte della Mobilità, ha continuato a rivelarsi particolarmente apprezzata l'iniziativa in essere (che prevede un contributo aziendale pari al 50% del costo di abbonamenti annuali ad ATM e Trenord): 322 abbonamenti sono stati richiesti nell'anno, tra nuovi e rinnovi, contro i 183 del 2022.

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		
	2023	2022	2021
Cassa assistenza sanitaria	1.380	1.455	1.513
Orario flessibile	656	810	805
Centri estivi	594	348	256
Permessi per visite mediche	589	133	69
Campagna dermatologica	500	0	0
Assegni studio	493	944	179
Cassa assistenza sanitaria (<i>check-up</i>)	397	353	327
Profilassi antinfluenzale	391	385	492
Mobilità collettiva casa-lavoro	322	182	159
Formazione BSLD	87	0	99
Servizi sociali	60	81	48
Percorsi disassuefazione fumo	30	0	0
Erogatori acqua	20	0	0
Donazioni figli colleghi deceduti	11	10	6
Assicurazione infortuni	4	4	2
<i>Part-time</i> genitore (dato medio annuale)	2	3	3
Incontri nutrizionista	2	0	0

Fonte: SEA



Talent management

L’approccio adottato dalla società per la valorizzazione dei talenti promuove la trasparenza, l’equità e la meritocrazia e assegna ai responsabili il ruolo di promotori del talento attraverso un processo di condivisione.

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 (risorse manageriali interessate da iniziative di *performance management*), ovvero per l’individuazione di *Specialist*, da considerare in *pipeline* per posizioni di *middle management*; infine per identificare *Middle Manager*, da inserire in percorsi per l’acquisizione di posizioni manageriali più complesse.

Il processo prevede la formazione di candidature a cura di HR e del Direttore della Funzione interessata. Spetta al responsabile diretto del candidato tracciare un quadro valutativo approfondito delle competenze professionali della persona, secondo una metodologia e un *format* che garantiscono informazioni dettagliate e tracciabili. Alla valutazione del Responsabile Diretto si affianca un *assessment* esterno realizzato da società terza a cura di *assessor* certificati. L’*assessment* è indirizzato ad approfondire sia i valori che le competenze che SEA ritiene centrali per il raggiungimento dei propri obiettivi, recentemente aggiornati e cristallizzati nel Manifesto delle Persone di SEA. La combinazione delle due valutazioni produce un giudizio finale di valutazione.

Nel 2023 sono stati coinvolti nel processo 5 persone di SEA.

Work-life balance: Smart Working

Nel corso del 2023 SEA ha confermato il ricorso allo *smart working* con la *policy* approvata a fine 2022 che prevedeva, con valenza a tempo indeterminato, 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.

Nell’ottobre del 2023 si è deciso di rendere più flessibile la fruizione dello *smart working*, introducendo una nuova *policy* che, pur confermando la fruizione dello stesso numero di giornate, introduce alcune novità:

- possibilità di fruire di mezze giornate di *smart working* (a inizio o fine giornata) seguite/precedute da quattro ore di ferie/rol/presenza;
- possibilità, in accordo con il proprio responsabile, di distribuire la dotazione di *smart working* settimanale su base mensile;
- incremento di una giornata a settimana per i colleghi con figli di età inferiore a 5 anni.

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 2023 si è incrementata, leggermente per gli uomini, in maniera più marcata per le donne. I dati evidenziano come il congedo parentale viene regolarmente utilizzato in maniera significativa anche dai padri che sempre più aiutano le madri nella gestione dei figli.

Diritto e fruizione dell’astensione facoltativa (n.)

	2023		2022		2021	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Diritto ⁽¹⁾	114	276	121	289	144	319
Fruizione ⁽²⁾	56	112	51	111	58	103

⁽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



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	2023*	2022	2021
Numero iscritti	4.921	4.959	5.011
Attivo netto destinato alla previdenza (milioni di euro)	286	278	266
Rendimento netto fondo	2,1%	2,30%	2,11%

^(*) I dati 2023 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.

L'attivo netto destinato alle prestazioni è investito in strumenti assicurativi di ramo I: questa scelta consente di ottenere sempre rendimenti positivi e mediamente superiori sia rispetto al TFR, sia rispetto alla media dei fondi negoziali garantiti, anche nel caso in cui si verificano andamenti negativi dei mercati finanziari.

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
Fonte: SEA

DIVERSITY

Al fine di promuovere l'equilibrio di genere nelle aree operative dove la presenza maschile è prevalente, nel corso del 2023 sono state assunte 83 donne con mansione addetto security.

Nell'ambito dei progetti aziendali sulla *Diversity & Inclusion*, in particolare nel 2023, è proseguita la collaborazione con l'associazione Valore D con il coinvolgimento di 25 colleghi di tutte le aree aziendali attraverso i Valore D TALKS, mentre le dirette *streaming* sono state offerte all'intera popolazione aziendale. È stato varato anche uno specifico corso di formazione *on line* denominato "Lotta allo stereotipo". Con la collaborazione di Parks - Liberi e Uguali, associazione di cui SEA è socia, è stata realizzata una *survey* sulla D&I, indirizzata all'intera popolazione aziendale, i cui risultati sono stati presentati attraverso una diretta in *streaming*; il *meeting* è stato anche l'occasione di confronto su come la diversità e l'inclusione siano temi che coinvolgono ogni funzione della nostra azienda, grazie alle testimonianze di diversi *people manager*.

Sempre in ambito D&I il gruppo di lavoro SEA4Equality ha proseguito le attività propedeutiche al conseguimento della certificazione di genere UNI/PdR 125/2022. L'ultimo *step* di certificazione è pianificato tra il mese di gennaio e febbraio 2024.

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi al *pay gap* tra personale femminile e maschile.



Rapporto dello stipendio medio e del reddito medio donna/uomo per categoria

	RAL 2023 ^(a)	Reddito 2023 ^(b)	RAL 2022 ^(a)	Reddito 2022 ^(b)
Dirigenti e Quadri	81%	77%	83%	79%
Impiegati	98%	93%	102%	94%
Operai	98%	96%	98%	90%

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 annuale lordo fisso, pagato al dipendente sulla base della propria mansione o per incarichi specifici.

^(b) Rapporto tra il Reddito annuo medio delle donne e quello degli uomini. Come Reddito annuo lordo si intende il salario annuale lordo al quale vengono aggiunti importi variabili annuali, ad esempio bonus legati alla performance individuale e/o alla produttività aziendale, maggiorazioni per lavoro notturno, straordinario e festivo, indennità di presenza ecc.

Fonte: SEA

La differenza maggiore si riscontra nella categoria dei Dirigenti e Quadri. Le dinamiche 2023 verso 2022 sono principalmente dovute alla riattivazione del sistema di incentivazione (MBO dirigenti e quadri) che interessa in numero maggiore di posizioni ricoperte da uomini.

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;
- organizzazione di 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 2023 SEA ha superato con successo l’audit di sorveglianza della certificazione del suo SGSSL secondo la norma UNI ISO 45001:2018.

Nel corso dell’anno il SGSSL è stato costantemente monitorato attraverso:

- 14 audit interni, di cui uno presso il cantiere “Modifica limite doganale e adeguamento/manutenzione accessi LSG Gourmet” di Malpensa
- 2 audit di follow up per la verifica dell’implementazione delle misure correttive identificate in occasione di precedenti audit interni
- 2 audit di II parte presso appaltatori Maintenance
- 1 audit presso una società di handling
- 18 audit presso concessionari (Retail/non Retail).

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 proseguita l’attività di sorveglianza e monitoraggio operativo eseguito on site denominata Safety Walk, che si avvale di check-list differenziate per tematiche di verifica: ambienti di lavoro, DPI, attività in appalto, macchinari e attrezzature, interazione uomo-veicoli, antincendio. Nel 2023 sono state effettuate 1.490 Safety Walk.

La partecipazione dei dipendenti alla sicurezza

La partecipazione e il coinvolgimento dei lavoratori è una tematica prioritaria per il SGSSL e viene implementata attraverso differenti canali:

- il canale istituzionale che regola i rapporti con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). In aggiunta alla riunione periodica annuale di sicurezza, SEA promuove la partecipazione e il coinvolgimento in occasione di modifiche significative all’organizzazione del lavoro, degli spazi, delle macchine e attrezzature e più in generale a fronte di ogni richiesta avanzata dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori;
- il sito intranet aziendale, che consente a tutti i lavoratori la segnalazione dei near miss attraverso la compilazione e invio di apposito modulo on line, corredato da istruzioni;
- l’indirizzo e-mail sicurezza.lavoro@seamilano.eu, a cui tutti i lavoratori possono scrivere per segnalare criticità legate alla salute e/o alla sicurezza presenti nel proprio posto di lavoro o in qualunque altro ambito aziendale e per avere chiarimenti o porre quesiti a tema safety;
- le interviste ai lavoratori effettuate nel corso degli audit del SGSSL.

In ottemperanza con quanto stabilito dalla normativa, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza delle società del Gruppo SEA sono stati eletti e risultano pienamente operativi.

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



MilanAirports

RISORSE

Attività di safety realizzate

Tra le attività effettuate nel corso del 2023, si evidenziano:

Emergenza Covid-19:

- a partire da maggio 2023 è decaduta la vigenza del protocollo aziendale e le relative disposizioni. In via cautelativa e in ottica di prudenza e tutela, anche di eventuali dipendenti fragili, sono state comunque mantenute alcune misure, tra cui la disponibilità di mascherine FFP2.

Valutazione dei Rischi e attività del SPP:

- Stress lavoro-correlato: in accordo alle linee guida INAIL, l'analisi dei dati a consuntivo del 2023 ha confermato la sostanziale attestazione, per tutte le figure professionali presenti, a un livello di rischio non rilevante.
- Rischio biologico: aggiornata la valutazione del livello di rischio delle attività aeroportuali potenzialmente esposte.
- Esposizione a radiazioni ionizzanti: proseguita l'attività di monitoraggio svolta dagli Esperti di Radioprotezione, nonché le apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA. È stata infine predisposta la consueta valutazione del rischio per il personale.
- Smart Working: aggiornato il documento di valutazione del rischio dello *smart working*, effettuando di rimando anche l'aggiornamento informativo al personale.
- Rischio chimico: rivisti i prodotti in utilizzo presso i reparti aziendali ed effettuata la relativa valutazione rispetto alla metodologia di utilizzo.
- Rischio fulminazione: aggiornato il documento di valutazione del rischio fulminazione di tutti i fabbricati aziendali a seguito della modifica normativa di riferimento.
- Campi elettromagnetici ad alta frequenza: aggiornata la relativa mappatura; come per le precedenti, i dati rilevati risultano abbondantemente al di sotto dei limiti normativi di riferimento.
- Rischio aggressioni, violenze e molestie sul luogo di lavoro: predisposte due valutazioni distinte, una relativa al rischio aggressione durante le attività lavorative e l'altra in riferimento alle violenze e molestie sul luogo di lavoro, predisponendo le relative misure di mitigazione.
- Lavoratrici gestanti e puerpere in periodo di allattamento: aggiornata la relativa valutazione del rischio

e predisposta l'informativa al personale distribuita in modalità *read & sign*.

- Figure professionali: aggiornate le Schede di Valutazione del Rischio di alcune Figure Professionali e le relative dispense informative a seguito di modifiche organizzative e di evidenze emerse negli *audit* effettuati sul campo, nell'analisi degli infortuni e dei mancati infortuni, dalle segnalazioni fatte direttamente dai lavoratori o riportate dai RLS, dagli aggiornamenti effettuati sui singoli rischi specifici.

Prevenzione Incendi e Gestione delle Emergenze

Sono state effettuate 34 simulazioni di emergenza presso gli scali aeroportuali, che hanno visto sia il coinvolgimento delle funzioni aziendali che hanno un ruolo attivo nei piani di emergenza, sia di tutto il personale aziendale presente presso le aerostazioni dei *terminal* di Malpensa e Linate, gli edifici ausiliari SEA, SEA Prime, AIS. Le prove e i test di emergenza ed evacuazione, effettuati in accordo col piano stabilito, hanno dato esito positivo. Tutti gli aspetti migliorativi emersi sono stati gestiti e rendicontati nel Registro Antincendio, dove vengono inoltre inserite le analisi delle cause e l'individuazione di azioni migliorative e/o correttive, ove necessarie. È continuato il processo di revisione dei piani di emergenza, e in particolare quello relativo al *Terminal 2*, riaperto il 31 maggio 2023, con l'inserimento di un allegato specifico per la gestione coordinata delle emergenze con la società che gestisce il *duty free*.

Formazione in tema di Salute e Sicurezza del Lavoro

Nel 2023 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 3.421 partecipanti per 16.551 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;
- aggiornamento Attrezzature in conformità all'Accordo Stato Regioni 2012;
- aggiornamento della formazione in materia di Radioprotezione D. Lgs. 101/20 per il personale *Security*;
- formazione antincendio per il mantenimento della certificazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze;



MilanAirports

RISORSE

- aggiornamento della formazione in materia di Radioprotezione D. Lgs. 101/20 per il personale *Security*;
- corso Norme CEI 11/27 propedeutiche alla nomina di personale PES E PAV;
- il modulo DUVRI e le condizioni contrattuali;
- corso denominato "comportamenti sicuri" per 154 preposti delle aree operative in collaborazione con Istituto Piepoli.

SEA ha inoltre aderito al progetto denominato *Break* Formativo proposto da Confindustria Varese e ATS Insubria. Le sessioni formative, organizzate direttamente presso le postazioni di lavoro e con il coinvolgimento attivo dei lavoratori, sono finalizzate a potenziare l'efficacia della formazione sulla sicurezza, mantenendo alta la percezione del rischio. Nel corso dell'anno sono stati progettati ed erogati 5 *Safety Flash* in modalità *Break* Formativo presso i reparti operativi e manutentivi, che hanno coinvolto circa 250 persone.

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 la normativa vigente prevede controlli sanitari periodici. Il servizio aziendale di medicina del lavoro elabora il calendario annuale delle visite e effettua gli accertamenti sanitari periodici mirati a constatare l'assenza di sopraccitate 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 sopraccitate controindicazioni allo svolgimento delle mansioni cui è adibito il lavoratore.

4. **Sopralluogo annuale del Medico Competente agli ambienti di lavoro.** In un'ottica di miglioramento delle misure di tutela dei lavoratori e della partecipazione dei loro rappresentanti a tali iniziative, è stato stabilito di effettuare due sopralluoghi annuali degli ambienti di lavoro, con la partecipazione oltre che dei Medici Competenti e del RSPP, anche dei RLS.

Nel 2023 sono state effettuate 848 visite periodiche complessive per i due scali e 23 visite a richiesta.

Prevenzione e mitigazione degli impatti all'interno delle relazioni commerciali

Sono state attuate e si mantengono aggiornate nel tempo 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).



MilanAirports

RISORSE

Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

SEA provvede alla valutazione dei rischi in modo sistematico, selezionando gli approcci e le metodologie riconosciute e adempiendo alla redazione del Documento di Valutazione dei Rischi.

Tale documento, o parte di esso, viene aggiornato a seguito di introduzione di nuove normative, modifiche ai processi produttivi e/o organizzativi, modifica o inserimento di nuovi impianti, mezzi e attrezzature che siano significativi ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori, in caso di infortuni gravi, di *near miss* significativi o quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità. Le risorse interne del Servizio di Prevenzione e Protezione, debitamente formate e costantemente aggiornate, presiedono al processo avvalendosi ove necessario di professionisti esterni.

Il processo aziendale di analisi - valutazione dei rischi - definizione di priorità per interventi e correttivi per l'eliminazione e riduzione dei rischi per i lavoratori e i terzi avviene inoltre attraverso altre modalità che richiedono un grande impegno nella raccolta di dati, fra le quali: attività di *audit* interni - anche a sorpresa - e di seconda parte presso operatori commerciali *retail* e *non retail* e cantieri, sopralluoghi e monitoraggi (*Safety walks*), segnalazioni dai RLS e dai lavoratori attraverso i canali predisposti, raccolta di incidenti/mancati incidenti, rapporti di infortuni, interviste con i lavoratori.

Al verificarsi di condizioni particolari e/o eccezionali vengono inoltre attivati processi ad hoc, come nel caso dell'emergenza Covid-19 e della relativa redazione dei protocolli aziendali e operativo sanitario. Il SGSSL SEA, certificato secondo la norma UNI ISO 45001:2018, viene dunque costantemente alimentato dalla varietà e molteplicità degli *input* descritti.

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). Nel 2021 non si sono registrati infortuni sul lavoro, decessi e malattie professionali relativi a tali lavoratori, nel 2022 si segnala un infortunio sullo scalo di Malpensa e nel 2023 si segnalano 2 infortuni sullo scalo di Malpensa; il numero totale di ore lavorate è pari a 73.707 per il 2021, 254.959 per il 2022 e 358.271 nel 2023.

L'indice infortunistico per il 2023, tenuto conto del completo recupero dei volumi di traffico pre-Covid, ha realizzato una buona *performance*, mantenendosi al di sotto dei valori precedenti il periodo pandemico.



Indicatori infortunistici del Gruppo per sede

		2023		2022		2021	
		Numero	Tasso	Numero	Tasso	Numero	Tasso
Infortuni sul lavoro registrabili	Linate	8	4,83	20	12,73	11	8,23
	Malpensa	17	7,25	19	8,49	15	7,79
	Totale	25	6,25	39	10,24	26	7,97
di cui Decessi	Linate	0	0	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
di cui Infortuni con gravi conseguenze	Linate	0	0	1	0,64	0	0
	Malpensa	1	0,43	0	0	0	0
	Totale	1	0,25	1	0,26	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	1.657.794		1.570.907		1.336.254	
	Malpensa	2.344.341		2.236.980		1.926.387	
	Totale	4.002.135		3.807.887		3.262.641	

Gli indicatori infortunistici sono calcolati come segue:

- Tasso infortuni sul lavoro registrabili: n. infortuni sul lavoro registrabili/ore lavorate *1.000.000
- Tasso decessi: n. decessi risultanti da infortuni sul lavoro/ore lavorate *1.000.000
- Tasso infortuni con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi): n. infortuni con gravi conseguenze (a esclusione dei decessi)/ore lavorate *1.000.000
- Tasso malattie professionali: n. malattie professionali/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

Anche quest'anno, accanto a quanto definito dalla norma UNI 7249, l'Azienda ha monitorato un indicatore di *performance* (denominato IF SEA), che tiene in considerazione i soli infortuni per i quali è possibile identificare e implementare specifiche misure preventive. Nel 2023 i due indici coincidono.

Assenteismo

Il tasso di assenteismo totale relativo ai dipendenti del Gruppo SEA nel 2023 risulta in decremento rispetto al 2022 (-1,2%) come conseguenza del definitivo superamento della situazione pandemica. Tale fenomeno, che interessa entrambi i generi ed entrambi gli scali, risulta tuttavia leggermente più marcato per la popolazione femminile (-1,6% in valore assoluto), in particolare sullo scalo di Malpensa, che passa da 7,1% del 2022 a 5,2% del 2023; anche per la popolazione maschile la riduzione si registra in maggior misura sullo scalo di Malpensa (-1,2% in valore assoluto), passando da 5,4% del 2022 a 4,2% del 2023.

L'andamento decrescente del tasso di assenteismo è riconducibile in gran parte al superamento dello stato di emergenza sanitaria iniziato nel 2020, che riporta i valori quasi in linea con i livelli medi degli anni precedenti alla pandemia (4%).

Tasso di assenteismo per genere e sede

	2023	2022	2021
Linate	4,3%	5,2%	2,9%
Donne	3,3%	4,7%	2,4%
Uomini	4,8%	5,4%	3,1%
Malpensa	4,5%	5,8%	3,5%
Donne	5,2%	7,1%	4,4%
Uomini	4,2%	5,4%	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).

Le 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 nel 2022 (ultimo dato disponibile) di oltre 440 miliardi di euro, pari al 22,7% del PIL 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. In Lombardia opera il 18,6% delle imprese attive italiane, che nel 2022 rappresentavano però circa il 26% dell'export del Paese (oltre 162 miliardi di euro). La sola provincia di Milano realizza un valore dell'export paragonabile a quelli di regioni come Piemonte o Toscana. La forza della regione è ampiamente riconducibile alla dinamicità della sua base produttiva e alla partecipazione al lavoro dei suoi abitanti (68,2% il tasso di attività contro il 60,1% della media nazionale). 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 112 mila *start-up* innovative operanti in Italia, più di 23 mila (21,3%) sono localizzate in Lombardia.

Il peso dell'economia lombarda nel contesto nazionale

Indicatore *	Lombardia	% su totale Italia
PIL (mld €)	442,2	22,7
Imprese attive	721.597	18,6
Export (mld €)	162,2	25,9
Export manifatturiero (mld €)	123,8	26,8
Occupati	3.326.800	19,6
Start up innovative attive	229.123	21,3

* Dati riferiti al 2022 con esclusione di: export manifatturiero (2019), imprese attive, occupati e start up innovative (2021).

Il grado di internazionalizzazione dell'economia e la dislocazione dei principali mercati d'interesse per gli operatori economici del territorio sono dei significativi *driver* dell'evoluzione della domanda di trasporto aereo origine-destinazione. La Lombardia si contraddistingue come regione *gateway*, ossia principale punto di ingresso di beni, servizi e capitali stranieri in Italia (per via della presenza di multinazionali e dei principali nodi infrastrutturali), ma anche come punto di uscita. La spiccata vocazione internazionale si traduce in una forte integrazione nelle catene del valore globali, con una strategia di crescita orientata ai mercati esteri in misura maggiore rispetto alla media delle regioni italiane. Il commercio estero è particolarmente rilevante per il sistema produttivo regionale perché da questo proviene oltre il 40% del fatturato delle imprese manifatturiere.



LA QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Nel corso del 2023 Unioncamere Lombardia ha realizzato - presso oltre 6 mila imprese lombarde del settore manifatturiero (industria e artigianato), del commercio e dei servizi - un'indagine 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.

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 (61% di giudizi positivi) e del settore servizi (62%).

Valutazione dell'accessibilità territoriale alle infrastrutture aeroportuali lombarde (%)

	Industria	Artigianato	Commercio	Servizi
Ottima	17	12	13	20
Buona	44	34	35	42
Sufficiente	21	21	23	17
Insufficiente	4	3	5	3
Scarsa	1	3	1	2
Non presente	14	28	22	18

Fonte: Unioncamere Lombardia "Risultati dell'indagine qualitativa sulle infrastrutture lombarde - anno 2023"

In termini di qualità complessiva il numero di aeroporti lombardi viene considerato sufficiente dal 66% delle imprese di servizi, dal 61% dell'industria e dal 60% del commercio. L'ipotesi di specializzare gli aeroporti minori nei servizi cargo viene condivisa da una quota di imprese che oscilla tra il 27% dei servizi e il 39% dell'industria. Circa un terzo delle imprese ritiene che i servizi merci aeroportuali siano adeguatamente sviluppati e che i collegamenti intermodali non siano sufficienti. Infine, la qualità del servizio aeroportuale, in termini di affidabilità e velocità, trova d'accordo la metà del campione intervistato.

Valutazione di qualità delle infrastrutture aeroportuali lombarde

	Industria	Artigianato	Commercio	Servizi
Aeroporti sufficienti per il territorio	3,7 61%	3,6 55%	3,8 60%	3,9 66%
Gli aeroporti minori dovrebbero specializzarsi nel cargo	3,2 39%	3,2 35%	3,1 31%	3,0 27%
Servizi merci adeguatamente sviluppati	3,0 28%	3,0 27%	3,1 27%	3,1 28%
Sviluppo insufficiente dei collegamenti intermodali	3,1 33%	3,1 33%	2,9 23%	3,0 31%
Trasporto aereo affidabile e veloce	3,7 55%	3,5 51%	3,4 46%	3,5 44%

Fonte: Unioncamere Lombardia "Risultati dell'indagine qualitativa sulle infrastrutture lombarde - anno 2023"

Valori medi su scala 1-5, dove 1-2= completo disaccordo e 4-5= completo accordo % di rispondenti che hanno indicato i valori 4-5



MilanAirports

RISORSE

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

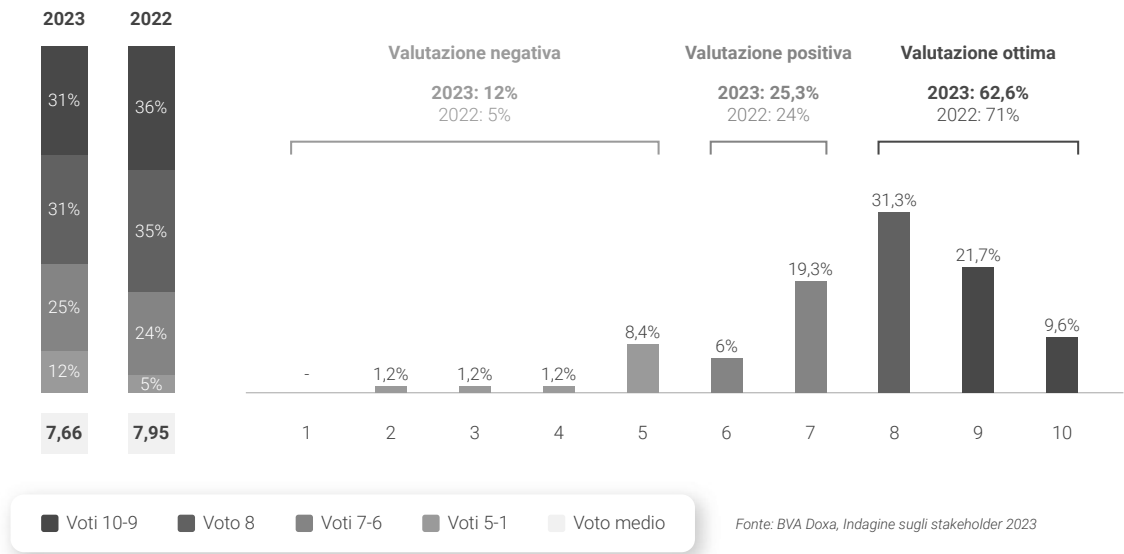
Stakeholder	n° interviste	% su totale	
Fornitori	10	12	
Clienti Aviation (Vettori, Handler)	18	21,7	
Clienti Non Aviation	9	10,8	
Autorità di Controllo	7	8,5	
Mondo bancario/finanziario	14	16,9	
Azionisti	4	4,8	
Società/Territorio (Ambiente, Istituzioni, Mondo Produttivo, Media, Mondo sociale)	21	25,3	Stakeholder business 62 interviste (74,7%)
Totale intervistati	83	100%	Stakeholder sociali 21 interviste (25,3%)

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 ottobre e novembre 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).

La valutazione complessiva di SEA da parte degli *stakeholder* intervistati (ai quali è stato chiesto di esprimere un giudizio sintetico in scala 1-10) nel 2023 si è mantenuta positiva e sostanzialmente in linea rispetto alle rilevazioni precedenti (7,66 il valore medio delle valutazioni contro il 7,95 registrato l'anno precedente). Solo il 12% degli intervistati ha dato una valutazione compresa tra 1 e 5. Il 25,3% ha espresso un giudizio positivo, mentre il restante 62,6% si è attestato su valutazioni molto positive (da 8 a 10).

Valutazione complessiva di SEA da parte degli stakeholder (2023 vs. 2022)





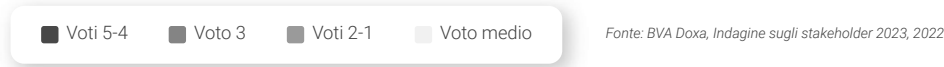
Osservando come si è evoluta nel tempo la valutazione di SEA espressa da ciascuna categoria di *stakeholder*, si nota come siano rimaste tendenzialmente molto positive da parte di tutti gli interlocutori, con l'unica eccezione dei clienti *aviation* che, dopo una parentesi in ascesa nel 2022, hanno riallineato il loro giudizio sul livello di piena sufficienza che era stato espresso nel periodo pre-pandemico.

Evoluzione della valutazione di SEA nell'opinione degli stakeholder

Stakeholder	2023	2022	2019
Fornitori	8,5	8,9	8,0
Clienti <i>Aviation</i>	6,4	7,1	6,5
Clienti <i>Non Aviation</i>	8,6	8,0	8,4
Autorità di Controllo	7,6	7,7	7,7
Mondo bancario/finanziario	8,4	8,5	8,4
Società/Territorio	7,5	8,1	7,3
Azionisti	8,0	8,5	-
Media generale	7,6	7,9	7,5

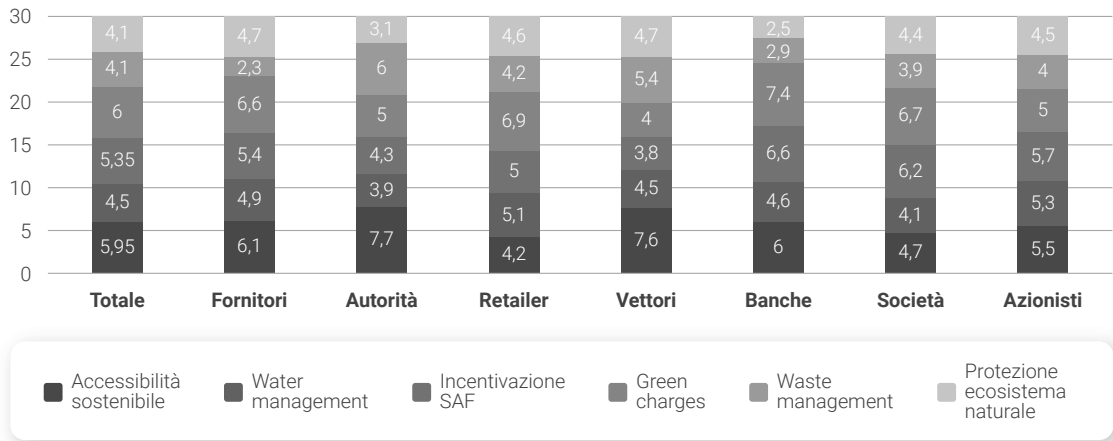
Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023, 2022; MPS, Indagine sugli stakeholder 2019

Valutazione delle competenze distintive di SEA (scala 1-5)



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. Non si sono avute modifiche rilevanti rispetto alle valutazioni espresse nella rilevazione precedente.

Le priorità ambientali di SEA secondo gli stakeholder

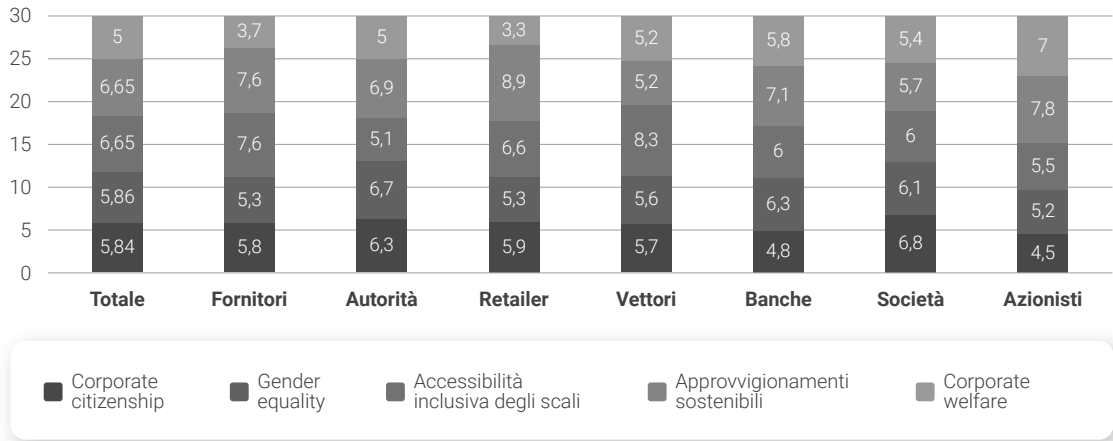


Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

È stato inoltre chiesto allo *stakeholder panel* di esprimere una valutazione di priorità delle questioni ambientali e sociali su cui è richiesto un impegno futuro (in un orizzonte di 3 anni) da parte di SEA. Gli intervistati hanno attribuito un punteggio di urgenza a un gruppo predeterminato di item, attingendo da un *plafond* complessivo di 30 punti.

Le azioni di sostenibilità ambientale considerate prioritarie secondo gli *stakeholder* 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.) a pari merito con quelle riguardanti l'applicazione alle compagnie aeree di tariffe modulate su parametri ambientali (inquinamento e rumore). A seguire c'è l'introduzione di incentivi ai vettori per l'adozione di carburanti a basso tenore di emissioni di CO₂.

Le priorità sociali di SEA secondo gli stakeholder



Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

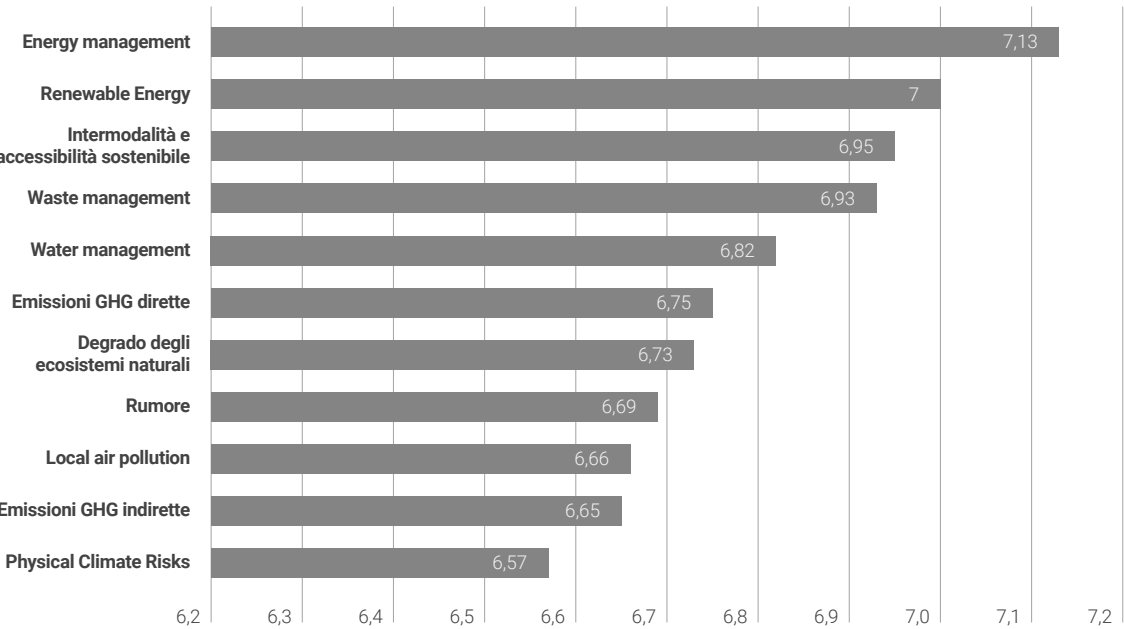
I temi sociali su cui risulta prioritario l'impegno di SEA agli occhi degli *stakeholder* sono invece quelle riguardanti l'accessibilità delle proprie infrastrutture e i servizi alle persone con disabilità, unitamente a una politica di approvvigionamenti sostenibili presso la filiera di fornitura. Seguono le tematiche della *corporate citizenship* (impegno a supporto della comunità) e dell'equità di genere.



MilanAirports

RISORSE

Le performance ambientali di SEA secondo gli stakeholder

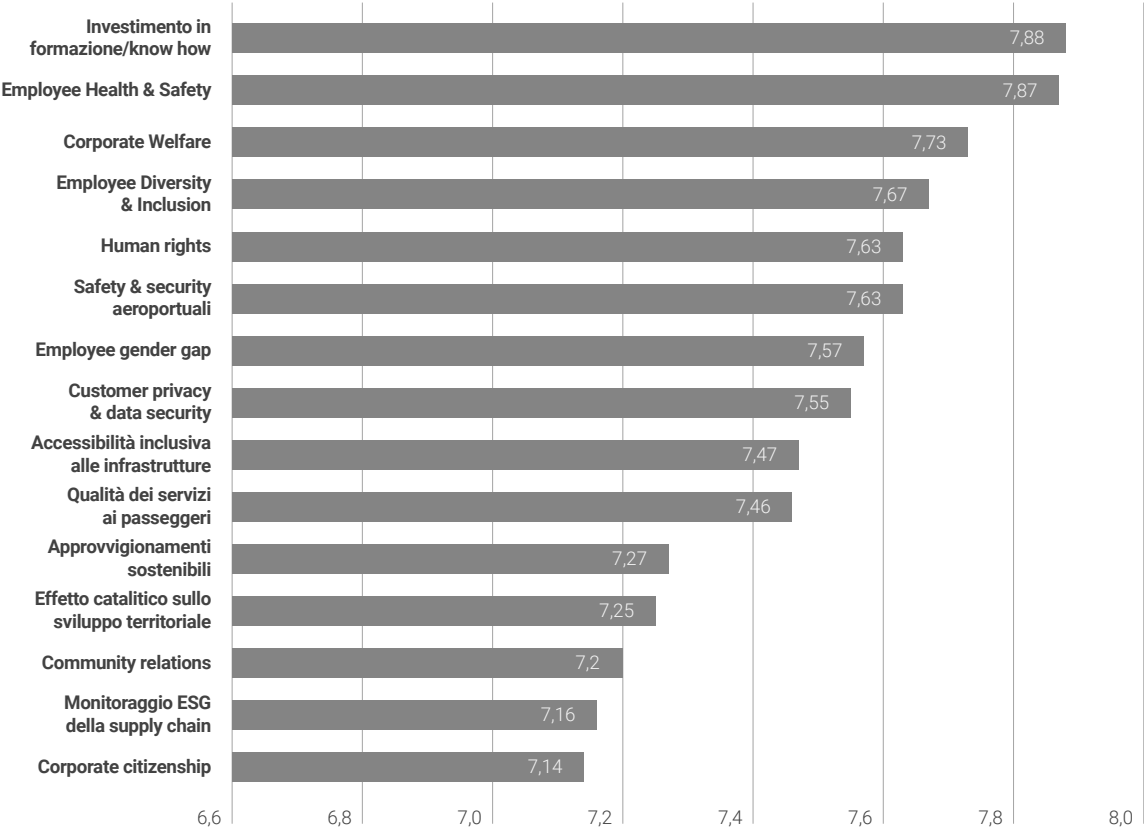


Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

È stato infine chiesto agli *stakeholder* intervistati di esprimere una valutazione, in scala 1-10, del grado di impegno e dei risultati ottenuti da SEA - in base alla loro percezione - su una serie di temi ambientali, sociali e di *governance* ricadenti nel perimetro di materialità dell'azienda. Per quanto riguarda i *topic* ambientali le valutazioni sono state tutte al di sopra della sufficienza e hanno oscillato tra il 6,57 della gestione dei rischi climatici fisici e il 7,13 assegnato all'*energy management*. I temi ambientali sono quelli ai quali è stato assegnato un livello di *performance* mediamente inferiore (6,8 la media), con valutazioni particolarmente vicine al valore minimo per la gestione del rumore e dell'inquinamento atmosferico e le azioni di contenimento delle emissioni di CO₂ di *scope 3*. Le *performance* sociali di SEA sono invece state valutate molto più positivamente, all'interno di un *range* compreso tra il 7,14 assegnato alla *corporate citizenship* e il 7,88 attribuito agli investimenti in formazione e *know-how*. Il valore medio delle *performance* sociali attribuite a SEA dagli *stakeholder* si è attestato sul 7,5.



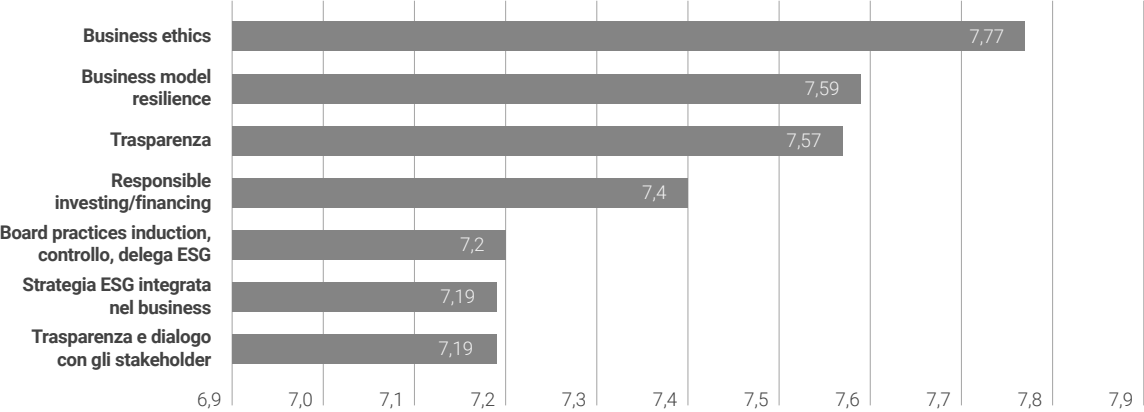
Le performance sociali di SEA secondo gli stakeholder



Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

Infine, le performance riguardanti la governance integrata di SEA hanno avuto anch'esse un buon riconoscimento da parte del panel intervistato, con valutazioni comprese tra il 7,19 per la trasparenza e il dialogo con gli stakeholder e il 7,77 per la business ethics. Il valore medio delle performance è stato pari a 7,4.

Le performance di governance integrata di SEA secondo gli stakeholder



Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023



MilanAirports

RISORSE

Relazioni con i clienti Aviation

Nel corso del 2020 (in seguito alla pandemia da Covid-19) SEA ha ridefinito la *policy* commerciale per lo sviluppo del traffico passeggeri e merci presso l'aeroporto di Malpensa. Gli strumenti commerciali adottati, oltre a favorire un rapido recupero dell'offerta, pongono particolare attenzione alla sostenibilità di lungo periodo delle strategie perseguite.

La *policy* commerciale del Gruppo SEA identifica tre differenti segmenti di traffico di aviazione commerciale, e, per ciascuno di essi, definisce gli obiettivi prioritari in materia di sviluppo del traffico aereo. In particolare:

Traffico passeggeri di lungo raggio

- sviluppo di nuovi collegamenti diretti
- recupero della capacità offerta ai livelli pre-crisi (es. prima del 2020) e incremento su rotte già operate nel 2019 (USA e India)
- destagionalizzazione dei programmi operativi dei vettori, ovvero estensione dell'operatività di rotte stagionali (oltre una completa stagione IATA)
- implementazione di collegamenti di breve e medio raggio a sostegno dei flussi di traffico in connessione sistematica con voli di lungo raggio, nell'ambito di *partnership* e accordi di rete su Malpensa.

Traffico passeggeri di breve e medio raggio

- posizionamento di una flotta di almeno tre aeromobili incrementali *narrow-body*, basati a Malpensa, con prevalente attività finalizzata allo sviluppo di nuovi collegamenti diretti
- definizione di piani pluriennali di sviluppo sullo scalo di Malpensa, con *target* minimo di un milione di posti offerti (bidirezionali su base annua) e tassi di crescita annuali pianificati
- utilizzo di una flotta con un basso impatto ambientale, che si attesti su valori di rumorosità media ponderata sullo scalo inferiori a 1,6 dB per posto offerto su base annua.

Traffico cargo

- creazione di nuove basi operative a Malpensa o potenziamento dell'attività di basi già esistenti
- incremento di frequenze da parte di vettori non basati, su mercati strategici
- sviluppo di attività da parte di nuovi vettori, su mercati strategici.

Per approfondimenti: <https://seamilano.eu/business/it/b2b/compagnie-aeree>



MilanAirports

RISORSE

Relazioni con i clienti Non Aviation

La relazione con il comparto *retail* è un elemento fondamentale nella strategia commerciale di SEA per la migliore valorizzazione possibile dell'offerta nei confronti dei passeggeri. In particolare, all'interno della Direzione *Non Aviation* il team "*Retail Operations Management*" offre un supporto continuativo ai sub-concessionari per le esigenze infrastrutturali e manutentive e per attività di gestione degli assets propri e comuni (attività di cantiere, problematiche di primo intervento su guasti, necessità di manutenzioni, tesserini ecc.). Ciò si sviluppa attraverso contatti frequenti, nonchè attraverso una serie di attività quali *brand meeting* semestrali e sopralluoghi settimanali nei punti vendita, con confronti sull'andamento - sia nel *day-by-day* che a livello di *Headquarter* - all'interno di *business review* strutturate e focalizzate sui principali indicatori (*performance*, dati di traffico ecc.).

PROFILO DEI PASSEGGERI

La verifica del profilo dei passeggeri degli aeroporti SEA viene effettuata mediante somministrazione di interviste *face to face* nell'arco dell'anno, in base a quote di campionamento specifiche per i tre *terminal* (Linate, Malpensa T1, Malpensa T2). Il totale dei passeggeri intervistati nel 2023 è stato pari a 4.862. I soggetti da intervistare vengono selezionati secondo una procedura sistematica (uno ogni 10) ai filtri del controllo sicurezza, quindi in partenza. Tale procedura garantisce 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 2023

Numero totale di passeggeri intervistati
4.862

Sistema	
Genere maschile	56%
Età media	39 anni
Cultura universitaria	53%
Residenti in Italia	72%
Permanenza media in aeroporto	137 minuti
Motivo di viaggio principale	Vacanza/turismo 54% 

Fonte: CFI Group

CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT E GESTIONE RECLAMI

Per governare la relazione con i passeggeri SEA utilizza la piattaforma CRM; nel 2023 il numero di iscritti è stato pari a 4.259.228, di cui 244.234 hanno prestato il consenso all'invio di comunicazioni di *marketing*. Il numero di iscritti complessivi è in calo rispetto agli anni precedenti, anche a causa delle cancellazioni che la Società deve garantire in *compliance* con la normativa di riferimento vigente in materia di protezione dei dati personali. Per quanto riguarda la segnalazione dei reclami, i canali disponibili sono numerosi ma viene privilegiato il contatto sui siti aziendali, pari all'80%. SEA tratta tutti i reclami e le segnalazioni sui servizi offerti con la massima attenzione 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 2023 si registra un aumento del +20% dei reclami ricevuti (1.919) rispetto al 2022, derivante dall'aumento del traffico 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; la carenza di personale nel settore *Handling Aviation* in Europa dopo gli anni di



MilanAirports

RISORSE

pandemia ha ostacolato il ritorno alla normale capacità operativa degli aeroporti e rappresenta una criticità che SEA gestisce nell'ambito della relazione con gli *handler*.

Classificazione dei reclami per aree tematiche nel 2023 (%)

Tipologia	%
Bagagli e <i>lost & found</i>	24
Controlli sicurezza	19
<i>Check-in, imbarco</i>	10
Operativo voli	5
Parcheggi	15
<i>Comfort</i>	7
Informazioni	2
<i>Retail</i>	3
Altro	15

Fonte: SEA

Nel 2023 sono aumentati i reclami per il danneggiamento dei beni ai controlli di sicurezza e nei parcheggi. Tuttavia, l'installazione delle nuove macchine DS-CB con tecnologia TAC sui controlli di sicurezza sugli scali che consentono di portare i liquidi nei bagagli senza limitazioni ha avuto invece un riscontro molto positivo da parte dei passeggeri. Per quanto riguarda i parcheggi nel 2023 sono state installate 70 telecamere di sorveglianza le cui immagini permettono alle forze dell'ordine di intervenire nei confronti dei responsabili di furti e danneggiamenti.

La Relazione con i Fornitori

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.

Nel 2023 è proseguita l'attività intrapresa nel 2022 che ha portato a 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.

La "Politica di Acquisti Sostenibili", che sancisce i

principi ispiratori dei processi e delle decisioni d'acquisto e la sua declinazione nel "Codice di condotta dei Fornitori", viene sottoscritta da tutti i fornitori che si iscrivono all'albo o partecipano a gare pubbliche. Nel corso dell'anno è proseguita la raccolta delle adesioni al codice da parte dei fornitori del gruppo già presenti in albo.

Il sistema di valutazione dei fornitori che richiedono l'iscrizione all'Albo include i seguenti ambiti:

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 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). Tali valutazioni sono ispirate alla considerazione che il rapporto con il fornitore sia una *partnership* finalizzata al 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



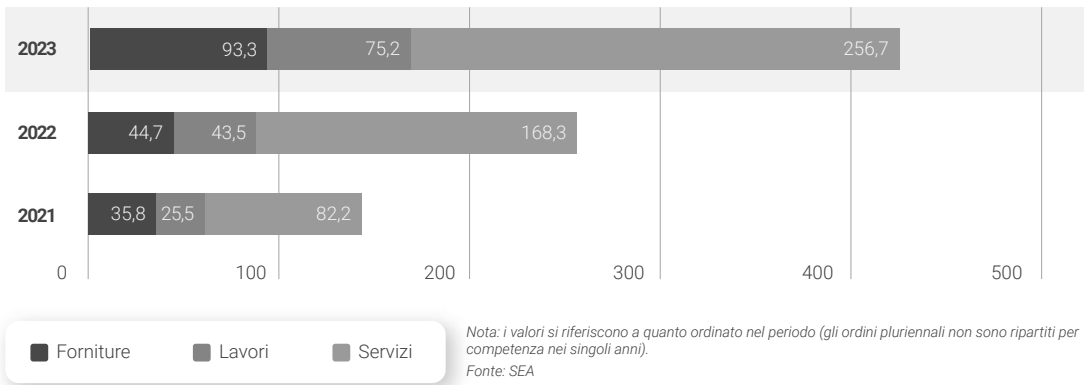
MilanAirports

RISORSE

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)



L'uscita dal Gruppo di SEA Energia ha comportato un aumento dei volumi complessivi di ordinato dovuti all'acquisto di energia (elettrica e termica) sul mercato.

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 digitalizzata e dematerializzata. Le gare sono gestite 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. L'albo 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. L'albo fornitori è utilizzato per 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.

Nel 2023, per rafforzare ulteriormente le *partnership* del gruppo SEA con la propria catena di fornitura è iniziata l'attività di revisione della piattaforma che renderà più efficace e agile il suo utilizzo da parte dei fornitori; questa nuova piattaforma sarà pienamente disponibile nella prima metà del 2024.

Al 31 dicembre 2023 i fornitori presenti nell'albo SEA ammontavano a 910, e anche in questo esercizio è continuata la campagna di riqualificazione dei fornitori sulla base del nuovo Codice di condotta dei Fornitori SEA; a fine 2023, i fornitori che hanno già aggiornato il loro profilo, con l'accettazione del Codice di Condotta dei Fornitori SEA, sono 495 (54%).



MilanAirports

RISORSE

Profili di sostenibilità dei fornitori in albo al 31 dicembre 2023

Profilo	Qualificati	
Adozione Codice Etico	408	45%
Adesioni convenzioni internazionali	28	3%
Beneficio di riduzione tasso INAIL ultimo triennio	166	18%
Bilancio di Sostenibilità	103	11%
Certificazione Bilancio di Sostenibilità	35	4%
Certificazione EMAS	26	3%
Certificazione ISO 9001	640	70%
Certificazione ISO 14001	329	36%
Certificazione ISO 50001	47	5%
Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/2001	262	29%
Nomina Referente Sicurezza per singoli contratti/commesse	326	36%
Riferimenti Diritti Umani nel Codice Etico	291	32%
Sistema Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro	376	41%
Certificazione SA 8000	48	5%
Certificazione ISO 45001	143	16%
Certificazione ISO 27001	67	7%
Certificazione ISO 37001	39	4%

Nota: la qualifica dei fornitori ha una validità triennale e il profilo di valutazione avviene all'inizio del processo di iscrizione all'Albo.
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.

Si segnala che il nuovo Codice dei contratti pubblici - D. Lgs. 36/23, efficace dal 1° luglio 2023, costituisce il nuovo riferimento normativo di gestione delle gare sopra soglia UE. Di conseguenza, nel 2023, si è operato nell'osservanza dei vincoli del precedente codice, e del nuovo.

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).
Fonte: SEA



MilanAirports

RISORSE

Con riferimento alle gare pubbliche, la selezione dei concorrenti è avvenuta sulla base dei criteri di qualificazione soggettivi, nonché afferenti la capacità economico-finanziaria e tecnico-professionale degli stessi, nell'osservanza dei vincoli posti dai due codici, applicabile a SEA nella parte relativa ai settori speciali, nel pieno rispetto dei principi del Trattato UE. Con riferimento agli affidamenti "core sottosoglia" e "no core" la procedura interna prevede l'invito di almeno tre 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. Al fornitore affidatario del contratto, tra i 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 del contratto, viene attuata una puntuale verifica dell'osservanza delle norme in tema di sicurezza del lavoro nell'attività d'impresa,

Anche nel 2023 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, nelle 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. Include anche 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 e innovazione

SEA è impegnata a perseguire l'eccellenza nella gestione 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*;
- 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 alcuni dei progetti implementati:

Smart Security

Dopo l'installazione sullo scalo di Linate (primo aeroporto in Europa) 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 - nel 2023 sono state installate anche a Malpensa *Terminal 1*. Inoltre, 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. Tali innovazioni hanno abilitato una sensibile riduzione dei tempi di attesa e assicurato al passeggero un eccellente servizio rendendo i controlli più sicuri e veloci.

Face boarding

Il sistema consente ai passeggeri di Linate (ITA Airways e Scandinavian Airlines) 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 attraverso l'esposizione a *scanner* biometrici che operano nel pieno rispetto della *privacy*. I dati acquisiti vengono archiviati per un anno e non vengono utilizzati per fini commerciali.



MilanAirports

RISORSE

Self-service Bag Drop

Si tratta di postazioni che permettono ai passeggeri di imbarcare i bagagli da stiva in totale autonomia riducendo i tempi di attesa e favorendo anche la *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*.

Virtual Desk

Il sistema è 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.

WI-FI

La connessione *wireless* ad alta velocità è gratuita per i passeggeri senza limiti di tempo. Con un semplice *click*, l'accesso è immediato e multilingua, privo di *login*, e consente ai passeggeri di poter comunicare velocemente, ricercare informazioni sui mezzi di trasporti, sulla città di Milano e molto altro ancora.

ChatBot

È l'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 a diverse esigenze (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).

Website

Il *network* di siti SEA annovera 11 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
ClubSEA
Parkwing

Corporate

SeaMilano

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) e *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. SEA ha consolidato presso la Commissione Europea un posizionamento che la vede come soggetto aeroportuale più attivo insieme



MilanAirports

RISORSE

a Aeroports de Paris e Royal Schipol Group nell'accesso ai programmi finanziati dalla Unione Europea, in particolare in ambito *Connecting Europe Facilities* (CEF).

SEA è coinvolta attualmente in progetti che fanno riferimento a tre diversi programmi dell'Unione Europea:

- CEF (sviluppo di infrastrutture aeroportuali per implementare i collegamenti ferroviari, ridurre gli impatti ambientali e aumentare la resilienza ai cambiamenti climatici);
- HORIZON (implementazione di soluzioni nei vari ambiti della filiera dell'idrogeno e dell'intermodalità);
- SESAR (sviluppo di soluzioni per l'aumento della capacità operativa del *network* aeronautico, riducendo gli impatti ambientali, sviluppo di soluzioni per l'*Advanced Air Mobility*).

Nell'ambito dei vari programmi, sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

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. Il progetto si è concluso nel 2023 con lo sviluppo di quattro APP - *Smart Unload*, *Smart Truck*, *Smart Move* e *Smart Corridor* - legate alla piattaforma *Smart City* delle Merci.

PASS4CORE: Parking Areas implementing Safety and Security FOR (4) CORE network corridors in ITALY

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. In particolare, sono previsti un parcheggio sicuro e attrezzato con sistemi di protezione, nonché un'adeguata offerta di servizi alla persona (docce, servizi igienici, *snack bar*) e in futuro di servizi tecnici per i mezzi (officina, gommista, lavaggio camion e in prospettiva sistemi innovativi di ricarica e rifornimento). Nel 2023 sono iniziati i lavori di predisposizione dell'area oggetto di intervento.

MXP-NLINE

Il progetto, 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.

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 continuate nel corso del 2023 e i lavori previsti verranno conclusi entro il 2026.

U-ELCAME: 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). SEA si propone di sviluppare, seguendo le linee guida stabilite da ENAC, la definizione e pianificazione di casi d'uso per il trasporto merci da Malpensa *Cargo City* verso destinazioni strategicamente individuate in Lombardia. L'obiettivo è testare l'interoperabilità nello spazio aereo tra velivoli senza pilota e velivoli controllati tradizionalmente. Il progetto che coinvolge 51 *partner*, concentrati su 3 *cluster* (Italia, Spagna e Francia) è in corso e avrà una durata di 36 mesi (2022-2025).

eMAGO (electrification of Milan Airports' Ground Operations)

Il progetto rappresenta un significativo progresso nell'implementazione di soluzioni sostenibili e innovative, offrendo due soluzioni chiave per la fornitura di



MilanAirports

RISORSE

energia sia a Linate che a Malpensa:

- l'implementazione di 84 *Aircraft Ground Power Units* (AGPU) per fornire energia agli aeromobili durante le operazioni di terra, dopo l'atterraggio e prima del decollo;
- l'installazione di 94 stazioni di ricarica elettrica, sia *air-side* che *land-side*, per alimentare i veicoli aeroportuali di SEA e degli *handlers*, oltre che ulteriori 100 prese di ricarica intelligenti - *Smart Power Sockets* - per alimentare i mezzi di rampa e di servizio agli aeromobili (*Ground Support Equipment* - GSE).

I lavori sono in corso di realizzazione e si concluderanno nel 2025.

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 creare un "*Multimodal Traffic Management Ecosystem*" (MTME), basato su una "*Polycentric Multimodal Architecture*" (PMA), che fornisca strumenti e linee guida per l'ottimizzazione della gestione multimodale del traffico passeggeri e merci. La soluzione verrà testata in due *living lab*: l'aeroporto di Malpensa, per i passeggeri, e il porto di Herøya, per le merci. Nel corso del 2023, ha avuto inizio il potenziamento del sistema AOP (*Airport Operations Plan*) in uso a SEA, con l'inserimento di tre nuove funzionalità, due per l'aeroporto di Malpensa relative al monitoraggio dello stato delle autostrade e dei treni Malpensa Express, e una per l'aeroporto di Linate, relativa allo stato della Metropolitana. Il progetto si concluderà nel 2024.

OLGA: HOlystic & Green Airports

Il progetto, della durata di 60 mesi, 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. Per SEA il *Workpackage* di maggiore importanza, sia in

termini di *effort* del personale che di investimenti, è quello dell'"*Energy*" che ha come protagonista l'idrogeno; SEA, con la collaborazione di SNAM e RINA-C, si è vincolata a disegnare il proprio "*green H2 hub*", a installarlo e a testarne l'utilizzo. Nell'ambito di OLGA saranno sviluppate a Malpensa diverse iniziative; 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 multimodal* 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: è stato avviato il progetto "*Truck Pooling*" (*Cargo export spare capacity optimization*), grazie al quale verranno ottimizzati gli spazi sui camion che viaggiano da/verso la *Cargo City* di Malpensa; questa ottimizzazione della capacità permetterà di ridurre i flussi di traffico dei mezzi pesanti sulla viabilità che afferisce all'aeroporto e, di conseguenza, anche le emissioni di CO₂;
- trasporto merci via treno tra l'aeroporto e il centro città: è stato definito il progetto *SPOT Smart Parcels On Train* che 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.



MilanAirports

RISORSE

ClimOp: Climate assessment of innovative mitigation strategies towards Operational improvements in Aviation

Il progetto aveva 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. È stata effettuata una attività di modellizzazione degli *operational improvement* selezionati che ha consentito una stima iniziale dell'impatto sugli *stakeholder* in termini di variazione dei costi operativi diretti, delle prestazioni umane e della sicurezza. Al termine del Progetto sono state definite tre *mitigation strategies* per l'implementazione di cinque diversi *operational improvement*: *Strategic Network Planning*, *Climate-Optimised Intermediate Stop Operations*, *Climate-Optimised Flight Planning*, *Flying Low and Slow*, *Engine-Off taxiing*. Le *mitigation strategies* sono state condensate in una serie di *recommendations* concise rivolte ai diversi *stakeholder* interessati. I lavori si sono conclusi nel 2023.

TH2ICINO (Towards H2hydrogen Integrated eEconomies In Northern Italy)

Il progetto, della durata di 48 mesi, mira a sviluppare e dimostrare un ecosistema completo dell'idrogeno - *Hydrogen Valley* - che copra una geografia specifica, partendo dalle attività locali/regionali e includendo più fasi della catena del valore: dalla produzione allo stoccaggio, trasporto e *off-take*, per arrivare, in futuro, all'apertura del mercato ad altri *stakeholder* e utenti finali come le industrie (già esistenti nell'area). TH2ICINO sosterrà la diffusione di micro-economie dell'idrogeno sviluppando e dimostrando una *Hydrogen Valley* integrata da 6 casi d'uso replicabili, tra i quali l'area focalizzata intorno all'Aeroporto di Malpensa che ha il proprio punto di forza nell'impianto di produzione e distribuzione dell'idrogeno previsto dal progetto OLGA. Il maggiore impegno di SEA riguarda l'*Off-takers' Evolution* che la vede impegnata:

- nella definizione della *baseline* della domanda di idrogeno partendo dall'attuale scenario dei trasporti (mezzi disponibili, percorsi, logistica, ecc.);
- nella partecipazione alla creazione di un *Technical Plan* per il *retrofitting* dei mezzi dei singoli use case;
- nel *retrofitting* di alcuni mezzi di piazzale e relativa valutazione dell'impatto degli stessi;
- nel test del *decision support tool* per la gestione delle attività di *retrofitting*.

ALRIGHT2 (Airport-Level Demonstration of Ground refuelling of Liquid Hydrogen for Aviation)

Il progetto, della durata di 48 mesi, nasce da un'iniziativa di ENEA con l'obiettivo di capitalizzare il lavoro di OLGA e di TH2ICINO. L'obiettivo è la realizzazione di un sistema dimostratore di rifornimento H2 per aeromobili che potrebbe essere realizzato a Malpensa per soluzione *refuel in to airplane* e a Parigi per una soluzione *tank swap*.

Urban Air Mobility

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 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; 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.

ACCORDI E INIZIATIVE SEA PER LA ROADMAP ALL'IDROGENO NEI PROCESSI AEROPORTUALI

L'accordo siglato con Airbus nel 2022, che ha riguardato studi di fattibilità finalizzati nel breve periodo alla realizzazione di un *hub* per il rifornimento di idrogeno per uso non aeronautico, nonché alla pianificazione di



infrastrutture per l'uso di idrogeno nell'aviazione nel lungo periodo, si sta sviluppando in un sistema di iniziative di SEA sul tema idrogeno.

Attraverso i progetti finanziati dell'unione europea SEA sta collaborando per sviluppare modelli di *governance* per le *hydrogen valley*, prototipi di veicoli aeroportuali a idrogeno (Progetto TH2ICINO), sistemi di produzione idrogeno verde per auto-trazione *on-site* (OLGA), dimostratori per i processi di *refuelling* aeronautico con idrogeno liquido (ALRIGH2T).

Questo impegno trasversale ha poi trovato un riconoscimento nel coordinamento del *workgroup aerodromes*, nell'ambito della *Alliance for Zero Emission Aviation*, affidato a SEA per conto di ACI Europe; con questa iniziativa la Commissione Europea - DG Difesa e Spazio intende definire la *roadmap* sull'aviazione con propulsione elettrica e a idrogeno nelle loro varie declinazioni tecniche.

Tutte queste attività sono viste da SEA come essenziali per sé e per l'industria aeroportuale, perché, pur focalizzate su sviluppi tecnologici di medio e lungo periodo, richiedono a breve che la pianificazione delle infrastrutture aeroportuali inizi a integrare le esigenze che ne deriveranno, in termini di infrastrutture per la fornitura dei nuovi vettori energetici, di spazi per gli impianti di trattamento, stoccaggio e distribuzione, sollecitando proattivamente lo sviluppo della necessaria normativa da parte degli enti europei e nazionali (EASA, ENAC, ecc.).

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 di SEA

Environment	Safety	Social	Quality	Governance
Airport Carbon Accreditation - 4+ Transition Level ¹ ISO 14001 ² ISO 50001 ³ BREEAM in Use ⁹	ISO 45001 ⁴	Family Audit ⁸ ISO 27001:2013 ⁷	ISO 9001:2015 ⁵	ISO 37001:2016 "Anti-bribery Management System" ⁶

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 Sistema di Gestione per la Qualità dei servizi erogati.

⁶ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

⁷ Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.

⁸ Certificazione per l'impegno sul work-life balance.

⁹ Certificazione delle prestazioni ambientali degli edifici (Corpo F Linate).



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 delle attività aviation
Aviazione Commerciale

SISTEMA

Nel 2023 il sistema aeroportuale di Milano rappresentato dagli aeroporti di Linate e Malpensa ha gestito 35,3 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto al 2022 e in linea con il 2019. Per quanto concerne l'attività *cargo*, che nel 2023 ha registrato 667 mila tonnellate di merce, si rilevano una riduzione del -7% rispetto all'anno precedente e un incremento del +21% nel confronto con il 2019. In termini di movimenti (passeggeri e *cargo*) nel 2023 sono stati gestiti complessivamente 279 mila movimenti, in crescita del +9% vs. 2022 e in riduzione del -5% vs. 2019; sul totale dei movimenti gestiti, il 90% è riconducibile ad attività passeggeri e il 10% ad attività *cargo*. Infine, prendendo come riferimento l'indicatore delle WLU (*work load unit*), nel 2023 sono state registrate 42 milioni di WLU, in crescita rispettivamente del +16% e del +3% nel confronto con il 2022 e il 2019: rapportando l'andamento delle WLU con l'evoluzione dei movimenti (vs. 2019) si osserva che le WLU unitarie per movimento sono aumentate, con effetti positivi in termini di contenimento dell'impronta acustica e dell'inquinamento atmosferico generato (a parità di flotta utilizzata o altre condizioni).

Principali indicatori di traffico di aviazione commerciale

	Passeggeri			Merci (ton.)			WLU (K)			Movimenti (n.)		
	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %
Malpensa	25.891.407	21.213.970	22,0	665.655	715.497	-7,0	32.610	28.427	14,7	195.587	180.568	8,3
Linate	9.372.429	7.669.173	22,2	1.537	1.679	-8,4	9.393	7.693	22,1	83.813	75.388	11,2
Sistema	35.263.836	28.883.143	22,1	667.192	717.177	-7,0	42.004	36.119	16,3	279.400	255.956	9,2

Nota: i dati non comprendono i transiti; WLU=passeggeri + merci e posta in quintali
Fonte: SEA

A livello di distribuzione del traffico per area geografica, la regione che genera il maggior numero di passeggeri è quella europea (14,9 milioni), seguita dal mercato domestico (9,9 milioni) e da quello *extra* europeo (5,8 milioni). Il mercato di lungo raggio nel 2023 ha rappresentato 4,7 milioni di passeggeri: in particolare, la prima area di destinazione per volume di passeggeri è il Medio Oriente, seguito da America del Nord, Asia, Africa e Centro/Sud America.

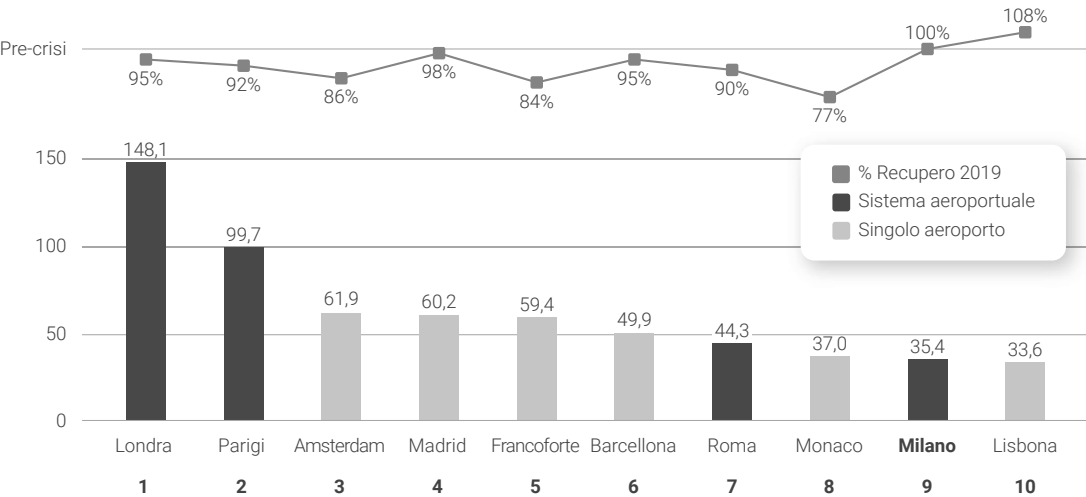
Distribuzione del traffico passeggeri per area geografica (% vs. 2022)

Area geografica	Mln	%
Italia	9,9	+2
Europa	14,9	+25
Extra-Europa	5,8	+34
Medio Oriente*	1,8	+44
America del Nord*	1,4	+33
Asia*	0,9	+281
Africa*	0,3	+59
Centro/Sud America*	0,3	+31

* Traffico lungo raggio (>3.500 Km)
Fonte: SEA

Nel confronto con i principali aeroporti e sistemi aeroportuali in Italia e in Europa, Milano si colloca rispettivamente al secondo e al nono posto per volumi di passeggeri gestiti: nella rappresentazione grafica che segue, oltre al numero dei passeggeri gestiti nel 2023 (che include i passeggeri in transito, da cui la differenza di +0,1 milioni di pax rispetto al valore riportato nella tabella), sono esposte le percentuali di recupero rispetto al 2019 (anno pre-crisi).

Ranking dei principali aeroporti e sistemi aeroportuali in Europa



Nota: valori in milioni di passeggeri; il dato esposto include i passeggeri in transito
Fonte: ACI Europe

MALPENSA

L'aeroporto di Malpensa nel corso del 2023 ha gestito 25,9 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto al 2022 e in contrazione del -10% rispetto al 2019 (la flessione rispetto al 2019 è riconducibile alla chiusura temporanea - dal 27 luglio al 26 ottobre 2019 - dell'aeroporto di Linate, con contestuale trasferimento delle attività su Malpensa). In termini di distribuzione del traffico per area geografica, emerge che il segmento *Europe* detiene la quota di mercato maggiore con il 43% dei passeggeri gestiti nel 2023, in crescita di +2% rispetto al 2022 e in riduzione di -1% rispetto al 2019. Seguono il mercato *extra Europe* con il 20% dei passeggeri gestiti nel 2023 (in incremento di +2% sia rispetto al 2022 sia rispetto al 2019), il *Domestic* con il 19% (in riduzione di -8% rispetto al 2022 e di -1% rispetto al 2019) e il *Long Haul* con il 18% (in aumento di +4% rispetto al 2022 e in linea con il 2019).

Il numero dei vettori dedicati all'attività passeggeri nel 2023 è stato pari a 95 (sono considerati tutti i vettori che nel 2023 hanno effettuato almeno 10 movimenti) e il numero delle destinazioni raggiunte è stato pari a 187 (sono state considerate tutte le destinazioni - in termini di aeroporti - con almeno 1.000 passeggeri trasportati nel 2023).

Passeggeri per area geografica (%)

Area geografica	2023	2022
Domestico	19	27
Internazionale di cui	81	73
Europa	43	41
Extra-Europa	20	18
Long Haul	18	14

N. Vettori e destinazioni

	2023	2022
Vettori	95	88
Destinazioni	187	180



Nel 2023 sono stati registrati 169 mila movimenti passeggeri, in aumento del +13% rispetto al 2022 e in riduzione del -21% rispetto al 2019. Tale attività è ripartita tra movimenti diurni e notturni rispettivamente nella misura del 92% e dell'8%.

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Arrivo Diurni	74.085	65.218	7.688	9.688	81.773	74.906
Partenza Diurni	80.919	71.937	6.839	9.226	87.758	81.163
Arrivo Notturni	10.230	9.234	5.786	6.147	16.016	15.381
Partenza Notturni	3.391	2.509	6.649	6.609	10.040	9.118
Totale	168.625	148.898	26.962	31.670	195.587	180.568

*(06:00 - 22:59 diurno | 23:00 - 05:59 notturno)
Fonte: SEA

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Passeggeri in arrivo	2.552.358	2.912.211	10.414.928	7.696.965	12.967.286	10.609.176
Passeggeri in partenza	2.522.896	2.871.522	10.401.225	7.733.272	12.924.121	10.604.794
Totale passeggeri	5.075.254	5.783.733	20.816.153	15.430.237	25.891.407	21.213.970

Fonte: SEA

Numero di passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Nazionali	5.075.254	5.783.733	10.332	3.867	5.085.586	5.787.600
Internazionali	13.574.729	10.775.002	52.105	33.746	13.626.834	10.808.748
Intercontinentali	7.241.424	4.655.235	109.923	84.524	7.351.347	4.739.759
Totale	25.891.407	21.213.970	172.360	122.137	26.063.767	21.336.107

Fonte: SEA

LINATE

L'aeroporto di Linate ha gestito 9,4 milioni di passeggeri nel 2023, pari al +22% rispetto all'anno precedente e al +43% rispetto al 2019, anno in cui - come anticipato - lo scalo è stato oggetto di lavori di manutenzione che ne hanno comportato la chiusura tra il 27 luglio e il 26 ottobre. A contribuire all'incremento dei passeggeri gestiti rispetto al 2019, oltre a un aumento dei movimenti operati, è stata anche la capacità media offerta in termini di posti a movimento: tale indicatore nel 2023 si è attestato allo stesso valore dell'anno precedente (156 posti a movimento), mentre, nel confronto con il 2019, è cresciuto del +13%. Il *load factor* medio annuo, pari al 72%, risulta in aumento sia rispetto al 2022 (+66%) sia rispetto al 2019 (+68%).

Il traffico gestito a Linate, aeroporto dal quale non possono essere operati voli verso destinazioni *extra-UE*locate a una distanza ortodromica superiore ai 1.500 km, vede la prevalenza del segmento *Domestic* (con una quota di passeggeri del 51%, costante rispetto al 2022 e al 2019), seguito dalle mete in area *Europe* (41% nel 2023, valore invariato rispetto al 2022 e in crescita di +7% rispetto al 2019) e, in misura minore, da quelle in area *extra Europe* (8% del totale, come nel 2022 e in riduzione di -7% rispetto al 2019).

Nel 2023 sono state offerte da Linate 44 destinazioni operate da 21 vettori con attività passeggeri, che si confrontano con un'offerta di 43 destinazioni e 18 vettori nel 2022 e 44 destinazioni e 15 vettori nel 2019.



Passeggeri per area geografica (%)

Area geografica	2023	2022
Domestico	51	51
Europa	41	41
Extra-Europa	8	8

N. Vettori e destinazioni

	2023	2022
Vettori	21	18
Destinazioni	44	43

I movimenti gestiti nel 2023 sono stati pari a 84 mila, in incremento del +11% rispetto al 2022 e del +20% rispetto al 2019. Di questi, la quasi totalità si configura come attività diurna (97%).

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Arrivo Diurni	40.246	36.455	6	2	40.252	36.457
Partenza Diurni	41.428	37.438	6	2	41.434	37.440
Arrivo Notturni	1.656	1.239	-	-	1.656	1.239
Partenza Notturni	471	252	-	-	471	252
Totale	83.801	75.384	12	4	83.813	75.388

*(06:00 - 22:59 diurno | 23:00 - 05:59 notturno)
Fonte: SEA

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Passeggeri in arrivo	2.420.257	1.953.385	2.282.738	1.876.992	4.702.995	3.830.377
Passeggeri in partenza	2.385.623	1.949.212	2.283.811	1.889.584	4.669.434	3.838.796
Totale passeggeri	4.805.880	3.902.597	4.566.549	3.766.576	9.372.429	7.669.173

Fonte: SEA

Passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Nazionali	4.805.880	3.902.597	273	148	4.806.153	3.902.745
Internazionali	4.566.549	3.766.576	1.644	535	4.568.193	3.767.111
Totale	9.372.429	7.669.173	1.917	683	9.374.346	7.669.856

Fonte: SEA

Traffico Merci

I volumi di merce gestiti nel 2023 ammontano a 667 mila tonnellate, in flessione del -7% rispetto al 2022 e in aumento del +21% rispetto al 2019. L'attività *cargo* afferisce a tre segmenti di traffico principali: *freighter*, espresso e *belly*. Il principale contributo al totale delle merci processate è stato dato dal segmento espresso (39% del totale, in riduzione di -2% rispetto al 2022 e in crescita di +29% rispetto al 2019), seguito dal *freighter* (39% del totale, pari a -6% rispetto al 2022 e a -20% rispetto al 2019 in termini di quota di mercato). Infine, il segmento *belly*, (in particolar modo su destinazioni di lungo raggio), ha incrementato il proprio peso sul totale delle merci raggiungendo il 22% nel 2023, in aumento di +7% rispetto al 2022 ma ancora al di sotto del 2019 (-10%).



Traffico merci gestito dal sistema aeroportuale milanese

Per tipologia di traffico (%)			Import/Export (%)			N. vettori		
	2023	2022		2023	2022		2023	2022
Freighter	39	45	Import	46	45	Vettori	36	37
Belly	22	15	Export	54	55			
Espresso	39	41						

Nella tabella di seguito sono riportati i quantitativi di merce gestita nel 2023 nel confronto con il 2022: ne risulta che le merci trasportate dagli aeromobili a configurazione mista, passeggeri + merci, pari nel 2023 a 146 mila tonnellate, sono in aumento del +38% rispetto all'anno precedente. Di contro il segmento *all cargo*, composto da *freighter* + espresso, con 521 mila tonnellate di merce decresce del -15% rispetto al 2022. Tale andamento del traffico merci è guidato, in modo prevalente, dall'aeroporto di Malpensa: nel 2023 le merci transitate presso l'aeroporto di Linate riflettono lo 0,2% del totale delle merci a livello di sistema.

Merchi in arrivo e partenza (cargo e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Arrivo	227.254	272.630	78.500	51.680	305.754	324.311
Partenza	293.644	338.676	67.794	54.189	361.439	392.866
Totale	520.898	611.306	146.294	105.869	667.193	717.177

Fonte: SEA

Per quanto riguarda il numero dei movimenti *cargo* (generati dai segmenti *freighter* ed espresso) nel 2023 sono stati operati 27 mila movimenti, in flessione del -15% rispetto al 2022 e in aumento del +119% rispetto al 2019. Tale attività è ripartita tra movimenti diurni e notturni rispettivamente per il 54% e il 46%.

Numero di movimenti cargo diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

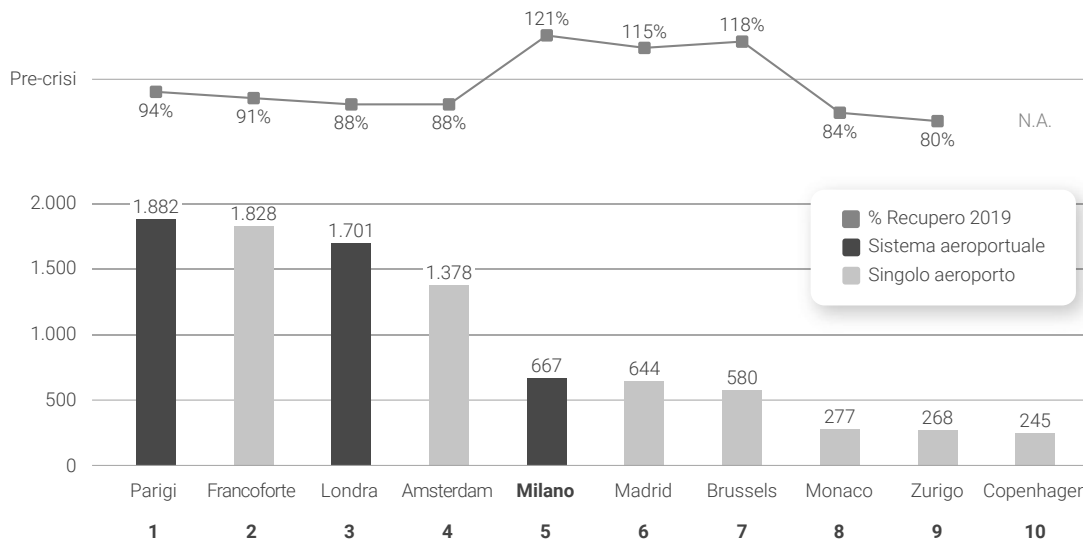
	2023	2022
Arrivo Diurni	7.688	9.688
Partenza Diurni	6.839	9.226
Arrivo Notturni	5.786	6.147
Partenza Notturni	6.649	6.609
Totale	26.962	31.670

*(06:00 - 22:59 diurno | 23:00 - 05:59 notturno)
Fonte: SEA

Nel confronto con i principali aeroporti e sistemi aeroportuali in Italia e in Europa per volumi di merci movimentate, Milano si colloca al primo posto in Italia e al quinto posto in Europa: nel grafico riportato di seguito, oltre alle merci gestite nel 2023, sono esposte le percentuali di recupero rispetto al 2019 (anno pre-crisi).



Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di merci (.000 ton)



Iniziative di sviluppo del traffico e della connettività - Sistema

Il traffico passeggeri nel 2023 è stato caratterizzato da una netta ripresa del segmento del lungo raggio (porzione di mercato maggiormente penalizzata dalle restrizioni ai viaggi imposte per contenere la pandemia), in particolare su Asia, Medio Oriente e Nord America.

I collegamenti di lungo raggio (nuovi e incrementali) che sono stati attivati da Malpensa nel corso del 2023 hanno impattato le aree geografiche di seguito riportate.

Asia

Nel 2023 la capacità (posti offerti) verso la Greater China (Hong Kong e Taiwan inclusi) è progressivamente aumentata, sino a raggiungere un incremento di quasi il +25% rispetto al 2019 nel mese di dicembre con un'offerta media di 30 frequenze settimanali. In particolare, Air China ha riattivato i due voli giornalieri su Pechino e Shanghai e rafforzato il nuovo collegamento su Wenzhou, per un totale complessivo a fine 2023 di 18/7; Eva Air (Taiwan) dal mese di maggio ha raddoppiato l'offerta su Malpensa, raggiungendo i 4/7; Hainan su Shenzhen e Juneyao su Zhengzhou completano l'offerta commerciale con 5 frequenze settimanali complessive a regime. Il bilaterale sottoscritto a inizio 2019 tra Italia e Cina ha permesso l'apertura dei nuovi collegamenti da parte dei vettori cinesi e quindi di incrementare il numero dei voli settimanali.

Le ulteriori attivazioni avvenute nel 2023 riguardano il ritorno di Air India su Delhi dal mese di febbraio e gli incrementi di frequenze da parte di Korean Air (Seoul) e Cathay Pacific (Hong Kong). Tra le novità del 2023 si segnalano i collegamenti di Neos su Amritsar (India) e da fine anno anche un collegamento su Phuket (Thailandia).

Medio Oriente

Nel corso del 2023 sono stati registrati incrementi di frequenze da parte di Etihad Airways (Abu Dhabi) e Qatar Airways (Doha) per un totale di +8/7; anche Gulf Air ha aumentato da cinque a sette i collegamenti settimanali sul Bahrain, offrendo nella *summer season* due voli settimanali su Nizza (volo co-terminalizzato) con diritti di quinta libertà.

Nord America

La capacità sul Nord America si conferma ampia e diversificata con circa 50 voli settimanali su New York operati da sette compagnie, oltre ai voli su Montreal/Toronto, Chicago e Atlanta; le ottime *performance* registrate durante la stagione estiva 2023 hanno indotto Delta Airlines a prolungare il volo su Atlanta anche per la stagione invernale.



MilanAirports

OUTPUT

Altre aree geografiche

Ulteriori nuove attivazioni o incrementi di operativo da parte di vettori *legacy* riguardano l'operativo di SAS (Bergen e Stoccolma), Air Baltic (Tampere) per la *summer*, Cyprus Airways (Larnaca), Flyone (Chisinau) e LOT (Rzeszow).

Nel comparto *low cost*, easyJet ha introdotto nuovi voli su Parigi Beauvais, Lourdes, La Coruña, Birmingham e Comiso. Il *network* della stagione estiva ha servito circa 60 destinazioni, operando circa 70 partenze medie giornaliere (dalla fine del mese di maggio 2023 il vettore ha operato dal *Terminal 2* di Malpensa). Per quanto riguarda Wizz Air, nel corso del 2023 ha incrementato l'offerta sul medio/lungo raggio con i collegamenti su Riyadh (che si aggiungono a Jeddah, destinazione avviata nel dicembre 2022), Giza e Hurghada. Infine, Ryanair ha ampliato il *network* da Malpensa con i nuovi voli su Kos e Zadar (destinazioni estive), Trapani, Lanzarote e Bruxelles Charleroi.

Infine, presso l'aeroporto di Linate, la disponibilità di *slots* durante il fine settimana ha consentito l'ampliamento dell'offerta con i voli di Finnair su Helsinki, Lumiwings su Foggia, Luxair su Lussemburgo e - per i mesi di settembre e ottobre - con il collegamento settimanale sulla Corsica operato da Air Corsica. Sono stati, inoltre, introdotti due nuovi collegamenti bi-giornalieri gestiti con oneri di servizio pubblico su Trieste (operato da ITA) e Ancona (operato da Aeroitalia).

ACCORDI BILATERALI - SISTEMA

Nel corso del 2023 l'attività dell'Italia in tema di accordi bilaterali con Paesi terzi ha riguardato:

- nel mese di maggio, la sottoscrizione di un accordo bilaterale con l'Uruguay che prevede 14 frequenze passeggeri settimanali e frequenze illimitate per il *cargo*. Anche se l'Uruguay non ha proprie compagnie aeree, può comunque designare a operare compagnie appartenenti ai Paesi LACAC (*Latin American Civil Aviation Commission*), sia pure a certe condizioni: l'accordo comprende anche facoltà d'esercizio di alcuni diritti di quinta libertà;
- nel mese di luglio, l'effettuazione di consultazioni con l'Angola, che hanno conseguito l'obiettivo di aggiornare e ampliare un accordo alquanto obsoleto, definendo un più alto livello di capacità operabile, di scali e di compagnie designate;
- nel mese di dicembre, la sottoscrizione di un accordo con la Libia, al fine di definire la cornice per la ripresa del traffico tra i due paesi e per recepire, tra

l'altro, la clausola di designazione comunitaria.

Ulteriori importanti risultati sono stati ottenuti durante i negoziati aeronautici bilaterali che le autorità italiane hanno concluso durante l'evento ICAN (*ICAO Air Services Negotiation*) svoltosi a Riyadh agli inizi di dicembre 2023:

- ulteriore liberalizzazione degli accordi con Arabia Saudita, Brasile e Kuwait. Tali esiti sono prioritari in termini di sviluppo per l'aeroporto di Malpensa, poiché i rispettivi accordi erano prossimi alla saturazione della capacità operabile sulle rotte in questione;
- aggiornamento, con ampliamento delle frequenze operabili, di alcuni accordi che non presentano criticità immediate (Bahrain, Egitto, Kenya, Regno Unito) ma che potrebbero evidenziarne in futuro: infatti, benché allo stato attuale l'offerta di connessioni verso tali destinazioni sia entro le soglie fissate dagli accordi esistenti, l'incremento dei movimenti ammessi aumenta la possibilità di soddisfare la domanda emergente nel medio periodo;
- discussione di un aggiornamento (non ancora perfezionato) dell'accordo con il Senegal (incremento frequenze passeggeri e *cargo*);
- stipula di intese, di prevalente significato politico, con due Paesi terzi con i quali non esistevano accordi aeronautici e che non presentano per ora rilevanti potenzialità di mercato: Sierra Leone e Zimbabwe.

La collaborazione con ENAC ha favorito l'acquisizione dei diritti di quinta libertà a beneficio della compagnia del Bahrain, Gulf Air, sulle rotte Milano-Nizza e Milano-Ginevra, la prima delle quali già operata con successo nella stagione estiva con due frequenze settimanali.

AVIAZIONE GENERALE

Nel corso del 2023 SEA Prime ha gestito 65 mila passeggeri di aviazione generale, in crescita del +6% rispetto al 2022 e del +30% rispetto al 2019. Il traffico si è distribuito nella misura dell'80% presso l'aeroporto di Linate e del restante 20% a Malpensa: tale ripartizione risulta essere valida sia in termini di passeggeri gestiti che di movimenti operati. La ripresa del traffico internazionale e lo sviluppo di operatori basati a Linate hanno determinato una crescita della dimensione media degli aeromobili, che nel 2023 si è attestata a livello di sistema a 17,3 tonnellate (mtow), in aumento del +3,6% rispetto al 2022 e del +4,2% rispetto al 2019. Anche gli eventi in presenza hanno contribuito positivamente al traffico operato nel 2023: la *Design Week* ad aprile e il Gran Premio di Monza e la *Fashion Week* a settembre.



Principali indicatori di traffico di aviazione generale

	Movimenti (n.)			Passeggeri (n.)			WLU (K)		
	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %
Malpensa	6.371	6.058	5,2%	12.947	11.545	12,1%	12.947	11.545	12,1%
Linate	27.510	26.568	3,5%	52.438	50.121	4,6%	52.438	50.121	4,6%
Sistema	33.881	32.626	3,8%	65.385	61.666	6,0%	65.385	61.666	6,0%

Nota: i dati non comprendono i transiti; WLU=passeggeri + merci e posta in quintali
Fonte: SEA

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Arrivo Diurni	16.389	15.773	14	12	16.403	15.785
Partenza Diurni	16.536	15.952	15	14	16.551	15.966
Arrivo Notturni	489	490	1	1	490	491
Partenza Notturni	437	384	0	0	437	384
Totale	33.851	32.599	30	27	33.881	32.626

*(06:00 - 22:59 diurno | 23:00 - 05:59 notturno)
Fonte: SEA

I movimenti gestiti nel 2023 sono stati pari a 34 mila, in incremento del +4% rispetto al 2022 e del +38% rispetto al 2019. Di questi, oltre il 97% si configura come attività diurna.

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 con il più basso livello di dipendenza da un singolo vettore (la prima compagnia operante su Malpensa è easyJet con il 16,8% di quota di ASK). Ciò a differenza di altri aeroporti continentali come Amsterdam, Francoforte, Lisbona, Parigi, Barcellona o Monaco, dove la prima compagnia operante detiene quote superiori al 50% del volume di ASK offerti.

Evoluzione della competizione diretta a Milano Malpensa

	2022	2021	2020
Indice HH su ASK	712	710	537
N. vettori	76	65	87
Indice di entropia su ASK	1,38	1,35	1,51
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	52,8	51,5	41,8
Quota % di ASK del 1° vettore	16,8	15,9	14,9

Fonte: ICCSAI Fact Book 2021, 2022, 2023

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 aeroporto è altamente concentrata. Anche utilizzando questo indice, Malpensa risulta tra quelli che in Europa esibiscono la minor dipendenza da singole compagnie aeree.



MilanAirports

OUTPUT

Evoluzione della competizione diretta a Milano Linate

	2022	2021	2020
Indice HH su ASK	3.190	3.338	4.815
N. vettori	19	22	15
Indice di entropia su ASK	0,78	0,79	0,57
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	79,3	77,3	90,0
Quota % di ASK del 1° vettore	54,5	56,3	68,4

Fonte: ICCSAI Fact Book 2021, 2022, 2023

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 la propria quota di ASK al 54,5% (dal 56,3% 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).

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

	2022	2021	2020
N. scali vicini	3	3	3
N. rotte in competizione indiretta	85	78	86
ASK competitor/ASK in competizione	1,03	1,09	1,0

Fonte: ICCSAI Fact Book 2021, 2022, 2023

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 il 95,9% 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 europeo, dopo Stansted, Heathrow e Paris Orly, 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*



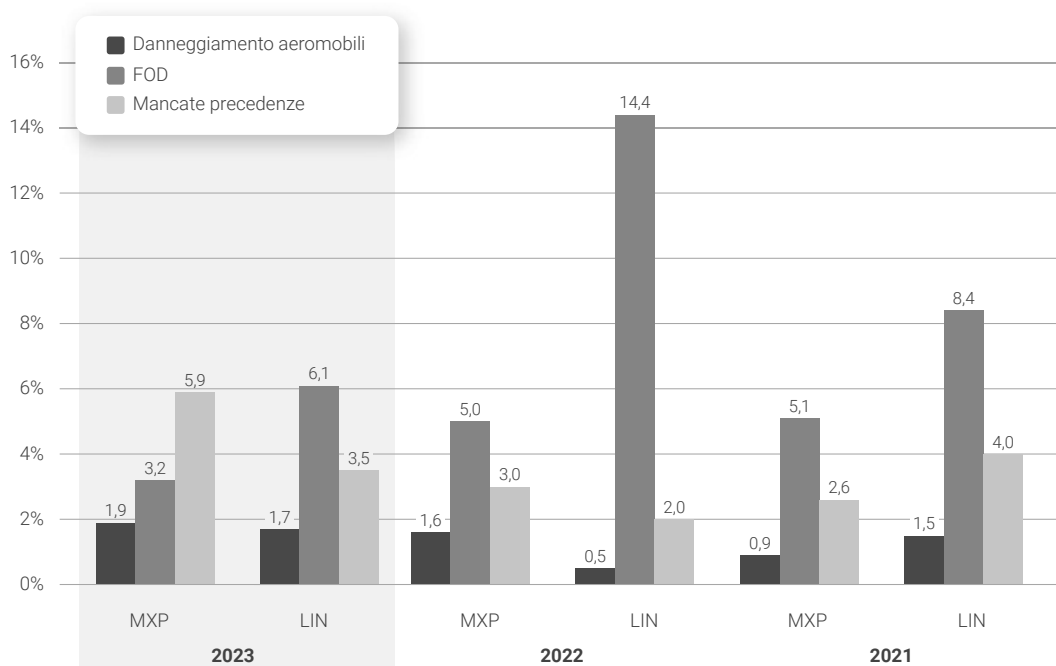
MilanAirports

OUTPUT

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 2023 sono stati rispettivamente 1.042 per Malpensa (988 nel 2022) e 541 per Linate (402 nel 2022).

Gli indicatori presentano un lieve incremento del danneggiamento aeromobili dovuto soprattutto a fenomeni atmosferici esterni e agli *handlers* e delle mancate precedenze che non hanno comportato risvolti significativi in termini di *safety* mentre si segnala il miglioramento dei dati relativi al FOD. L'incremento in valore assoluto delle segnalazioni GSR è dovuto alla ripresa del traffico aereo del 2023 rispetto al rallentamento degli anni precedenti a seguito del Covid-19.

Evoluzione indicatori di *safety aeronautica*



WILDLIFE STRIKE: PREVENZIONE E MONITORAGGIO

Le attività di prevenzione e di monitoraggio del fenomeno *wildlife strike* sono disciplinate dal "Piano di riduzione del rischio da impatto con uccelli e animali selvatici" e dalla relativa Procedura Operativa, entrambi inseriti nei manuali di aeroporto (distinti per Linate e Malpensa) e redatti da SEA in conformità alla circolare ENAC APT 16/2004 e certificati dall'ente stesso. Sono inoltre periodicamente soggetti 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		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Wildlife Strike ⁽¹⁾	3,9	3,3	8,5	4,4	3,6	5,0
Wildlife Strike ⁽²⁾	0,10	0,09	0,26	0,09	0,10	0,09

⁽¹⁾ Rateo annuale per 10.000 movimenti.
⁽²⁾ Indicatore di rischio BRI2 calcolato secondo la nuova Circolare APT-01B ENAC.
Fonte: SEA

Nel 2023 si registra un aumento dei valori assoluti e dei relativi ratei rispetto all'anno precedente mentre il valore di BRI2 rimane allineato al 2022 in quanto su entrambi gli scali sono aumentati il numero di movimenti, gli avvistamenti da parte degli operatori BCU e non si è registrato nessun impatto con danno agli aeromobili.

Qualità dei servizi aviation e non aviation erogati ai passeggeri

La strategia di crescita intrapresa da SEA prevede lo sviluppo del sistema aeroportuale milanese verso un modello sempre più sostenibile e orientato alla qualità del servizio. Per mantenere il sistema aeroportuale milanese a livelli di eccellenza, SEA si è dotata da tempo di processi che favoriscano l'adozione di soluzioni innovative, di natura organizzativa o tecnologica, per il miglioramento dell'operatività di tutti i processi e servizi, dell'impatto sull'ambiente, della sicurezza di passeggeri e operatori.

In particolare, il gruppo SEA ha individuato la qualità dei servizi offerti e la soddisfazione dei passeggeri, quali i fattori di priorità strategica, ponendo il passeggero al centro della propria azione.

Per questo SEA si impegna costantemente a valorizzare, conoscere e anticipare i bisogni e le aspettative dei passeggeri, sempre in evoluzione, migliorando ogni aspetto della loro esperienza presso gli aeroporti di Milano, in linea con i migliori *standard* di servizio offerti dai principali aeroporti europei.

Questo impegno è rimasto costante durante gli anni della pandemia ed è stato potenziato nel corso del 2023 consentendo a SEA di raggiungere risultati concreti e di elevato valore per il *business*, nonostante alcune incertezze nel frattempo manifestatesi sul versante economico e geopolitico.

In coerenza con questo approccio *passenger centric*, SEA ha da tempo definito uno specifico Sistema di Gestione della Qualità che contribuisce a garantire elevati *standard* di processo, mettendo in atto azioni che incidano positivamente sui livelli di *performance* erogati sia da SEA che dagli altri operatori.

In particolare, il Sistema di Gestione della Qualità di SEA consente di orientare le scelte aziendali relative all'ottimizzazione dei servizi erogati o all'implementazione di nuovi e prevede, tra l'altro:

- la misurazione della qualità percepita e della *passenger experience*, attraverso interviste realizzate su un campione statisticamente significativo di passeggeri e attraverso delle specifiche metodologie di ricerche qualitative anche *on line*, di *shadowing* e *eye-tracking*;
- la misurazione della qualità erogata, attraverso la misurazione oggettiva di specifici indicatori relativi ai servizi operativi principali che molto impattano sull'esperienza del passeggero, osservati e monitorati direttamente sul campo o per mezzo di sistemi automatici;
- il *benchmarking*, che grazie all'adesione al programma internazionale ACI ASQ e alla partecipazione attiva a gruppi di lavoro e iniziative promosse nell'ambito associativo, permette l'attivazione di un *network* per la condivisione delle *best practice* adottate dai principali aeroporti;
- le certificazioni dei servizi e i piani di *audit*;
- un piano di miglioramento continuo, che assicura la raccolta, il monitoraggio e la realizzazione delle iniziative di miglioramento identificate con il coinvolgimento di passeggeri e degli *stakeholder*.



MilanAirports

OUTPUT

Inoltre SEA, a conferma dell’impegno sui temi della disabilità, ha attivato nel corso del 2023 una collaborazione con le associazioni di categoria per i diritti delle persone con disabilità, con l’obiettivo di creare le condizioni per un percorso di miglioramento della *Passenger experience* delle persone con disabilità che transitano negli aeroporti di Linate e di Malpensa, avvalendosi di esperti con ampia e comprovata esperienza e di persone disabili che possono provare l’efficacia dei servizi.

Per la consultazione dei dati relativi al livello dei servizi erogati ai passeggeri sugli scali di Linate e Malpensa si rinvia alla Carta dei Servizi pubblicata annualmente sul sito SEA al seguente link: <https://seamilano.eu/it/gruppo/qualita-del-servizio>

CUSTOMER SATISFACTION

Le Indagini quantitative sono condotte mediante somministrazione di interviste *face to face* nei mesi da gennaio a dicembre 2023. Le indagini di *Customer Satisfaction* sono effettuate ai *gate* con un campione stratificato e ponderato sulla base dell’aeroporto di partenza e della destinazione (Nazionale - *Schengen* - non *Schengen*). Il modello applicato alle indagini di *Customer Satisfaction* è il modello ACSI (*American Customer Satisfaction Index*). Le valutazioni su scala 1-10 sono riportate in fase di analisi su scala 0-100.

Con la ripresa del traffico a livelli pre-pandemia, i risultati del 2023 mostrano un livello di soddisfazione buono (75 soglia di eccellenza) a livello di sistema e in netto miglioramento rispetto al 2019, anche se in assestamento rispetto al 2022, grazie a un crescente miglioramento di Malpensa e soprattutto l’apprezzamento di Linate.

Customer Satisfaction Index

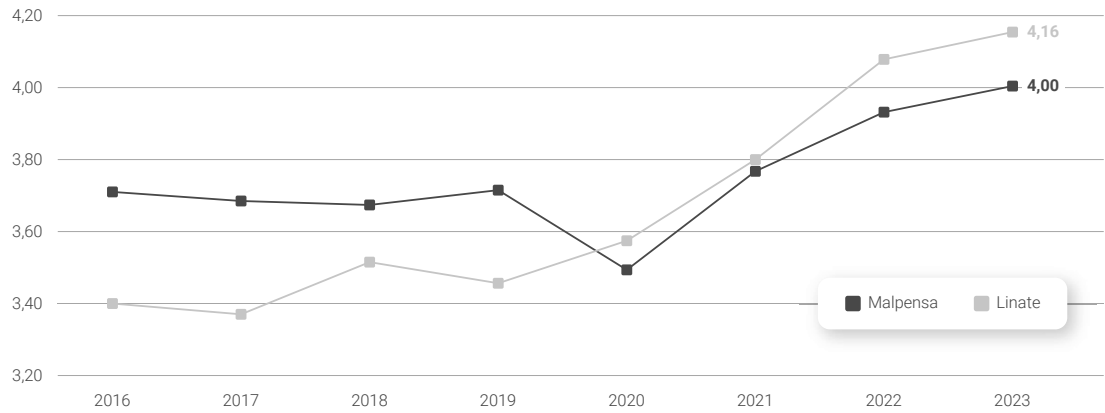
	2023	2022
Malpensa T1	77,2	78,6
Malpensa T2	73,1	-
Linate	78,1	80,3
Sistema	76,9	79,1

Fonte: CFI Group

Anche per il 2023 SEA ha rinnovato l’adesione al programma ACI ASQ, che consente un confronto su KPI relativi alla qualità del servizio percepita dai passeggeri con i più importanti aeroporti mondiali e in particolare in Europa e in Italia.

I giudizi espressi dai passeggeri per gli scali di Malpensa e di Linate sono migliorati progressivamente nel corso degli anni e il dato del 2023 conferma il *trend* in crescita con una *performance* particolarmente positiva registrata da Linate, anche rispetto alla media UE.

ACI ASQ Overall Satisfaction



Fonte: SEA



Nel corso del 2023 sono inoltre stati realizzati ulteriori interventi tecnico-infrastrutturali a supporto della *customer experience*. In particolare, con riferimento al *Terminal 2* di Malpensa:

- sono state implementate 21 postazioni *self bag-drop* al *check-in* che permettono ai passeggeri di imbarcare i loro bagagli in completa autonomia;
- completamente ristrutturata l'area dei controlli di sicurezza con un *layout* più funzionale;
- miglioramento dell'offerta commerciale per i passeggeri con un *duty - free* completamente nuovo di oltre 1.500 mq e una forte presenza di punti di ristorazione con formule innovative e alcune anteprime nazionali;
- servizio WIFI ad accesso libero, veloce e gratuito e punti di ricarica per dispositivi mobili.

Per creare un *sense of place* in sintonia con Milano è stata 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 esposte presso lo scalo di Linate.

Il 2023 segna anche la ripresa degli eventi artistico-culturali al *Terminal 1* di Malpensa presso l'atrio della stazione ferroviaria, le iniziative culturali alla Porta di Milano e presso le *Vip Lounges* del Club SEA che si rinnovano periodicamente.

A completamento del sistema di monitoraggio della qualità percepita, dal 2015 continua la rilevazione della soddisfazione del passeggero in funzione 24 ore/24 ore su diversi singoli servizi tramite i *totem emoticon* (scelta della faccina verde, gialla, rossa). Sono presenti 140 dispositivi che consentono al passeggero di esprimere il suo parere immediatamente dopo avere usufruito del servizio. Le aree monitorate sono: *security*, servizi igienici, attività commerciali e aree manutentive in generale. Il monitoraggio fornisce dati giornalieri, orari e avvisi condivisi tra fornitori e responsabili aziendali e operatori via app, mail e *dashboard* consentendo di intervenire puntualmente e migliorare gli *standard* di qualità.

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 nel 2023 è pari a 11.866 con un aumento del +8% rispetto al 2022. La valutazione del sistema è stabile raggiungendo una media di 4 stelle.

Recensioni Google degli aeroporti di Milano nel 2023 (valori in scala 0-5)

Aeroporto	Valutazione			Recensioni			Commenti		
	2023	2022	Variaz.	2023	2022	Variaz.	2023	2022	Variaz.
Malpensa	3,84	3,83	+0,3	7.330	7.074	+3,6	3.043	3.254	-6,5
Linate	4,30	4,27	+0,7	3.274	3.881	-15,6	1.297	948	+36,8

Fonte: SEA

CERTIFICAZIONI E RICONOSCIMENTI

Nel 2023 SEA ha ottenuto i seguenti riconoscimenti internazionali:

ACI Europe Best AirportAward2023 assegnato allo scalo di Linate da *Airport Council International Europe* (associazione di categoria che raggruppa gli aeroporti europei) come migliore aeroporto nella categoria degli scali che sviluppano un traffico tra 5-10 milioni di passeggeri a fronte dell'impegno e dei risultati raggiunti da tutto il personale di SEA e dalla *community* aeroportuale.

Airport Service Quality Award (ASQ) prestigioso riconoscimento di ACI World, ottenuto per entrambi gli aeroporti tra i migliori aeroporti europei nel 2023 nelle loro rispettive categorie - 5-15 milioni di passeggeri per Linate e 25-40 milioni per Malpensa, sulla base del giudizio complessivo espresso dai passeggeri. ASQ è un programma internazionale di rilevazione della qualità percepita e della soddisfazione dei passeggeri per tutti i servizi ricevuti in aeroporto. È gestito da ACI World attraverso un questionario comune distribuito ai passeggeri, al *gate*, prima dell'imbarco, in ognuno degli aeroporti aderenti. Nel 2023 hanno partecipato circa 400 aeroporti a livello mondiale di cui oltre 110 solo in Europa, e sono state quasi 600.000 le interviste raccolte. I giudizi per gli scali di Linate e di Malpensa sono migliorati progressivamente negli ultimi



anni, raggiungendo nel 2023 una soddisfazione generale (*Overall Satisfaction*) rispettivamente di 4,16 e 4,01 punti - il riferimento è alla scala 1 (scarso) - 5 (eccellente).

Inoltre, prosegue il percorso di Accreditamento **ACI World Airport Customer Experience Accreditation**, per entrambi gli scali, 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. Nel corso del 2023 l'aeroporto di Linate si è aggiudicato il *Level 3* e l'aeroporto di Malpensa lo ha riconfermato per il secondo anno consecutivo collocandosi tra i pochi aeroporti in Europa ad aver raggiunto questo traguardo.

Con riferimento agli schemi di certificazione ISO 9001 e ISO 27001, gli *audit* annuali hanno confermato la validità delle certificazioni ISO 9001 e ISO 27001.

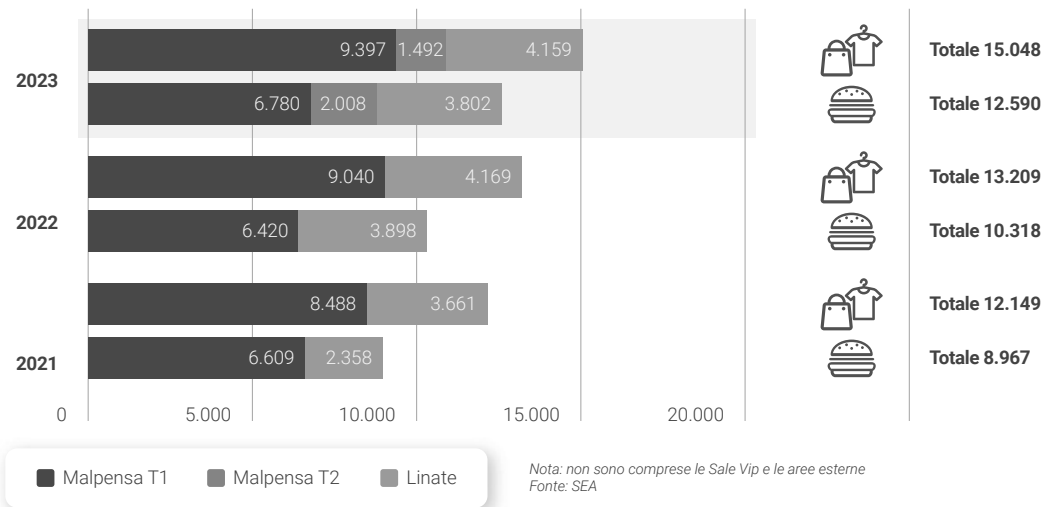
Offerta di servizi commerciali

- 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).

Aree commerciali degli aeroporti di Milano - shops + food & beverage (m²)





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 2023 negli scali SEA si sono avuti 93 punti vendita operativi, corrispondenti a 15.048 m² di spazi commerciali (+1.839 m² rispetto al 2022), di cui 9.397 m² a Malpensa *Terminal 1*, 1.492 m² a Malpensa *Terminal 2* e 4.159 m² a Linate.

Nel corso dell'ultimo anno la ripresa del traffico in area *extra-Schengen* del *Terminal 1* ha visto arricchirsi l'offerta *retail* con l'ampliamento e rinnovamento di *brand* di lusso. La riapertura del *Terminal 2* è stata caratterizzata da un diverso *layout* e ampliamento del *duty free shop walk through dufry* con un assortimento più ampio e profondo rispetto al medesimo store del periodo pre-Covid e in un contesto più moderno e piacevole.

Per quanto riguarda il *food & beverage* nel 2023 nei *terminal* gestiti da SEA hanno operato 65 bar e ristoranti, per una superficie occupata di circa 12.590 m² (+2.272 m² rispetto al 2022), di cui 6.780 m² a Malpensa *Terminal 1*, 2.008 m² a Malpensa *Terminal 2* e 3.802 m² a Linate. Anche in ambito *food & beverage* nelle varie aree del *Terminal 1*, si è ampliata e rinnovata l'offerta dei principali *brand* del settore. Nel *Terminal 2* si segnala l'offerta di un *brand* che garantisce la freschezza dei prodotti e un servizio veloce per un consumo *"on the go"*.

Aree retail operative degli aeroporti di Milano per milione di passeggeri (m²/passeggeri)

	2023	2022	2021
Malpensa T1	759	729	1.577
Malpensa T2	765	-	-
Linate	849	1.052	1.398

Fonte: SEA

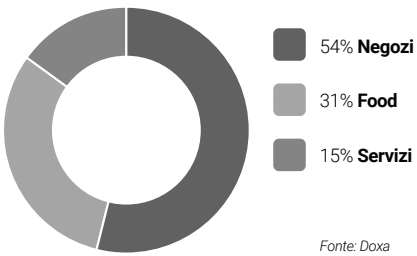
QUALITÀ DELL’OFFERTA COMMERCIALE

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:

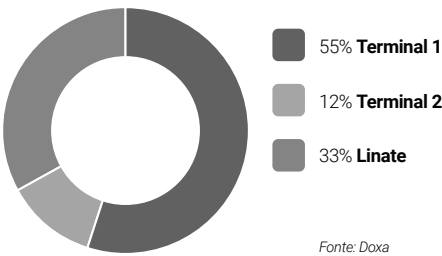
- stile e comportamento del personale di vendita;
- livello di conoscenza e competenza professionale;
- capacità di *problem solving*;
- efficacia nella vendita, nella *customer retention* e nel proporre acquisti supplementari;
- capacità di ascolto, empatia, gentilezza e simpatia;
- coerenza con la filosofia aziendale;
- clima interno.

Nel corso del 2023 sono stati coinvolti 192 esercizi commerciali per un totale di 527 visite così suddivise per tipologia di negozi e per localizzazione sugli scali.

Negozi visitati per tipologia di attività

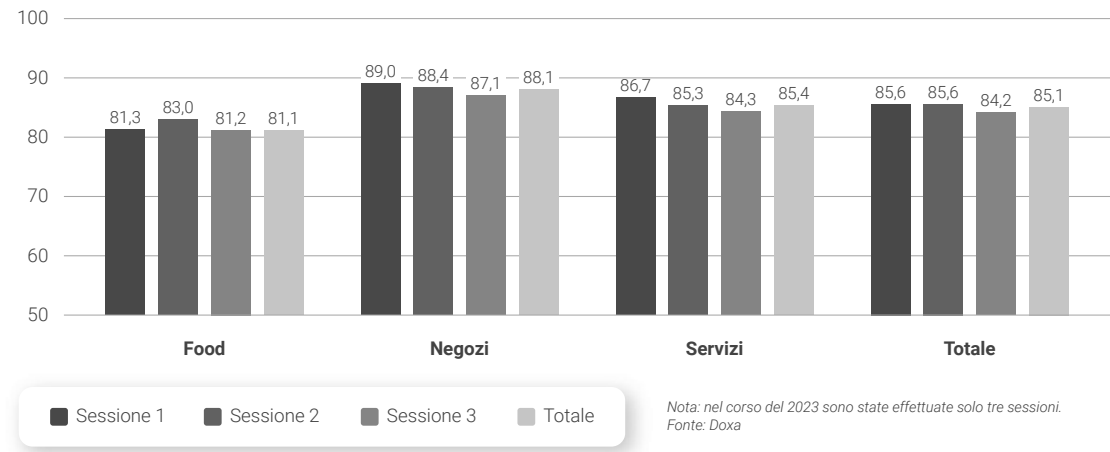


Negozi visitati per localizzazione

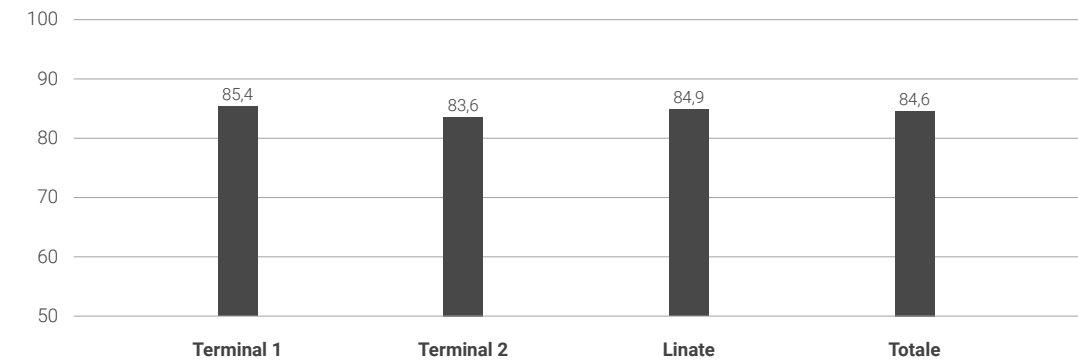


Osservando il dato in funzione della tipologia di esercizi, nel 2023 emerge che le categorie dei negozi e dei servizi si attestano al di sopra del dato medio generale (rispettivamente 88,1 e 85,4) mentre la categoria del *food* risulta inferiore al dato medio generale (81,1).

Mystery Shopping - Valore medio della qualità percepita per tipo di esercizio (scala 1-100)



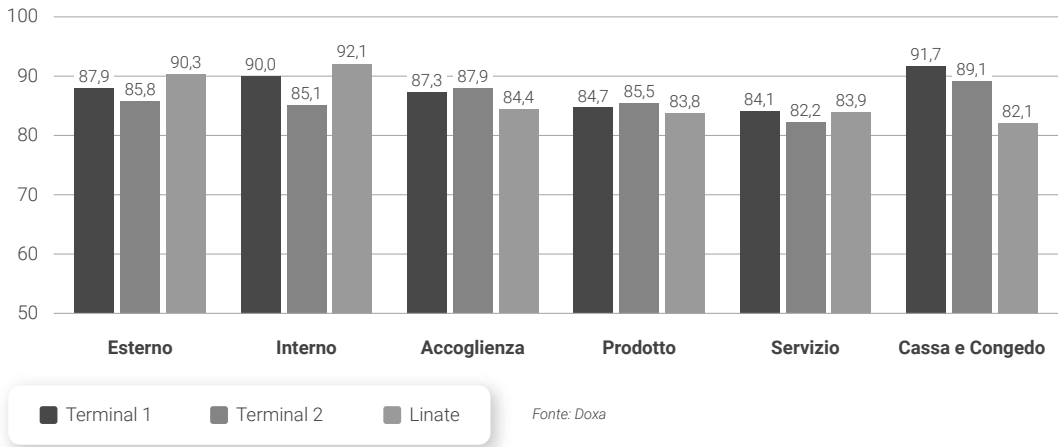
Mystery Shopping - Valore medio della qualità percepita per aeroporto (scala 1-100)



Fonte: Doxa



Mystery Shopping - Driver della qualità percepita per aeroporto (scala 1-100)



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.

Numero di parcheggi (posti auto)

	2023	2022	2021
Malpensa T1	6.685	6.937	6.729
Malpensa T2	5.338	5.924	6.131
Linate	4.327	2.885	3.026
Totale	16.350	15.746	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.)
2023	6.685	417.275	4,8
2022	6.937	444.114	3,6
2021	6.729	245.539	6,6

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.)
2023	5.338	137.802	5,5
2022	5.924	44.266	3,4
2021	6.131	5.299	1,7

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.)
2023	4.327	258.774	2,2
2022	2.885	210.984	2,8
2021	3.026	142.517	7,4

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

Nel 2023 per il parcheggio breve sosta a Malpensa T2 è possibile il pagamento tramite app, Telepass Pay e l'introduzione del sistema EasyPark; è stato stipulato, a seguito dell'apertura della MM4, un accordo quadro tra SEA, Comune di Milano e ATM per l'offerta del parcheggio a tariffa convenzionata agli utenti della metropolitana (P3 Smart); è stato incrementato il numero dei partner per il telepedaggio con un accordo specifico con il nuovo player UnipolMove.

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.

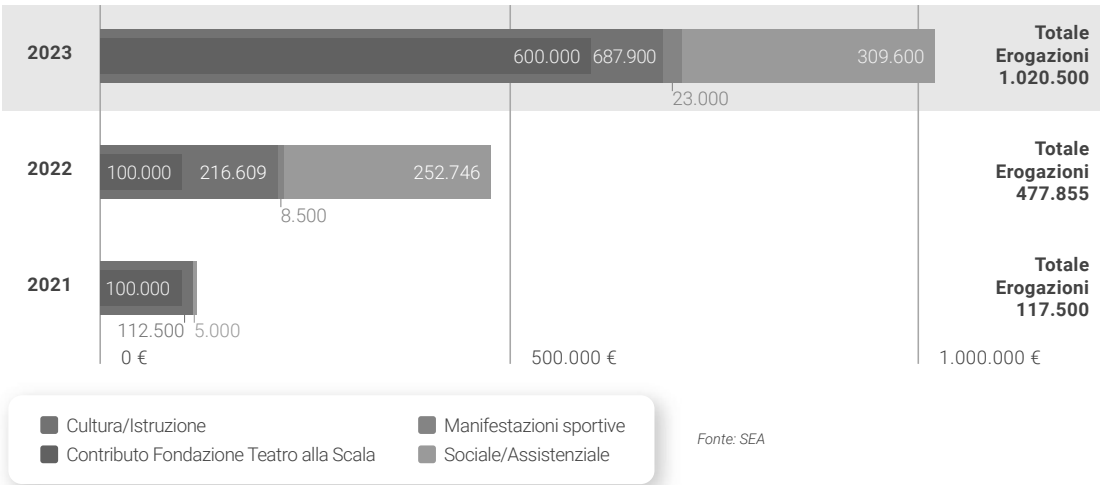
La misurazione dei livelli di qualità dei servizi merci definita dalla Carta utilizza, come elemento di riferimento, il sistema "*Cargo iQ*" promosso dalla IATA e definisce, tra gli altri, anche gli *standard* operativi e i livelli di servizio per i principali processi aeroportuali che ne fanno parte.

Per la consultazione dei dati relativi al livello del servizio erogato sullo scalo di Malpensa si rinvia alla Carta dei Servizi pubblicata annualmente sul sito SEA al seguente link: <https://www.milanomalpensacargo.eu/it/cargo-city>.

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.

INDICE DI CONNETTIVITÀ MONDIALE ED EUROPEO

Nel 2022 l'aeroporto di Malpensa ha migliorato significativamente la sua posizione nella classifica degli aeroporti meglio connessi a livello globale, salendo dal 56° al 27° posto - con un indice di connettività pari a 2,61 (vs. 2,78), tornando ai livelli di connettività pre-pandemia (nel 2019 Malpensa era il 28° aeroporto al mondo per livello di connettività, con un indice di 2,58). L'indice di connettività aerea sviluppato dall'ICCSAI si riferisce a una rete che comprende 3.908 aeroporti nel mondo e considera il numero medio di voli necessari per raggiungere, a partire da un determinato aeroporto, tutti gli altri aeroporti del network considerato (mondiale o europeo). Anche in termini di connettività europea (riferita a un campione di 480 aeroporti continentali), Malpensa è passata dal 32° posto del 2021 al 21° del 2022 (era al 17° posto nel periodo pre-pandemico) con un indice di 1,87 (contro 1,92 dell'anno precedente). Linate si colloca invece al 329° posto tra gli aeroporti mondiali per connettività globale (indice pari a 3,11) e al 113° posto nella classifica continentale dell'accessibilità (vs. 102° nel 2021), pur registrando un lieve miglioramento dell'indice (2,23 vs. 2,24). (Fonte: ICCSAI Fact Book 2023)

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 2022), risultava possibile raggiungere in giornata 355 aeroporti europei con un tempo medio di connessione di 271 minuti.

Indicatori di connettività e tempi di viaggio degli aeroporti di Milano

	2022		2021		2020	
	MLX	LIN	MLX	LIN	MLX	LIN
N° aeroporti europei connessi in giornata	353	348	342	338	288	267
Tempo medio di connessione (minuti)	333	371	388	399	434	451

Fonte: ICCSAI Fact Book 2021, 2022, 2023

L'aeroporto di Malpensa migliora sensibilmente la propria posizione in questo ranking europeo, occupando il 17° (23° nell'anno precedente) con 353 aeroporti collegati in giornata (il numero più alto tra tutti gli scali italiani) e tempi medi di connessione pari a 333 minuti (contro i 388 dell'anno precedente). Situazione analoga per l'aeroporto di Linate, che si colloca al 33° posto (vs. 32° nell'anno precedente) nel ranking continentale e al 4° in quello nazionale, risultando collegata con 348 aeroporti raggiungibili in giornata con un tempo medio pari a 371 minuti.



MilanAirports

OUTPUT

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

	2022		2021		2020	
	MXP	LIN	MXP	LIN	MXP	LIN
% PIL europeo raggiungibile entro 2 ore	80,3	55,87	76,7	55,4	62,4	40,6
% PIL europeo raggiungibile entro 2-4 ore	18,61	34,23	17,7	33,2	21,8	26,3
Posizione nel <i>ranking</i> europeo	8°	35°	7°	25°	11°	23°

Fonte: ICCSAI Fact Book 2021, 2022, 2023

A differenza della connettività misurata solo in termini di numero di collegamenti, la raggiungibilità delle varie destinazioni in funzione del tempo di viaggio appare più indicativa della qualità dei collegamenti che un aeroporto è in grado di esprimere all'interno del *network* continentale. Malpensa si colloca all'8° posto (perdendo solo 1 posizione) della classifica europea, con una *performance* in netto miglioramento rispetto all'anno precedente. Linate scende invece al 6° posto (era 3° l'anno precedente) nella graduatoria nazionale e al 35° nel *ranking* europeo, pur migliorando lievemente le proprie *performance*.

Impatto socio-economico generato dagli aeroporti

Nel 2023 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 2023 ha registrato un forte incremento degli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico rispetto all'anno precedente. Le ricadute complessive sul territorio lombardo sono quantificabili in 48,6 miliardi di euro, alle quali ha corrisposto l'attivazione di poco meno di 295 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.

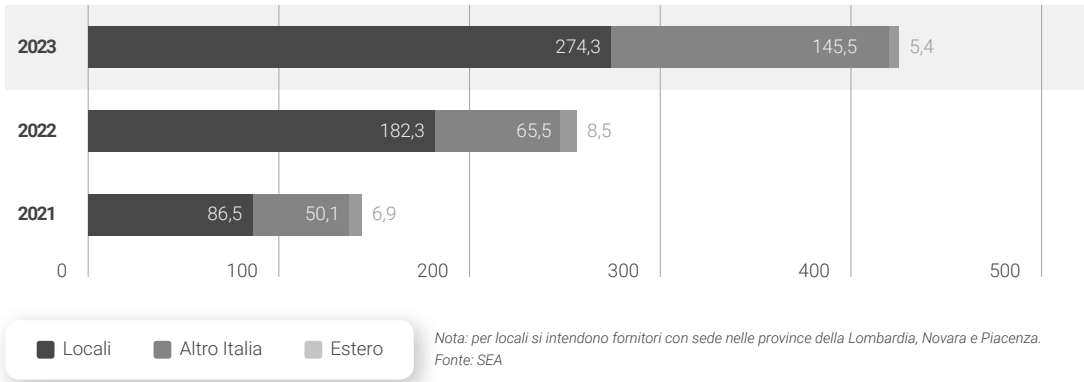
Impatto catalitico

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.

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 2023 è stato pari a 274,3 milioni di euro, corrispondente al 65% degli acquisti in valore complessivamente effettuati dal Gruppo.

Valore ordini per provenienza geografica (milioni di euro)

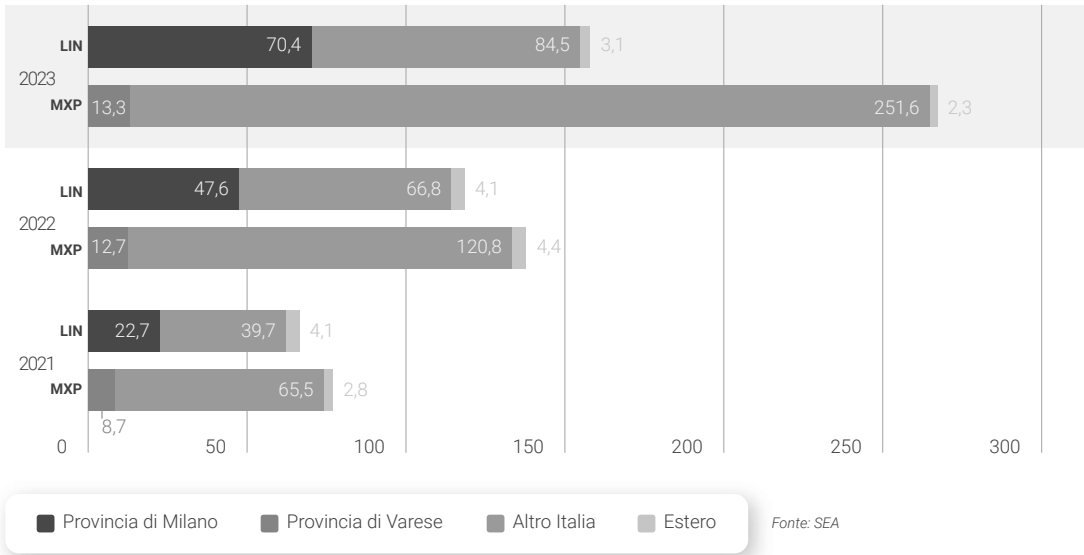




MilanAirports

OUTPUT

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 45%, mentre nello scalo di Malpensa il valore degli ordini rivolti a fornitori presenti nella provincia di Varese è stato pari al 5%.

Impatto socio-economico diretto di Malpensa

Lo scalo di Malpensa nel 2023 ha registrato un importante incremento - rispetto all'anno precedente - sul fronte della presenza di unità produttive (511 vs. 486), che si rispecchia in una equivalente robusta crescita sia sul fronte dell'occupazione attivata (+3.538 unità lavorative, +19,6%) che supera i livelli del 2019, che su quello del valore della produzione (6,16 miliardi di euro, +18,6%), cresciuto di poco meno di 1 miliardo di euro rispetto al 2022.

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Malpensa

Anno	N. Imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (mio euro)
2021	484	18.141	3.040
2022	486	18.005	5.195
2023	511	21.543	6.162

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Va comunque evidenziato che sia l'incremento di valore della produzione che quello dell'occupazione attivata scontano da una parte un effetto inflazionistico (fenomeno che ha continuato a caratterizzare il 2023) e dall'altra - in maniera ben più sensibile - della riapertura al traffico del Terminal 2.



L'IMPATTO OCCUPAZIONALE DIRETTO DI MALPENSA SUI COMUNI CUV

Dall'analisi della distribuzione sul territorio delle ricadute occupazionali dirette generate dall'aeroporto di Malpensa, emerge come il 76,2% degli occupati risieda in Lombardia, il 6,3% nella vicina Provincia di Novara e il 16,3% circa sia invece residente in altre regioni.

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
2021	18.141	3.839	21,1
2022	18.005	3.828	21,3
2023	21.543	4.254	19,7

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

In Provincia di Varese, dove ha sede l'aeroporto di Malpensa, risulta occupata meno della metà degli addetti (45,7%), mentre i comuni del CUV raccolgono circa il 20% dell'occupazione generata dallo scalo (il 43,2% 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 2023 è attestato su 13,2 mila posizioni di lavoro attivate a fronte di circa 2,2 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)
2021	11.163	1.081	8.449	1.427
2022	11.079	1.848	8.385	2.437
2023	13.265	2.192	10.034	2.891

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 più di 10 mila posizioni lavorative attivate e 2,9 miliardi di valore della produzione. Entrambi gli incrementi registrati nelle due dimensioni d'impatto si spiegano sia con l'effetto inflattivo che con la riapertura del Terminal 2.

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 nelle vicinanze di uno scalo aeroportuale internazionale che garantisca rapidità di spostamenti sia per le persone che per le merci, incrementando la produttività.

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%) dei flussi di commercio estero nazionale e che il vettore principale rimane quello marittimo (nonostante i colli di bottiglia a livello internazionale e la “crisi dei container” spesso portino a repentini mutamenti del quadro complessivo). Ciò potrebbe far supporre che l’impatto catalitico di tipo commerciale dell’aeroporto di Malpensa sia irrilevante. Tuttavia, così non è. Ed è semplice riscontrarlo, se si considera il valore delle merci piuttosto che il loro volume: a livello Italia il cargo aereo nel 2023 ha movimentato oltre il 9% del totale del commercio internazionale. Ciò evidenzia come il trasporto merci per via aerea sia un asset fondamentale per alimentare la *performance* economica di un territorio.

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
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
2023	1.241.802	118.565	72.204	630.985	78.795	47.512
CAGR	4,8%	5,2%	5,1%	4,0%	7,8%	5,9%
Δ 23/22	0,9%	9,5%	4,7%	4,9%	15,6%	6,0%
Quota 2021		9,3%*	61,2%**		10,1%*	67,1%**
Quota 2022		8,8%*	63,7%**		11,3%*	65,8%**
Quota 2023		9,5%*	60,9%**		12,5%*	60,3%**

* Italia via aerea/Italia totale
** Nord Italia 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 aerea, 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 5,2%, più alto rispetto al 4,8% riferito al totale dell'*import-export* complessivo in valore del Paese.

Anche il CAGR triennale delle esportazioni per via aerea ha sopravanzato quello complessivo (7,8% vs. 4,0%). Complessivamente le merci transitate da e per l'Italia per via aerea nel 2023 hanno avuto un controvalore di 118,5 miliardi di euro, in sensibile ascesa rispetto all'anno precedente (+9,5%) e notevolmente superiori al livello raggiunto nel 2019 (quando toccarono quota 76 miliardi). Se invece ci si concentra sulle esportazioni si osserva come ben il 12,5% delle esportazioni italiane in valore si è mosso nel 2023 per via aerea (contro l'11,3% del 2022). Oltre il 60% di questa quota è transitato attraverso gli aeroporti del Nord Italia.

I flussi in valore di *import-export* (57,7 miliardi, +2,5 miliardi rispetto all'anno precedente, +4,5%) che sono transitati da Malpensa nel 2023 corrispondono al 4,65% del commercio estero italiano (che nel 2022 si è attestato sui 1.241 miliardi di euro). Il saldo *export-import* generato dai flussi commerciali transitati da Malpensa, risulta complessivamente in attivo e in crescita (18,2 miliardi nel 2023, contro i 16 miliardi del 2022 e gli 11 miliardi del 2021).

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 (stabile a quota 6,0% nel 2023), 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 2023 è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente (11,6% vs. 11,8%).

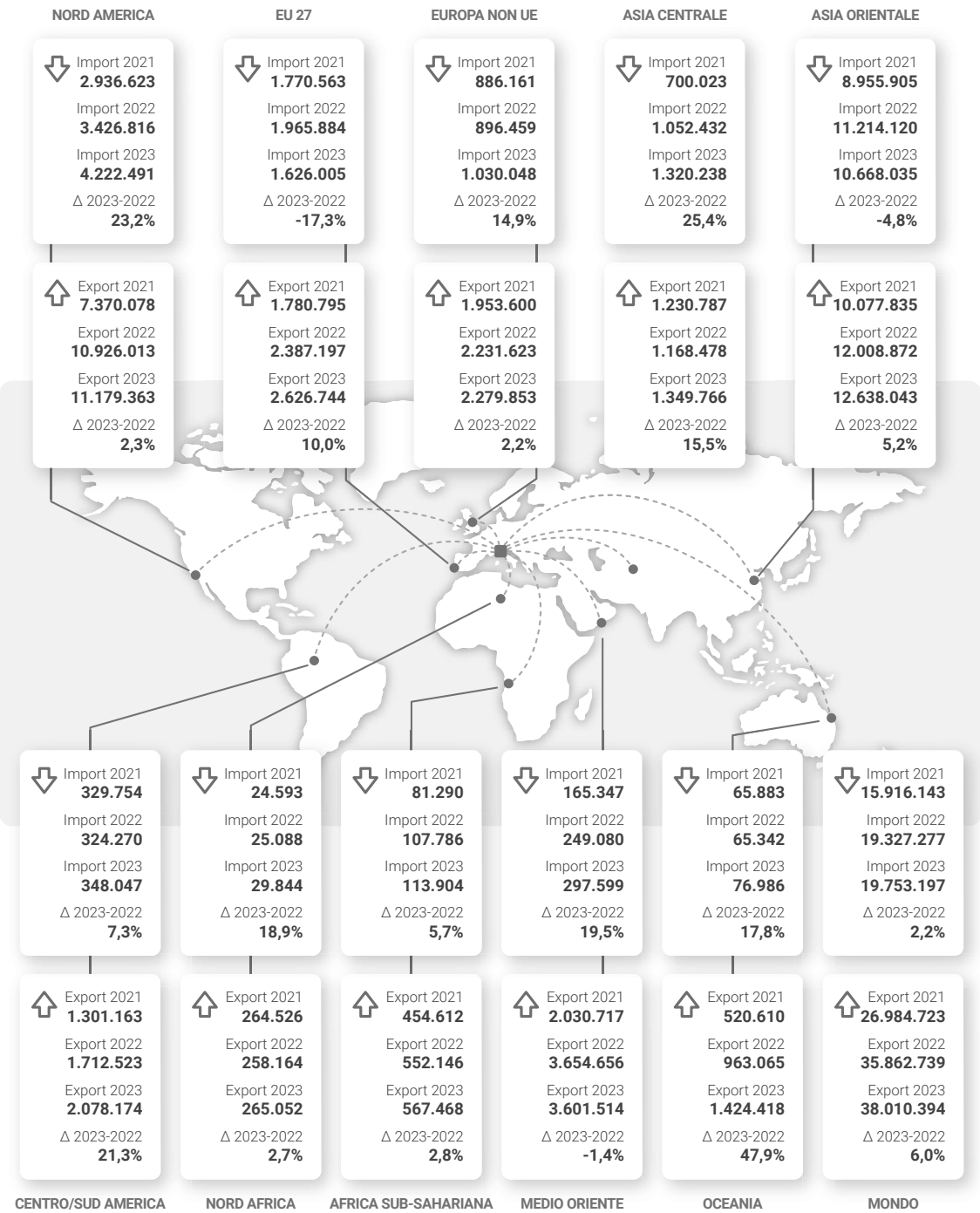
Incidenza del traffico cargo di Malpensa sul valore delle esportazioni italiane (mio euro)

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
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%
2023	630.985	38.010	6,0%	303.322	35.383	11,6%

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 19,7 miliardi di euro (contro i 19,3 miliardi del 2022), mentre le esportazioni sono salite a 38,0 miliardi (rispetto ai 35,8 miliardi dell'anno precedente).

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

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. I mercati più significativi in termini di volume di scambi hanno registrato andamenti altalenanti per le merci transitate da Malpensa: Medio Oriente (+19,5% *import*, -1,4% *export*), Nord America (+23,2% *import*, +2,3% *export*), Asia Orientale (-4,8% *import*, +5,2% *export*). Rilevanti anche gli scostamenti registrati nel mercato UE 27 (-17,3% *import*, +10,0% *export*) e in quelli dell'Asia Centrale (+25,4% *import*, +15,5% *export*) e dell'Oceania (+17,8% *import*, +47,9% *export*) che, soprattutto in termini di esportazioni, hanno compensato il non brillante andamento sui mercati di destinazione principali. 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 90,7% delle esportazioni in valore gestite da Malpensa nel 2023) spicca il forte calo - per quanto riguarda le importazioni - accusato dai settori moda/abbigliamento (-14,5%) e chimica/plastica (-19,5%), cui fa da contraltare il sensibile incremento dell'*import* di mezzi di trasporto (+27,5%) e di prodotti meccanici (+9,0%). Complessivamente le importazioni di questi 5 comparti industriali transitate da Malpensa sono cresciute del 2,1% rispetto al 2022.

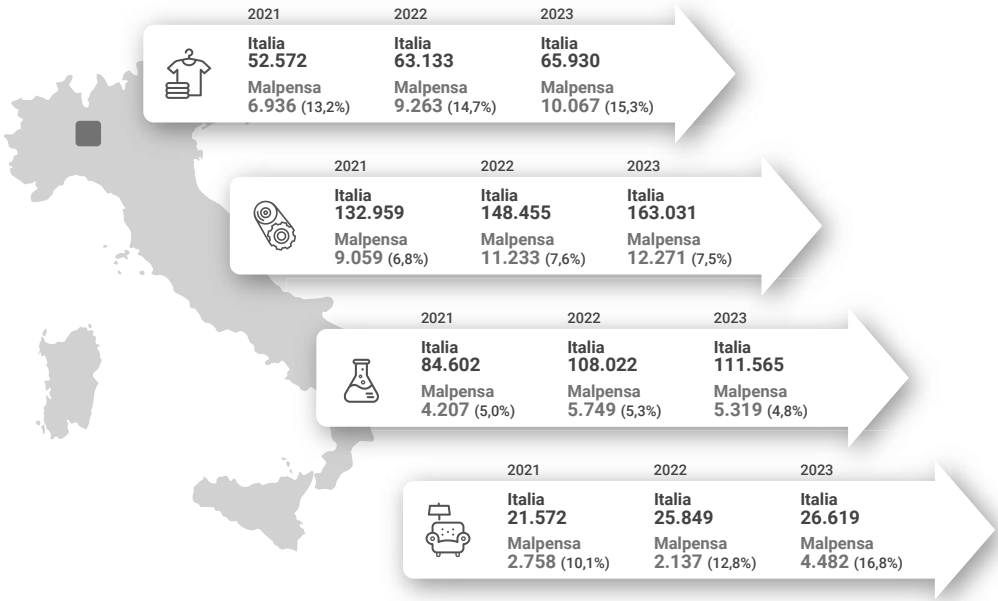
Evoluzione flussi import-export in valore via Malpensa per comparti industriali (.000 euro)

	Import 2021	Import 2022	Import 2023	Δ 2023- 2022 (%)	Export 2021	Export 2022	Export 2023	Δ 2023- 2022 (%)
Meccanica	8.930.680	11.249.541	12.267.721	9,0	9.059.531	11.233.759	12.271.531	9,2
Moda/abbigliamento	1.304.919	1.647.864	1.408.832	-14,5	6.936.611	9.263.542	10.067.656	8,7
Chimica/plastica	3.076.718	3.052.541	2.458.327	-19,5	4.207.919	5.748.999	5.319.365	-7,5
Mobili/arredamento	965.485	1.275.682	1.258.131	-1,4	3.068.669	4.064.456	4.482.592	10,3
Mezzi di trasporto	605.524	776.880	990.320	27,5	1.823.812	2.509.279	2.330.004	-7,1
Totale	14.883.326	18.002.508	18.383.331	2,1	25.096.542	32.820.035	34.471.148	5,0

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato
Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Performance non omogenee anche per quanto riguarda i flussi delle esportazioni. Hanno fatto segnare incrementi significativi rispetto al 2022 il settore mobili/arredamento (+10,3%), la meccanica (+9,2%) e la moda/abbigliamento (+8,7%). In calo invece la chimica/plastica (-7,5%) e i mezzi di trasporto (-7,1%). Nel complesso le esportazioni via Malpensa di questi settori industriali sono cresciute del 5%.

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



Guardando inoltre alle quote di *export* transitate da Malpensa sul totale nazionale, suddivise per comparti industriali, emerge come per i settori dei mobili/arredamento e moda/abbigliamento le esportazioni gestite dalla *Cargo City* di Malpensa abbiano tuttora un'incidenza significativa e in costante crescita (rispettivamente pari al 16,8% e 15,3%), mentre restano stazionarie rispetto agli anni precedenti le quote dei comparti meccanico (7,5%) e chimico-plastico (4,8%).

Nel 2023 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 circa un terzo delle esportazioni, destinate nei medesimi mercati, del comparto mobili/arredamento. Rilevanti - un quarto del totale nazionale - anche le quote di *export* destinate, via Malpensa, ai mercati dell'Asia Orientale da parte del comparto meccanico (24,5%).

Quote di esportazioni transitate da Malpensa e dirette nei principali mercati mondiali (mio euro)

	2021		2022		2023	
	Nord-America	Asia Orientale	Nord-America	Asia orientale	Nord-America	Asia orientale
Moda/abbigliamento						
Totale <i>export</i> Italia	4.012	9.694	6.264	11.363	6.448	12.210
Totale <i>export</i> via Malpensa	1.354	4.342	2.340	5.239	2.483	5.542
Totale <i>export</i> via Malpensa/Totale <i>export</i> Italia	33,7%	44,8%	37,3%	46,1%	38,5%	45,4%
Meccanica						
Totale <i>export</i> Italia	14.982	13.395	18.182	13.087	20.783	14.133
Totale <i>export</i> via Malpensa	2.692	2.783	3.555	3.363	3.918	3.459
Totale <i>export</i> via Malpensa/Totale <i>export</i> Italia	18%	20,7%	19,5%	25,7%	18,9%	24,5%
Chimica/plastica						
Totale <i>export</i> Italia	7.882	6.200	10.826	7.845	12.687	11.304
Totale <i>export</i> via Malpensa	1.369	1.481	2.594	1.498	2.096	1.734
Totale <i>export</i> via Malpensa/Totale <i>export</i> Italia	17,4%	23,9%	24,0%	19,1%	16,5%	15,3%
Mobili/arredamento						
Totale <i>export</i> Italia	3.247	2.216	3.996	2.527	3.878	2.575
Totale <i>export</i> via Malpensa	833	638	1.042	771	1.097	875
Totale <i>export</i> via Malpensa/Totale <i>export</i> Italia	25,6%	28,8%	26,1%	30,5%	28,3%	34,0%

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato
Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

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.

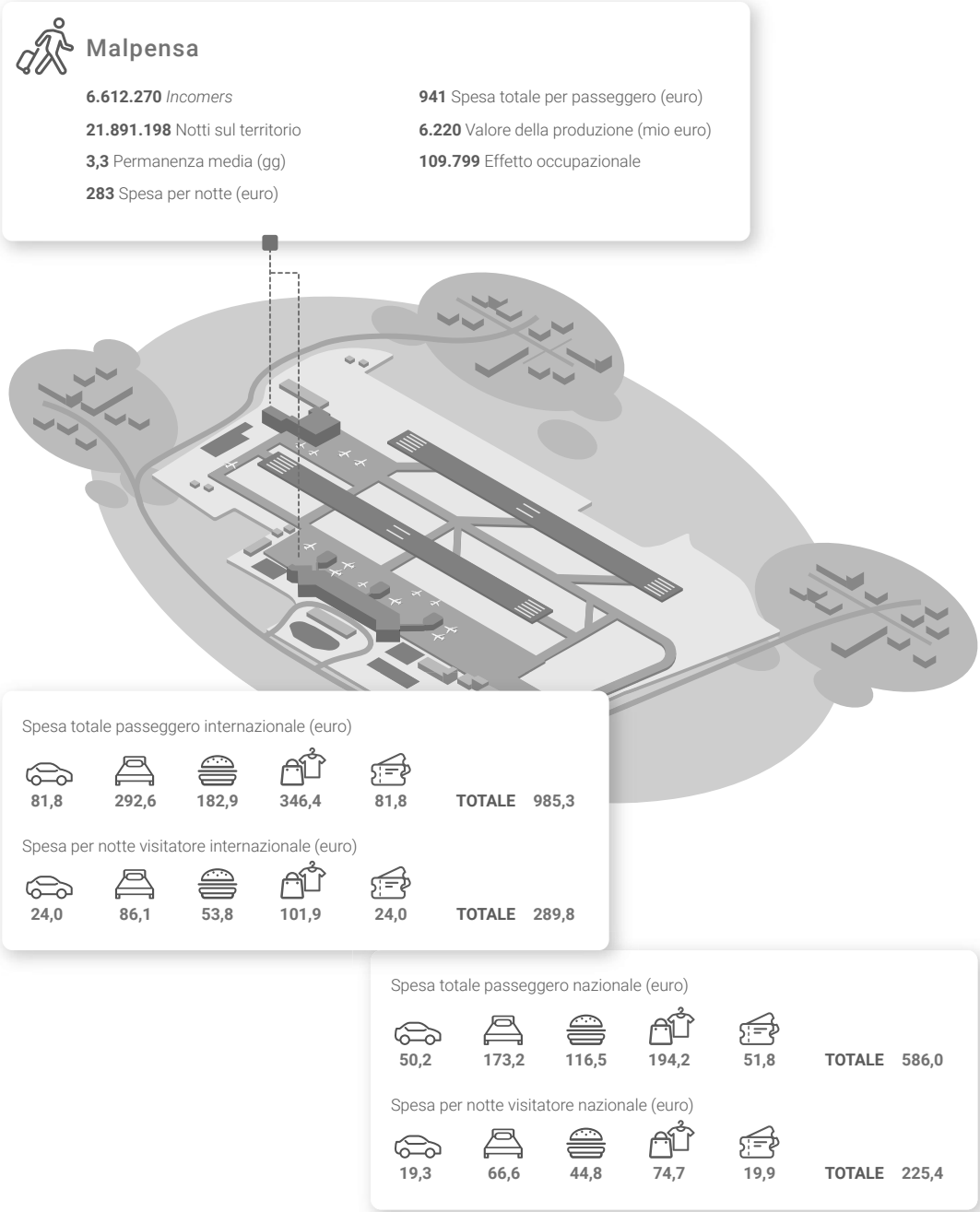
Sulla scorta dei dati prodotti in seno all’Osservatorio turistico-aeroporto LIUC - SEA si stima che:

- nel 2023 l’aeroporto di Malpensa abbia veicolato sul territorio lombardo circa 6,6 milioni di turisti (+1,4 milioni rispetto all’anno precedente), dei quali 5,8 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 290 euro (vs. 252 euro dell’anno precedente) per i turisti esteri e circa 225 euro (vs. 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 2023 è stimata in circa 6,2 miliardi di euro (+2,1 miliardi di euro rispetto al 2022). La dimensione occupazionale generata dall’*incoming* turistico riferibile a Malpensa è di poco inferiore alle 110 mila unità (+36,5 mila unità rispetto al 2022).

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Malpensa nel 2023



Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS



L'incremento del valore generato dal settore turistico attraverso Malpensa nel 2023 rispetto all'anno precedente è sostanzialmente il frutto della combinazione tra il forte incremento di *incomers* nel periodo (soprattutto internazionali) e l'altrettanto sostenuta ascesa della spesa media per notte, essendo invece rimasta invariata la permanenza media sul territorio.

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Malpensa

	2023	2022	2021	Δ% 23 vs. 22
Incomers	6.612.270	5.188.026	2.197.710	27,4
Notti trascorse sul territorio	21.891.198	16.945.242	8.664.981	29,2
Permanenza media (gg)	3,3	3,3	3,9	-
Spesa media per notte (euro)	283	243	384	16,5
Spesa totale media per visitatore (euro)	941	887	1.499	6,1
Valore della produzione (mio euro)	6.220	4.151	3.294	49,8
Effetto occupazionale	109.799	73.292	48.818	49,8

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 2023 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 oltre 41 miliardi di valore della produzione generato (+6 miliardi rispetto al 2022) e circa 243 mila posizioni occupazionali attivate (+47 mila circa sul 2022).

Impatto socio-economico cumulato di Malpensa nel 2023

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	21.543	6.162
Indiretto	13.256	2.192
Indotto	10.033	2.891
Catalitico	198.124	30.585
di cui Commercio internazionale	78.244	23.257
di cui Turismo	109.799	6.220
di cui Localizzazione imprese	10.081	1.108
Totale	242.956	41.830

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

Impatto socio-economico diretto di Linate

In termini di impatto diretto a Linate nel 2022 si contavano 318 (stabile rispetto all'anno precedente) attività economiche presenti e si stima che, a fronte di queste, siano state attivate circa 13,3 mila posizioni occupazionali (+7,9% rispetto al 2022).

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 il 7,4% del dato complessivo.

Il valore della produzione è pari a 2.980 milioni di euro (+18,4% sul 2022). Anche in questo caso va tenuto in conto il ruolo dell'inflazione sull'incremento del valore registrato.

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Linate

Anno	N. Imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (mio euro)
2021	313	11.829	1.752
2022	321	12.369	2.516
2023	318	13.347	2.980

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 2023 è cresciuto del 7,9% in termini di posizioni di lavoro attivate e del 18,4% sul fronte del valore della produzione generata, anche grazie alla spinta inflattiva. Stessa dinamica per i valori dell'impatto indotto (+7,9% l'occupazione, +18,5 il valore della produzione).

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Linate

	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)
2021	7.279	623	5.509	822
2022	7.611	895	5.761	1.180
2023	8.213	1.060	6.216	1.398

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT



MilanAirports

OUTPUT

Impatto catalitico turistico di Linate

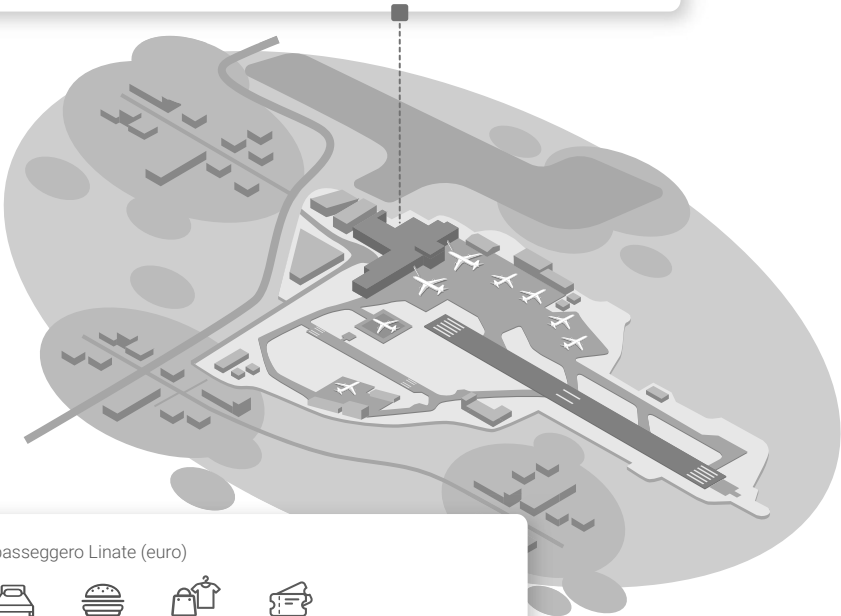
L'impatto catalitico di tipo turistico generato dallo scalo evidenzia una generazione di valore economico pari a oltre 1,36 miliardi di euro, cui corrisponde l'attivazione di più di 24 mila posizioni occupazionali.

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Linate nel 2023



Linate

2.350.000 <i>Incomers</i>	581 Spesa totale per passeggero (euro)
6.110.000 Notti trascorse sul territorio	1.364 Valore della produzione (mio euro)
2,6 Permanenza media (gg)	24.164 Effetto occupazionale
223 Spesa per notte (euro)	



Spesa totale passeggero Linate (euro)

49,7	171,7	115,5	192,5	51,3	TOTALE 580,8

Spesa per notte (euro)

19,1	66,0	44,4	74,0	19,7	TOTALE 223,4

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS



Evoluzione dell’impatto catalitico turistico di Linate

	2023	2022	2021	Δ% 23 vs. 22
Incomers	2.350.000	1.917.293	1.076.891	22,6
Notti trascorse sul territorio	6.110.000	4.984.962	3.661.429	22,6
Permanenza media (gg)	2,6	2,6	3,4	0
Spesa media per notte (euro)	223	199	186,2	12,1
Spesa totale media per visitatore (euro)	581	518	633,0	12,2
Valore della produzione (mio euro)	1.364	994	681	37,2
Effetto occupazionale	24.164	17.603	9.851	37,3

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

Il confronto tra l’impatto catalitico 2023 e quello dell’anno precedente evidenzia un sensibile incremento nel numero degli incomers (+430 mila circa) e delle notti trascorse sul territorio (oltre 1,1 milioni in più), cui si aggiunge una spesa per notte incrementatasi del 12%, con un effetto complessivo sulla spesa totale per passeggero superiore del 12% rispetto al 2022.

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 6,8 miliardi di valore della produzione generato (+1,2 miliardi vs. 2022) e poco meno di 52 mila posizioni occupazionali attivate (+15 mila rispetto al 2022).

Impatto socio-economico cumulato di Linate nel 2023

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	13.347	2.980
Indiretto	8.213	1.060
Indotto	6.216	1.398
Catalitico turistico	24.164	1.364
Totale	51.940	6.802

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 attività Aviation 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 2023 sono stati 412,8 milioni di euro, pari al 57,0% dei ricavi totali del Gruppo (+20% rispetto all'anno precedente).

Incidenza ricavi da attività Aviation

	2023	2022
Ricavi gestione Aviation (migliaia di euro)	412.773	343.442
Ricavi Aviation (% su ricavi totali*)	57,0	58,1
Altri ricavi (% su ricavi totali*)	43,0	41,9

* Al netto dei diritti aeroportuali incassati relativi alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano.

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 e uffici destinati agli operatori del business cargo, quali handler merci, spedizionieri e courier.

I ricavi gestionali delle attività Non Aviation registrati nel 2023 sono stati pari a 293,6 milioni di euro (+26,6% rispetto all'anno precedente) e hanno rappresentato il 40,6% dei ricavi totali del Gruppo.

Incidenza ricavi da attività Non Aviation

	2023	2022
Ricavi di gestione Non Aviation (migliaia di euro)	293.610	231.982
Ricavi Non Aviation (% su ricavi totali*)	40,6	39,3
Altri ricavi (% su ricavi totali*)	59,4	60,7

* Al netto dei diritti aeroportuali incassati relativi alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano.

Fonte: SEA



In particolare:

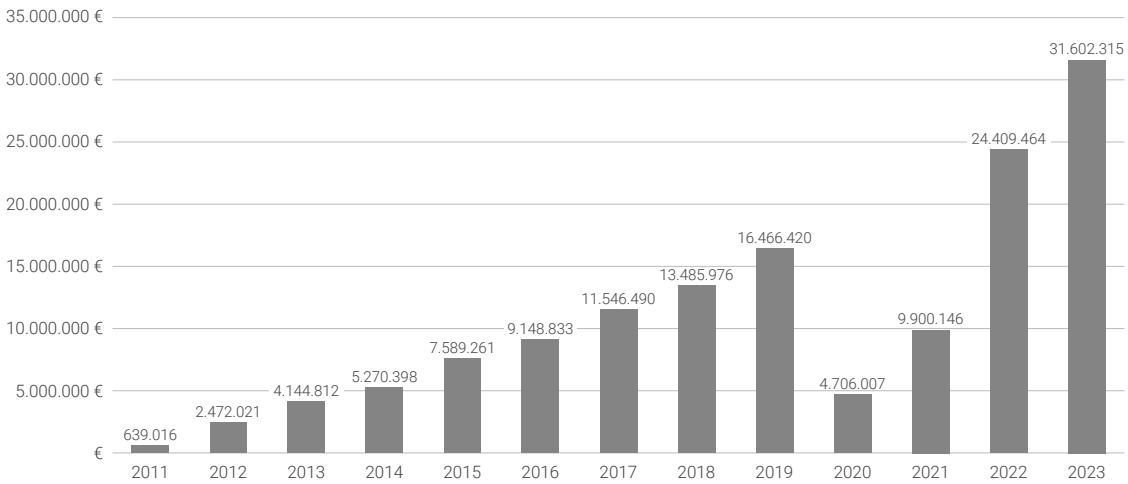
- il comparto *retail* (negozi, ristorazione, autonoleggi e banche) ha registrato ricavi pari a 126.054 migliaia di euro con un incremento pari al +33,6%;
- il *business* parcheggi ha registrato un aumento pari a +23,8% rispetto al 2022 generando 81.454 migliaia di euro nel 2023;
- il segmento *Premium Services* è risultato in aumento di +23,3% rispetto al 2022 registrando ricavi pari a 26.255 migliaia di euro nel 2023.

E-COMMERCE

Il fatturato e-Commerce ha raggiunto i 31,6 milioni di euro nel 2023, registrando una crescita del 29% rispetto al 2022.

Tra gli investimenti più rilevanti a sostegno delle vendite del canale e-Commerce si segnala:

- il rifacimento del canale B2B dedicato ad Aziende, Agenzie Viaggi e Liberi Professionisti;
- il miglioramento della vendita dei prodotti *fast track* e sale vip per fascia oraria.



Fonte: SEA

Il valore generato e distribuito agli stakeholder

Nel 2023 SEA ha generato valore economico per un importo pari a 762,7 milioni di euro, in aumento del 3,8% rispetto all'anno precedente.

Prospetto del valore economico generato e distribuito (migliaia di euro)

		2023	2022	2021
Valore economico direttamente generato		762.732	734.840	325.232
a) Ricavi	Ricavi di gestione	762.732	734.840	325.232
Valore economico distribuito		559.955	472.821	318.500
b) Costi operativi riclassificati	Costi di materiali di consumo e altri costi operativi riclassificati	238.129	247.313	147.594
c) Costi commerciali	Costi commerciali	5.607	3.985	1.977
d) Retribuzioni e benefit delle risorse umane	Costi del lavoro	178.583	192.527	138.642
e) Pagamenti ai fornitori di capitali	Dividendi distribuiti nell'esercizio	84.710	2	2
	Oneri finanziari	21.392	18.188	21.428
f) Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	Imposte sul reddito correnti e oneri tributari	30.513	10.329	8.738
g) Investimenti nella comunità	Liberalità, sponsorizzazioni e collaborazioni	1.021	478	118
Valore economico trattenuto		202.777	262.019	6.732
		Calcolato come differenza tra il Valore economico generato e il Valore economico distribuito		

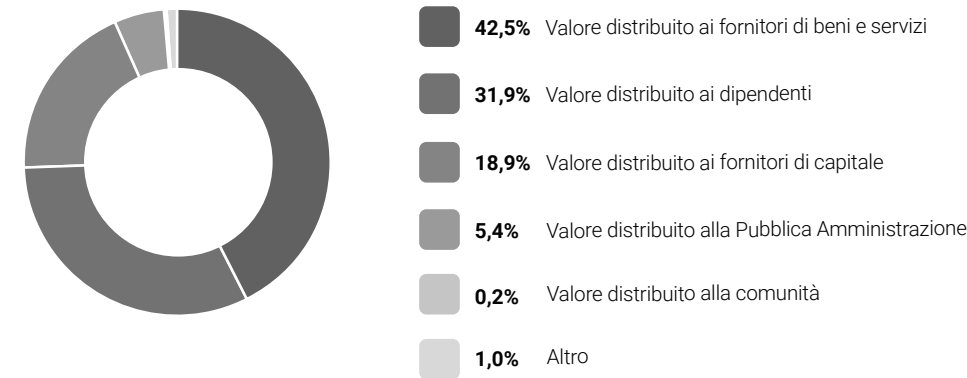
Il 73,4% di questo valore (560,0 milioni di euro) è stato distribuito agli *stakeholder* sotto forma di pagamenti e altre forme di trasferimento (+18,4% rispetto all'anno precedente), passando da 472,8 a 560,0 milioni.

I principali percettori di questo valore sono stati i fornitori, ai quali sono stati distribuiti 238,1 milioni (247,3 milioni nell'anno precedente) pari al 42,5% del totale e le risorse umane, cui sono stati erogati 178,6 milioni (31,9% del valore complessivamente distribuito).

La quota di valore erogata ai fornitori di capitale è stata di 106,1 milioni pari al 18,9% del valore distribuito (18,2 milioni nel 2022). La quota destinata alla pubblica amministrazione - sotto forma di imposte e tasse - è stata pari a 30,5 milioni (5,4% del valore distribuito).

È stata infine pari allo 0,2%, 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 2023



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 definito nel Regolamento (UE) 2020/852, che fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate eco-sostenibili.

Il Regolamento sulla Tassonomia stabilisce a oggi una classificazione delle attività economiche sostenibili unicamente dal punto di vista ambientale. La Commissione europea ha sinora adottato gli atti delegati in riferimento ai seguenti obiettivi ambientali:

1. Mitigazione dei cambiamenti climatici
2. Adattamento ai cambiamenti climatici
3. Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine
4. Transizione verso un'economia circolare
5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento
6. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Qualsiasi impresa soggetta all'obbligo di pubblicare una Dichiarazione Non Finanziaria deve includere all'interno del documento 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 accordo con quanto previsto dal Regolamento, un'attività per essere considerata "ecosostenibile" deve:

- soddisfare i criteri di contributo sostanziale definiti dal Regolamento per ciascuna tipologia di attività per almeno uno dei sei obiettivi ambientali previsti dal Regolamento;
- non arrecare danno significativo (*Do No Significant Harm* - DNSH) agli altri cinque obiettivi;
- rispettare le garanzie minime di salvaguardia, riconoscendo l'importanza dei diritti umani e delle norme internazionali relativamente ai diritti dei lavoratori, alla tassazione, alla concorrenza leale e alla corruzione.

Le imprese non finanziarie devono rendicontare la quota del loro fatturato proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili, la quota delle loro spese in conto capitale (*CapEx*) e la quota delle spese operative (*OpEx*) delle stesse attività, ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento.

L'analisi sull'ammissibilità delle attività è stata effettuata per i 6 obiettivi previsti dal regolamento, mentre l'allineamento ha riguardato solo l'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici.

ATTIVITÀ ECONOMICHE AMMISSIBILI

Nel 2023, a seguito di quanto previsto dal Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 della Commissione del 6 luglio 2021, che integra il Regolamento precisando il contenuto e la modalità di presentazione delle informazioni che le imprese devono comunicare in merito alle attività economiche ecosostenibili, SEA ha aggiornato l'analisi delle proprie attività economiche *revenue generating*, al fine di valutarne l'eventuale ammissibilità e allineamento agli Atti Delegati del Regolamento EU Taxonomy.



MilanAirports

OUTPUT

Attività economiche ammissibili *revenue generating*

Sezione	Attività	Obiettivo ambientale
2.1	Fornitura di acqua	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine
3.4	Manutenzione di strade e autostrade	Transizione verso un'economia circolare
4.9	Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	Mitigazione dei cambiamenti climatici
6.17	Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	
6.20	Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	
7.7	Acquisto e proprietà di edifici	

2.1 Fornitura di acqua

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. I volumi idrici prelevati dai pozzi presenti nei sedimi aeroportuali di Malpensa e Linate sono distribuiti al consumo di SEA e degli altri operatori aeroportuali attraverso acquedotti interni.

L'attività in questione genera ricavi derivanti dalle attività di esercizio e mantenimento dei sistemi di estrazione e distribuzione e costi derivanti dalle attività di espansione e manutenzione degli impianti.

3.4 Manutenzione di strade e autostrade

Questa attività economica è applicabile a SEA in quanto nella descrizione si fa riferimento a manutenzione di "piste, vie di rullaggio e piazzali degli aeroporti". L'attività in questione genera ricavi - attraverso i diritti di concessione d'uso delle infrastrutture di volo e delle aree di *stand by* degli aeromobili - oltre che investimenti e spese operative collegati agli interventi di riqualifica e manutenzione.

4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica

L'attività svolta da SEA si riferisce alla gestione di sistemi di distribuzione che trasportano energia elettrica in sistemi di distribuzione ad alta, media e bassa tensione. L'attività è *revenue generating* in quanto dal 1° gennaio 2022, con l'entrata in vigore del SDC (Sistema di Distribuzione Chiuso), SEA ha assunto il ruolo di distributore di energia elettrica per la rete. A tale attività sono connessi investimenti e spese operative legati alla manutenzione e all'*upgrade* di linee e cabine elettriche e gruppi elettrogeni.

6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio

SEA realizza, gestisce e manutene infrastrutture per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ delle operazioni proprie dell'aeroporto e per la fornitura di energia elettrica e di aria condizionata agli aeromobili in sosta. L'attività genera ricavi attraverso la riscossione di diritti aeroportuali legati all'attività di gestione delle infrastrutture centralizzate. Gli investimenti e le spese operative riguardano la realizzazione degli impianti 400 Hz per aeromobili in sosta e delle infrastrutture di ricarica elettrica per i mezzi operativi di sedime. Nel 2023 non è stato possibile stimare le *revenues* associate a questa attività in quanto SEA non ha una tariffa specificatamente riferibile alle infrastrutture in oggetto. La metodologia di calcolo sarà definita nel prossimo esercizio.

6.20 Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo

SEA svolge attività di assistenza a terra per conto di società di *handling* operanti nei propri aeroporti, a fronte della quale incamera ricavi per servizi *handling* centralizzati (ad es. *de-icing*, interventi di manutenzione per terzi, trasporto passeggeri in *area air-side*) e sostiene investimenti e spese operative riguardanti la progettazione, l'acquisto, l'esercizio e la manutenzione delle relative apparecchiature (*border control*, *entry-exit system*, *BHS*, *self bag-drop*, mezzi operativi).



7.7 Acquisto di immobili ed esercizio della proprietà su tali immobili

SEA considera questa attività come ammissibile in quanto acquisisce ricavi derivanti da attività *retail* e *real estate* che possono essere considerati come “esercizio della proprietà sugli immobili”. Il “*right of use*” che SEA ha sugli edifici che gestisce sulla base della concessione statale può rientrare nella definizione di “*ownership*”. Secondo il punto 158 delle FAQ pubblicate dalla Commissione Europea il 19 dicembre 2022, i redditi derivanti dalla proprietà di immobili - ad esempio, gli affitti - possono infatti essere considerati indipendentemente dalle attività che si svolgono in un edificio. La FAQ menziona in particolare i ricavi generati dai gestori aeroportuali nel corso della loro attività (nello specifico: negozi *duty-free*).

VALUTAZIONE DI ALLINEAMENTO ALL'OBIETTIVO “CLIMATE CHANGE MITIGATION” DELLE ATTIVITÀ REVENUE GENERATING

La valutazione di allineamento all'obiettivo *climate change mitigation* è stata effettuata per le attività di seguito descritte, tranne per le attività 2.1, 3.4 e 6.20 che essendo al primo anno d'introduzione non richiedono tale valutazione.

Quindi l'analisi sull'ammissibilità riguardante la conformità ai criteri di contributo sostanziale e ai DNSH delle attività economiche ed effettuata sulle restanti attività (4.9, 6.17 e 7.7) ha prodotto i seguenti risultati:

4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
L'infrastruttura o le apparecchiature di trasmissione e distribuzione si trovano all'interno di un sistema elettrico che soddisfa almeno uno dei seguenti criteri: a) il sistema è il sistema europeo interconnesso, vale a dire le zone di controllo interconnesse degli Stati membri, della Norvegia, della Svizzera e del Regno Unito, e i suoi sistemi subordinati.	Criterio soddisfatto. La rete di distribuzione degli aeroporti (ASDC - Altri sistemi di distribuzione chiusa) è a sua volta interconnessa alla rete di distribuzione nazionale.
Do not significant harm	
Climate change adaptation I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità.	Criterio non soddisfatto. Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è in via di completamento e sarà adottato dall'azienda entro il 2024.
Transition to a circular economy È in atto un piano di gestione dei rifiuti che garantisce il massimo riutilizzo o riciclaggio al termine del ciclo di vita conformemente alla gerarchia dei rifiuti, anche attraverso accordi contrattuali con i <i>partner</i> per la gestione dei rifiuti, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o la documentazione ufficiale di progetto.	Criterio non soddisfatto. Le attuali condizioni generali per lavori di costruzione non contengono esplicitamente valori minimi di riuso, riciclo e recupero dei rifiuti generati
Pollution prevention and control Le attività non utilizzano policlorobifenili (PCB).	Criterio soddisfatto. Le apparecchiature elettriche contenenti fluidi dielettrici (es olio di isolamento) utilizzate nella rete di distribuzione che potenzialmente potrebbero contenere PCB (es. trasformatori isolati in olio, condensatori di potenza, ecc.) sono in origine certificati come esenti da PCB.
Protection and restoration biodiversity and ecosystem Si è proceduto a una valutazione dell'impatto ambientale (VIA) o a un esame conformemente alla direttiva 2011/92/UE. Qualora sia stata effettuata una VIA, sono attuate le necessarie misure di mitigazione e di compensazione per la protezione dell'ambiente. Per i siti/le operazioni situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse è stata condotta, ove applicabile, un'opportuna valutazione e, sulla base delle relative conclusioni, sono attuate le necessarie misure di mitigazione.	Criterio soddisfatto Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi <i>Master Plan</i> . I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli <i>habitat</i> e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa.

6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
L'infrastruttura è adibita alla fornitura di energia elettrica e aria condizionata agli aeromobili in sosta. L'infrastruttura è adibita allo svolgimento delle operazioni proprie dell'aeroporto a zero emissioni dirette: punti di ricarica elettrica, potenziamenti della connessione alla rete elettrica, stazioni di rifornimento dell'idrogeno. L'infrastruttura non è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili.	Criteri soddisfatti. Gli aeroporti sono dotati di sistemi per l'alimentazione elettrica e la fornitura di aria condizionata per gli aeromobili in sosta.
Do not significant harm Climate change adaptation I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità.	Criterio non soddisfatto Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è in via di completamento e sarà adottato dall'azienda entro il 2024.
Sustainable use and protection of water and marine resources Se è effettuata una Valutazione dell'Impatto Ambientale a norma della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio³²⁷ ed essa comprende una valutazione dell'impatto sulle acque a norma della direttiva 2000/60/CE, non è necessaria un'ulteriore valutazione dell'impatto sulle acque, purché siano stati affrontati i rischi individuati.	Criterio soddisfatto Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi <i>Master Plan</i>. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa.
Transition to a circular economy Almeno il 70% (in termini di peso) dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi (escluso il materiale allo stato naturale definito alla voce 17 05 04 dell'elenco europeo dei rifiuti istituito dalla decisione 2000/532/CE) prodotti in cantiere è preparato per il riutilizzo, il riciclaggio e altri tipi di recupero di materiale, incluse operazioni di riempimento che utilizzano i rifiuti in sostituzione di altri materiali, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione. I gestori limitano la produzione di rifiuti nei processi di costruzione e demolizione, conformemente al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione, tenendo conto delle migliori tecniche disponibili e utilizzando la demolizione selettiva onde consentire la rimozione e il trattamento sicuro delle sostanze pericolose e facilitare il riutilizzo e il riciclaggio di alta qualità tramite la rimozione selettiva dei materiali, avvalendosi dei sistemi di cernita dei rifiuti da costruzione e demolizione disponibili.	Criterio non soddisfatto Le attuali condizioni generali per lavori di costruzione non contengono esplicitamente valori minimi di riuso, riciclo e recupero dei rifiuti generati.
Pollution prevention and control Sono adottate misure per ridurre il rumore, le vibrazioni, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.	Criterio soddisfatto Specifiche indicazioni e prescrizioni a riguardo sono formulate alle imprese che eseguono i lavori in ottemperanza a specifiche prescrizioni delle VIA dei <i>Master Plan</i> e come previsto dalle condizioni generali di contratto che prevedono la predisposizione di specifici Piani Ambientali di Cantiere.
Protection and restoration biodiversity and ecosystem Si è proceduto a una Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) o a un esame conformemente alla direttiva 2011/92/UE. Qualora sia stata effettuata una VIA, sono attuate le necessarie misure di mitigazione e di compensazione per la protezione dell'ambiente. Per i siti/le operazioni situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse è stata condotta, ove applicabile, un'opportuna valutazione e, sulla base delle relative conclusioni, sono attuate le necessarie misure di mitigazione.	Criterio soddisfatto Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi <i>Master Plan</i>. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli <i>habitat</i> e degli ecosistemi

7.7 Acquisto di immobili ed esercizio della proprietà su tali immobili

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Per gli edifici costruiti prima del 31 dicembre 2020, l'edificio dispone come minimo di un attestato di prestazione energetica di classe A. In alternativa, l'edificio rientra nel primo 15% del parco immobiliare nazionale o regionale in termini di fabbisogno di energia primaria operativo, come dimostrato da adeguati elementi di prova che confrontino almeno le prestazioni dell'attivo in questione con le prestazioni del parco immobiliare nazionale o regionale costruito prima del 31 dicembre 2020 e che operino almeno la distinzione tra edifici residenziali e non residenziali.	Criterio non soddisfatto Nessun edificio presente nei sedimi aeroportuali alla data del 31/12/2020 ha performance energetiche in linea con la APE classe A.
Per gli edifici costruiti dopo il 31 dicembre 2020, la Domanda di Energia Primaria (PED), che definisce la prestazione energetica dell'edificio risultante dalla costruzione, è inferiore di almeno il 10% rispetto alla soglia fissata per i requisiti degli edifici a energia quasi zero (NZEB). La prestazione energetica è certificata mediante l'Attestato di Prestazione Energetica (APE).	Criterio non applicabile a SEA nel 2023
Per gli edifici costruiti dopo il 31 dicembre 2020 e di dimensioni superiori a 5.000 m²: ■ L'edificio risultante dalla costruzione viene sottoposto a test di tenuta all'aria e di integrità termica e qualsiasi scostamento dai livelli prestazionali fissati in fase di progettazione o difetti dell'involucro edilizio vengono comunicati agli investitori e ai clienti. ■ Il potenziale di riscaldamento globale (GWP) del ciclo di vita dell'edificio risultante dalla costruzione è stato calcolato per ciascuna fase del ciclo di vita e viene comunicato agli investitori e ai clienti su richiesta.	Criterio non applicabile a SEA nel 2023
Nel caso di un edificio non residenziale di grandi dimensioni (con una potenza nominale utile per gli impianti di riscaldamento, gli impianti di riscaldamento e ventilazione combinati degli ambienti, gli impianti di condizionamento dell'aria o gli impianti di condizionamento dell'aria e ventilazione combinati superiore a 290 kW), esso è gestito in modo efficiente attraverso il monitoraggio e la valutazione della prestazione energetica.	Criterio non applicabile a SEA
Do not significant harm	
Climate change adaptation I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità.	Criterio non soddisfatto Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è in via di completamento e sarà adottato dall'azienda entro il 2024.

GARANZIE MINIME DI SALVAGUARDIA

Le garanzie minime di salvaguardia sono procedure attuate da un'impresa che svolge un'attività economica al fine di garantire che essa operi in linea con le linee guida OCSE destinate alle imprese multinazionali e con i Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, inclusi i principi e i diritti stabiliti dalle 8 convenzioni fondamentali individuate nella dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e dalla Carta internazionale dei diritti dell'uomo.

Le nove categorie valutate sono state le seguenti: politiche sui diritti umani, *due diligence* e *risk assessment* sui diritti umani, gestione degli impatti sui diritti umani, meccanismi di reclamo, interessi del consumatore, anticorruzione, concorrenza e fiscalità.

L'allineamento delle attività di SEA ai principi sopra citati viene garantito attraverso *policy*, procedure, sistemi di gestione e controllo, quali:

- Codice etico aziendale, che definisce le regole, i valori e i principi alla base dell'operare di SEA e assume un ruolo di guida dei comportamenti e delle azioni di tutti gli *stakeholder* rilevanti. Contempla meccanismi di segnalazione delle violazioni da parte degli *stakeholder*, che vengono acquisiti e istruiti dal Comitato Etico.
- Codice di condotta dei fornitori, che tutti i fornitori che si iscrivono all'albo o che partecipano a gare pubbliche sono tenuti a sottoscrivere in tutti i nuovi contratti. Da parte di SEA viene verificata la *policy* del fornitore in tema di tutela dei diritti umani e del lavoro, la presenza di certificazioni come la SA8000, il richiamo al tema dei diritti umani nei codici etici delle aziende fornitrici o l'adesione alle convenzioni internazionali di tutela dei diritti umani.
- Procedura di *Whistleblowing*, che regola il processo di segnalazione di potenziali comportamenti in violazione del Modello 231 e del Codice Etico.
- *Policy* e sistema di gestione sull'anticorruzione (ISO 37001).



MilanAirports

OUTPUT

- Certificazione sulla parità di genere UNI PdR 125/2022.

Per informazioni più dettagliate si rimanda al corporate *website*, sezioni "Governance", "Sostenibilità" e <https://seamilano.eu/business/it/b2b/fornitori/fornitori>

SEA non ha al momento attivato specifiche declinazioni sul tema dei diritti umani negli scope dei processi di *internal audit* e di *risk assessment* aziendali. Per questo motivo, adottando un approccio prudenziale, non si ritiene che le procedure aziendali coprano completamente quanto richiesto dalle garanzie minime di salvaguardia.

METODOLOGIA DI CALCOLO DEGLI INDICATORI

Revenues

Per il calcolo del *turnover* associato alla tassonomia SEA non ha ricavi regolati diretti per le attività ricomprese nella stessa. È tuttavia possibile individuare ricavi riconducibili alle attività mappate, identificando una parte dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi regolati 2023, sulla base delle descrizioni dei contenuti delle attività economiche ammissibili.

La valutazione dei ricavi regolati ammissibili è stata effettuata incrociando le descrizioni riportate nelle attività economiche della tassonomia con i contenuti dell'elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'anno base a fronte dei diritti e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione⁸ che ciascun gestore aeroportuale italiano è tenuto redigere. Quest'ultimo documento riporta dettagliatamente l'elenco delle infrastrutture/impianti, dei servizi e delle relative attrezzature correlati a ciascun corrispettivo regolato.

I contenuti del citato elenco e il dettaglio delle attività economiche non sono perfettamente coincidenti: alcuni corrispettivi sono riferiti a infrastrutture, impianti, attrezzature e servizi riportati in più di una attività economica, così come la descrizione di alcune delle attività economiche della tassonomia trova riscontro in più di un corrispettivo.

Molte dei contenuti delle attività economiche della tassonomia si riferiscono a elementi trasversali riconducibili a più corrispettivi regolati, magari solo marginalmente. Si è pertanto optato per identificare i ricavi potenzialmente eleggibili secondo una logica

di prevalenza, identificando i corrispettivi regolati che coincidono in gran parte con le attività economiche della tassonomia più pertinenti.

Le attività economiche maggiormente corrispondenti agli elementi dei ricavi regolati sono:

- 3.4. Manutenzione di strade e autostrade
- 6.17. Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio
- 6.20. Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo
- 7.7. Acquisto e proprietà di edifici

I ricavi regolati per i quali è stata rinvenuta una significativa coincidenza con i contenuti delle attività economiche sono:

- Diritti di approdo e partenza
- Diritti di sosta
- Diritti di imbarco passeggeri
- Servizi di *de-icing*
- Corrispettivo per assistenza a passeggeri disabili o a mobilità ridotta (PRM).

Quindi il calcolo dei ricavi ammissibili/allineati alla tassonomia è stato effettuato inserendo al numeratore la quota di ricavi ottenuta dalla metodologia sopra descritta e al denominatore il fatturato netto del Gruppo consolidato al 31/12/2023.

Spese in conto capitale (CapEx)

Il calcolo relativo alle spese in conto capitale (*CapEx*) è stato effettuato inserendo al numeratore le attività definite come ammissibili/allineate e al denominatore i *CapEx* totali del Gruppo. Il denominatore è costituito dagli incrementi agli attivi materiali e immateriali verificatisi durante l'esercizio e considerati prima dell'ammortamento, della svalutazione e di rivalutazioni.

Spese operative (OpEx)

Il calcolo relativo alle spese operative (*OpEx*) è stato effettuato inserendo al numeratore i costi di manutenzioni (esterni e interni) e di pulizie delle attività associate alla tassonomia e al denominatore il totale dei costi delle stesse voci utilizzate per il numeratore.

⁸ Delibera n. 38/2023 - Misura 7, paragrafo 7.1.1, comma 3.

Quota del Fatturato delle attività economiche allineate e ammissibili alla tassonomia

Anno finanziario 2023	Anno			Criteri per Contributo Sostanziale							Criteri per non arrecare un danno significativo				
Attività economiche	Codice (a)	Ricavi assoluti (€ in milioni)	Quota di ricavi, anno N	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento		
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)															
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0	%												
di cui abilitante		0	%												
di cui di transizione		0	%												
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)															
Fornitura acqua	2.1 WTR	510	0,1%	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	N	N	
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	142.071	18,6%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N	N	Y	Y	Y	
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	3.939	0,5%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	Y	N	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17 CCM	0	0%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	30.030	3,9%	N/AM	N/AM	AM	AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	388.567	50,9%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	N	N	
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		565.116	74,1%	55,4%	-	0,1%	-	18,6%	-						
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		565.116	74,1%	55,4%	-	0,1%	-	18,6%	-						
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI															
Fatturato delle attività non ammissibili alla Tassonomia		197.616	25,9%												
Totale (A+B)		762.732	100%												

Allineata alla tassonomia per obiettivo	
CCM	0%
CCA	0%
WTR	0%
CE	0%
PPC	0%
BIO	0%

Quota delle spese in conto capitale (CapEx) delle attività economiche allineate e ammissibili alla tassonomia

Anno finanziario 2023				Criteri per Contributo Sostanziale							Criteri per non arrecare un danno significativo				
Attività economiche	Codice (a)	Capex assoluti (€ in milioni)	Proporzione di Capex, anno N	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento		
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)															
Capex di attività ambientalmente sostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0	%												
di cui abilitante		0	%												
di cui di transizione		0	%												
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)															
Fornitura acqua	2.1 WTR	19	0,02%	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	N	N	
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	24.446	21,4%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N	N	Y	Y	Y	
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	2.047	1,8%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	Y	N	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17 CCM	3.074	2,7%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	4.362	3,8%	N/AM	N/AM	AM	AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	46.379	40,6%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	N	N	
Capex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		80.327	70,3%	48,9%	-	0,02%	-	21,4%	-						
A. Capex delle attività ammissibili della Tassonomia (A.1+A.2)		80.327	70,3%	48,9%	-	0,02%	-	21,4%	-						
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI															
Capex di Tassonomia-attività non ammissibili		33.915	29,7%												
Totale (A+B)		114.242	100%												

Allineata alla tassonomia per obiettivo	
CCM	0%
CCA	0%
WTR	0%
CE	0%
PPC	0%
BIO	0%

Quota delle spese operative (OpEx) delle attività economiche allineate e ammissibili alla tassonomia

Anno finanziario 2023	Anno			Criteri per Contributo Sostanziale							Criteri per non arrecare un danno significativo				
Attività economiche	Codice (a)	Opex assoluti (€ in milioni)	Proporzione di Opex, anno N	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento		
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)															
Opex delle attività ambientalmente sostenibili (allineati alla tassonomia) (A.1)		0	%												
di cui abilitante		0	%												
di cui di transizione		0	%												
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)															
Fornitura acqua	2.1 WTR	0	0%	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	N	N	
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	8.276	1,9%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N	N	Y	Y	Y	
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	402	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	Y	N	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17 CCM	91	0,02%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	11.492	2,7%	N/AM	N/AM	AM	AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	27.326	6,4%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	N	N	
Opex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		47.587	11,1%	9,2%	-	0%	-	1,9%	-						
A. Opex delle attività ammissibili della tassonomia (A.1+A.2)		47.587	11,1%	9,2%	-	0%	-	1,9%	-						
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI															
Opex delle attività non ammissibili della tassonomia		382.030	88,9%												
Totale (A+B)		429.617	100%												

Allineata alla tassonomia per obiettivo

CCM	0%
CCA	0%
WTR	0%
CE	0%
PPC	0%
BIO	0%



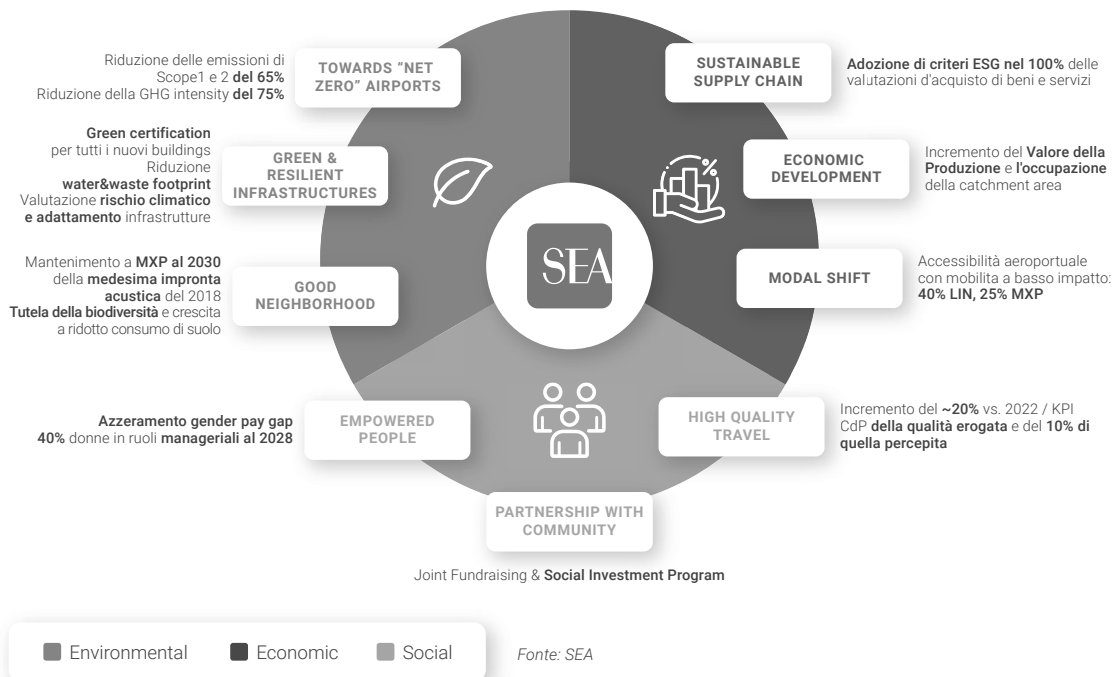


OBIETTIVI ESG INTEGRATI NELLA STRATEGIA

Sustainability Vision 2030

SEA integra i temi di sostenibilità nella propria pianificazione strategica, nel sistema di valutazione dei rischi (ERM) e nel sistema di *performance management*, affinché la capacità dell'azienda di creare valore nel lungo periodo tenga conto di tutte le variabili che influiscono su di essa. La figura sotto riportata sintetizza la visione di SEA e le linee strategiche del Gruppo.

Sustainability Vision degli aeroporti di Milano al 2030



Environmental

In tale ambito SEA si pone tre obiettivi:

- 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 "Esterneità ambientali") e nella sensibile riduzione delle emissioni di *scope 3*, riferite ad altri operatori dell'ecosistema aeroportuale.
- La realizzazione di tutte le nuove infrastrutture con criteri di costruzione basati sull'efficienza energetica e l'economia circolare, resilienti agli effetti del *climate change* e dotati di certificazioni *green*.
- Il contenimento dell'impronta acustica e la gestione di una equa distribuzione dei suoi effetti, in maniera da mantenerla invariata al medesimo livello rilevato nel 2018 sino al 2035.

Social

In tale ambito, che include 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, collocando 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.
 - Operare 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.

Economic

La dimensione economica del valore sostenibile perseguito da SEA include:

- L'introduzione progressiva di criteri ESG sia nella qualificazione del parco fornitori che nelle griglie di valutazione delle offerte. L'obiettivo è da una parte orientare l'approccio commerciale dei *partner* della *supply chain* attraverso uno specifico Codice di Condotta e una *Policy* per gli approvvigionamenti sostenibili, dall'altra elevare il contenuto di sostenibilità dei beni e servizi acquisiti, inserendo specifiche clausole all'interno dei capitolati e dei contratti. A corollario di questo vengono predisposti piani di *audit* finalizzati a verificare l'allineamento dei fornitori ai criteri di gestione socio-ambientale definiti.
- Lo sviluppo, in *partnership* con le istituzioni territoriali e gli operatori del trasporto terrestre, di modalità di collegamento degli scali aeroportuali che privilegino il trasporto collettivo e, in generale, soluzioni a basse emissioni di CO₂.
- La promozione di 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.

Piano Industriale Integrato 2024-2028

Gli obiettivi ESG del Gruppo SEA sono delineati all'interno del Piano Industriale Integrato 2024-2028, approvato dal Consiglio di Amministrazione, in coerenza con gli esiti del *materiality assessment*.

La strategia di sostenibilità è allineata al modello “Sustainable Strategy for Airport” proposto da ACI Europe nonché alle *policy* e ai *framework* sulla sostenibilità dell'industria internazionale del trasporto aereo (*EU Pact for Sustainable Aviation, Destination 2050*).

Piano di business integrato SEA 2024-2028

Business Pillar Strategico	Declinazione ESG	Obiettivi	Azioni
Ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura esistente	Climate adaptation	Incrementare la resilienza dello scalo di Malpensa agli eventi climatici estremi	■ Realizzazione e approvazione di un Piano di Adattamento ai cambiamenti climatici. ■ Piano di interventi infrastrutturali nello scalo e attivazione di un sistema di monitoraggio intelligente.
		Digitalizzazione e automazione dei servizi al passeggero	■ Investimenti su nuove tecnologie come <i>face boarding, self bag drop, smart security</i>.
Incrementare il livello di servizio ai passeggeri	High quality travel	Innalzamento dei livelli di servizio per i PRM	■ Co-progettazione degli ambienti dedicati ai PRM con le associazioni per la disabilità. ■ Potenziamento del servizio di assistenza, con riduzione dei tempi di attesa.



Business Pillar Strategico	Declinazione ESG	Obiettivi	Azioni
Ridurre le esternalità negative del business	Net Zero Airports	Raggiungere la zero carbon footprint entro il 2030	- Interventi di efficientamento energetico. - Progressivo approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili (Parchi fotovoltaici, PPA, Acquisto GO).
	Good neighborhood	Mitigare l'impatto acustico sui territori limitrofi agli scali	Sperimentazione e implementazione definitiva dello scenario operativo notturno e sua futura gestione. Impegno, in coordinamento con ENAC/ENAV a realizzare le seguenti azioni di mitigazione: - revisione delle SID sulla base delle risultanze del tavolo tecnico della Commissione; - esclusione dal periodo notturno degli aeromobili più rumorosi; - definizione del Piano di Contenimento e Abbattimento del rumore.
Preservare e sviluppare know-how in un ambiente innovativo e dinamico	Empowered people	Sviluppo di una cultura aziendale inclusiva e crescita della gender equality	- Valorizzazione, all'interno del piano di onboarding, delle opportunità di work-life balance e caregiving. - Vademecum sulla politica di genere SEA da condividere con i fornitori esterni. - Attività di formazione dedicate all'empowerment lavorativo femminile. - Formazione per tutta la popolazione su bias e stereotipi di genere. - Potenziamento del sistema di valutazione delle prestazioni, cui correlare interventi di politica retributiva. - Valorizzazione e rafforzamento di tutti i servizi offerti legati al tema della genitorialità. - Specifico formazione a tutti i livelli, sulla "tolleranza zero" rispetto a ogni forma di violenza nei confronti dei/delle dipendenti.

Fonte: SEA

Climate change: obiettivi di decarbonizzazione

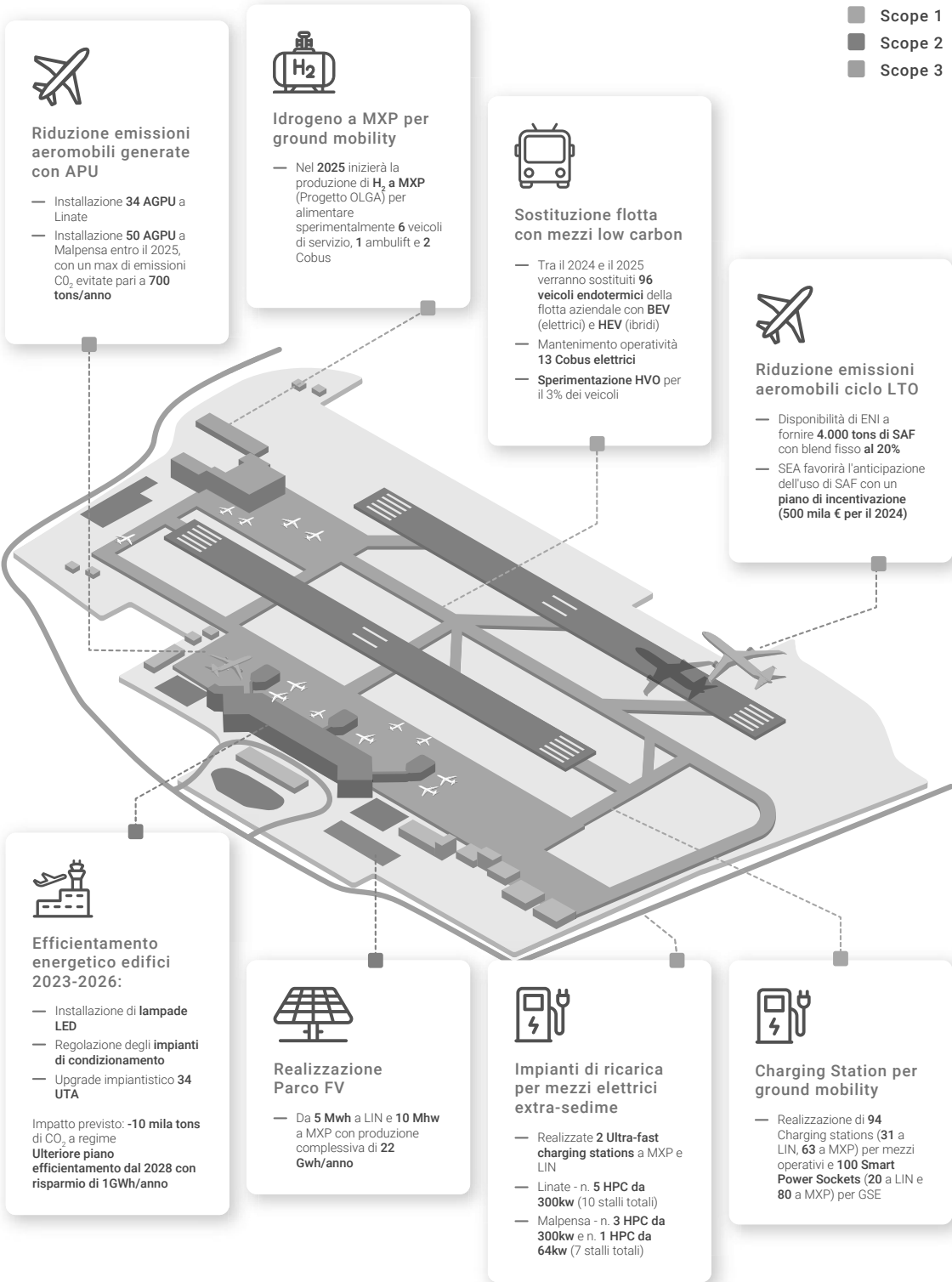
Entrambi gli aeroporti di SEA hanno conseguito nel 2021 la certificazione "4+ Transition" dell'ACA, rilasciata a fronte di un piano di riduzione delle emissioni di scope 1 e 2 - oltre che impegni sul fronte della collaborazione con altri operatori aeroportuali per la riduzione delle emissioni di scope 3 - che porterà gli scali al 2030 ad avere un livello emissivo inferiore del 97% rispetto a quello del 2010.

Queste misure verranno progressivamente integrate e sviluppate - 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 del Piano di Decarbonizzazione degli aeroporti SEA 2024-2028



Fonte: SEA





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.

UNI Global Compact Network Italia - Fondazione con lo scopo primario di contribuire allo sviluppo in Italia del Global Compact delle Nazioni Unite, attraverso iniziative per la promozione della cultura della cittadinanza d'impresa.

LA GESTIONE ORGANIZZATIVA

Le nostre persone

Collaboratori esterni per genere al 31 dicembre (n.)

Collaboratori somministrati	2023			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Linate	20	39	59	18	39	57
Malpensa	82	60	142	82	69	151
Totale Gruppo	102	99	201	100	108	208

Nota: i lavoratori non dipendenti (somministrati) presenti in SEA svolgono attività legate principalmente alle Operations aeroportuali e hanno un contratto di somministrazione a tempo determinato/indeterminato (cd staff leasing)

Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato per tipologia contrattuale, genere e sede al 31 dicembre (n.)

		2023			2022		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	Linate	322	662	984	314	680	994
	Malpensa	448	915	1.363	401	959	1.360
	Totale tempo indeterminato	770	1.577	2.347	715	1.639	2.354
Tempo determinato	Linate	1	0	1	1	4	5
	Malpensa	1	0	1	-	3	3
	Totale tempo determinato	2	0	2	1	7	8
Totale Gruppo		772	1.577	2.349	716	1.646	2.362

Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato per tipologia d'impiego e genere al 31 dicembre (n.)

		2023			2022		
		Donne	Uomini	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale Gruppo
Full time		552	1.517	2.069	570	1.609	2.179
Linate		256	642	898	265	673	938
Malpensa		296	875	1.171	305	936	1.241
Part time		220	60	280	146	37	183
Linate		67	20	87	50	11	61
Malpensa		153	40	193	96	26	122
Totale Gruppo		772	1.577	2.349	716	1.646	2.362

Fonte: SEA

La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31/12/2023 rappresentano lo 0,1% del totale dipendenti, mentre i lavoratori *part time* rappresentano l'11,9%. I dipendenti somministrati al 31/12/2023 raggiungono una quota pari all'8% del totale del personale del Gruppo. 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.)

		2023								
		<30			30-50			>50		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Linate		4	2	6	5	5	10	16	44	60
Malpensa		4	2	6	7	8	15	20	58	78
Totale		8	4	12	12	13	25	36	102	138
Turnover		14,5%	20,0%	16,0%	4,4%	2,3%	3,0%	8,1%	10,2%	9,5%
		2022								
		<30			30-50			>50		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Linate		-	4	4	8	4	12	24	110	134
Malpensa		-	1	1	1	3	4	23	146	169
Totale		-	5	5	9	7	16	47	256	303
Turnover		0,0%	22,7%	17,9%	3,4%	1,1%	1,8%	10,6%	25,8%	21,1%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo.
Fonte: SEA

Per quanto riguarda le cessazioni, il 67% ha riguardato qualifiche impiegatizie, e per il 76% è stato conseguenza del piano di accompagnamento alla pensione e di risoluzione incentivata. La popolazione in uscita è stata per circa il 68% di genere maschile e per circa il 79% di età superiore ai 50 anni. Il 57% delle uscite ha interessato lo scalo di Malpensa.

Personale dipendente subordinato in entrata per sede, genere e fasce di età (n.)

	2023									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	13	7	20	19	18	37	-	-	-	57
Malpensa	49	4	53	30	16	46	1	5	6	105
Totale	62	11	73	49	34	83	1	5	6	162
Turnover	112,7%	55,0%	97,3%	18,1%	6,1%	10,0%	0,2%	0,5%	0,4%	6,9%

	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%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo.
Fonte: SEA

Le 162 assunzioni sono state realizzate per l'81% nelle qualifiche di quadro e impiegato e per circa il 69% sono state di genere femminile. Il 45% dei nuovi assunti è di età inferiore ai 30 anni. Le assunzioni sono state realizzate per il 65% sullo scalo di Malpensa. Il 62% 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.

Personale dipendente subordinato per inquadramento, genere e fasce di età al 31 dicembre (n.)

	2023									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	-	16	16	6	26	32	48
Quadri	-	1	1	37	74	111	65	80	145	257
Impiegati	55	14	69	222	291	513	348	585	933	1.515
Operai	-	5	5	12	175	187	27	310	337	529
Totale	55	20	75	271	556	827	446	1.001	1.447	2.349

	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

Fonte: SEA

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 31/12/2023 risultano in forza 110 dipendenti appartenenti alle categorie protette (120 al 31/12/2022), di cui 3 dipendenti appartenenti alle categorie di cui all'articolo 18 della Legge 68/99 (4 nel 2022).



Formazione

Il monte ore formativo erogato complessivamente nel 2023 è stato di 86.740 ore per il Gruppo SEA di cui la formazione mandatoria è pari a circa l'84%.

Formazione mandatoria - Numero medio annuo di ore di formazione pro-capite per genere e categoria professionale

	2023		
	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	13,2	13,5	13,4
Quadri	10,7	17,4	14,7
Impiegati	38,8	24,5	30,4
Operai	84,8	38,8	42,2
Totale	37,2	27,9	31,0

Fonte: SEA

Relazioni Industriali

La percentuale dei dipendenti totali coperti da contratti collettivi di lavoro è pari al 100%. Il tasso di sindacalizzazione nel Gruppo è in linea con l'anno precedente.

Sindacalizzazione Gruppo SEA

	N° sigle sindacali	Sigle sindacali	% sindacalizzazione
31/12/2023	11	CGIL; CISL; UIL; UGL; FLAI; USB; SINPA; CUB TRASPORTI; COBAS VARESE; ADL VARESE; LABOUR	51,4%
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%

Principali accordi 2023 con le Organizzazioni Sindacali

Nel 2023 gli accordi sottoscritti hanno riguardato i seguenti temi principali:

- riorganizzazione *Maintenance* e nuove figure professionali;
- ricerca interna nuovi autisti;
- piano emergenza neve;
- welfare.

	2023	2022	2021
Numero di accordi siglati con le OO.SS.	4	8	6

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. A decorrere dal mese di maggio 2023, pur a fronte del mutamento dello scenario sanitario, SEA, le OSL, la RSU, gli RLS e il Medico competente hanno condiviso in ottica di prudenza e tutela il mantenimento di alcune misure di sicurezza (es. mantenimento di gel sanificanti, disponibilità di mascherine FFP2 a richiesta per attività di contatto con il pubblico).

In merito al periodo minimo di preavviso in caso di modifiche operative, il tempo necessario per l'adozione delle stesse può sensibilmente variare, a seconda che la materia su cui interviene la modifica sia nella disponibilità delle Organizzazioni Sindacali - secondo quanto stabilito dalla normativa tempo per tempo vigente - o meno (e quindi occorra un accordo sindacale o sia sufficiente un percorso di informazione).



Nel primo caso il tempo medio di preavviso quantificabile è di un mese, nel secondo di due settimane. In merito alle variazioni delle turnazioni di lavoro, per prassi aziendale (coerente con l'interpretazione di Confindustria dell'art. 3 punto terzo comma primo dell'Accordo Interconfederale del 18 aprile 1996 tra Confindustria, Intersind, Asap e Cgil, Cisl, Uil e Cisl e Cisl e Confail) SEA dà un preavviso di 15 giorni tra la comunicazione alle Organizzazioni Sindacali e l'implementazione delle stesse.

Restano escluse dai casi già esposti le modifiche per la realizzazione delle quali (es. licenziamenti collettivi, cassa integrazione) la legge prevede specifiche procedure e detta altresì il numero di giorni di durata della procedura e la cadenza delle varie fasi da essa previste.

LA GESTIONE DELLE RISORSE AMBIENTALI

Materie prime

Essendo SEA un'azienda fornitrice di servizi, i principali consumi di materie prime sono riferibili, oltre che ai consumi energetici (compresivi dei consumi di gasolio e benzina utilizzati per l'operatività degli scali) ai liquidi per le attività di *de-icing* degli aeromobili durante la stagione invernale, in presenza di condizioni meteo particolari. I consumi sono pertanto legati all'andamento delle condizioni meteo della stagione invernale.

Malpensa - Consumi materie prime

	2023	2022	2021
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	484.453	687.960	683.603
Antighiacciante solido (Kg)	475	2.125	8.950
Antighiacciante liquido (Kg)	-	131.227	211.335

Linate - Consumi materie prime

	2023	2022	2021
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	148.108	179.023	158.461
Antighiacciante solido (Kg)	-	-	-
Antighiacciante liquido (Kg)	9.892	24.401	95.300

Fonte: SEA

ANALISI DEL PERIMETRO DELLE TEMATICHE MATERIALI
E RICONCILIAZIONE CON GLI STANDARD GRI

Tematiche materiali	Riconciliazione topic Standard GRI	Perimetro	
		Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Safety & security aeroportuali	GRI 416 Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business
Employee Health & Safety	GRI 403 Salute e sicurezza dei lavoratori GRI 2 Relazioni industriali	Gruppo (compresi lavoratori somministrati)	Causato dal Gruppo
Formazione/know how	GRI 404 Formazione e istruzione	Dipendenti	Causato dal gruppo
Business ethics/ Trasparenza	GRI 205 Anticorruzione	Gruppo	Causato dal gruppo
Strategia ESG integrata nel business	N/A	Gruppo	Causato dal gruppo
Corporate Welfare	GRI 403 Salute e sicurezza dei lavoratori	Gruppo (compresi lavoratori somministrati)	Causato dal Gruppo
Qualità dei servizi ai passeggeri	N/A	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business
Human rights	GRI 401 Occupazione GRI 2 Relazioni industriali	Dipendenti	Causato dal Gruppo
Accessibilità inclusiva alle infrastrutture	N/A	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business
Diversity & Inclusion	GRI 405 Diversità e pari opportunità	Dipendenti	Causato dal Gruppo
Community relations	GRI 203 Impatti economici indiretti GRI 413 Comunità locali	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business
Governance ESG	GRI 404 Formazione e istruzione	Gruppo	Causato dal gruppo
Effetto catalitico sullo sviluppo territoriale	GRI 203 Impatti economici indiretti A01; A02; A03 Presenza sul mercato	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business
Supply chain sostenibile	GRI 204 Pratiche di approvvigionamento GRI 308; GRI 414 Valutazione ambientale/sociale dei fornitori	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business
Rumore	GRI 416 Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business
Intermodalità e Accessibilità sostenibile	N/A	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	A cui il Gruppo contribuisce
Mitigazione/adattamento al climate change	GRI 305 Emissioni	Gruppo, CNA, Fornitori, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business A cui il Gruppo contribuisce
Local air pollution	GRI 416 Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	A cui il Gruppo contribuisce
Energy management	GRI 302 Energia	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business A cui il Gruppo contribuisce
Waste management	GRI 306 Rifiuti A06 Liquido De-icing	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business A cui il Gruppo contribuisce
Water management	GRI 303 Acque e scarichi A04 Qualità delle acque meteoriche	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business A cui il Gruppo contribuisce
Degrado degli ecosistemi naturali	GRI 304 Biodiversità	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di business A cui il Gruppo contribuisce

GRI CONTENT INDEX

Dichiarazione d'uso	SEA ha presentato una rendicontazione in conformità agli <i>Standard</i> GRI per il periodo 01/01/2023-31/12/2023.
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	7-8				
	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	Assurance esterna	178				
	2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	9-10				
	2-7	Dipendenti	83; 166-167				
	2-8	Lavoratori non dipendenti	166-167				
	2-9	Struttura e composizione della governance	15 Rif. Est.: Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 2023 4.2; 4.3				
	2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo					
	2-11	Presidente del massimo organo di governo					
	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	15 Rif. Est.: RG 4.4; 4.5; 4.6				
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	15 Rif. Est.: RG 8.1				
	2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	15 Rif. Est.: RG 13				
	2-15	Conflitti di interesse	15 Rif. Est.: RG 4.8; 4.9				
	2-16	Comunicazione delle criticità	15 Rif. Est.: RG 8.1				
	2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	15 Rif. Est.: RG 4.4				
	2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	15 Rif. Est.: RG 7.1				
	2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	15 Rif. Est.: RG 7.2				
	2-20	Procedura di determinazione della remunerazione	15-16 Rif. Est.: RG 7				
	2-21	Rapporto di retribuzione totale annua	15-16	Punto b	Non pertinente	I dati non sono confrontabili con il 2022.	



MilanAirports

APPENDICE

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
GRI 2: Informativa generale (2021)	2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	2-3		
	2-23	Integrazione degli impegni in termini di policy	7; 16-18; 44		
	2-24	Incorporazione degli impegni politici	16-18; 44		
	2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	103-104		
	2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	18		
	2-27	Conformità a leggi e regolamenti	19		
	2-28	Appartenenza ad associazioni	166		
	2-29	Approccio al coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	34-41; 44		
	2-30	Contratti collettivi	169-170		
GRI 3 MATERIAL TOPICS					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	34-41		
	3-2	Elenco dei temi materiali	38		
Safety & Security aeroportuali					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 71-73; 123-125		
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; 123-125		
	A09	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	124-125		
Employee Health & Safety					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 89-94		
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori (2018)	403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	89-90		
	403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	93		
	403-3	Servizi di medicina del lavoro	92		
	403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	90		
	403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	91-92		
	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	86		
	403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	92		
	403-9	Infortuni sul lavoro	93-94		
	403-10	Malattie professionali	93-94		

GRI Standard	Informativa		N° pagine	Requisiti omessi	Omissione Ragione	Spiegazione	GRI Sector Standard Ref. No.
Formazione/know how							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 84-85				
	404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente	85				
	404-2	Programmi per l'aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	84-85				
GRI 404: Formazione e istruzione (2016)							
Business ethics/Trasparenza							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	18-19; 34-41				
GRI 205: Anticorruzione (2016)	205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	19				
Strategia ESG integrata nel business							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 161-164				
Corporate Welfare							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 86-88				
GRI 201: Performance economica (2016)	201-3	Piani pensionistici a benefici definiti	88				
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori (2018)	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	86				
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	86				
Qualità dei servizi ai passeggeri							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 125-132				
Human rights							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 44; 105-106				
Accessibilità inclusiva alle infrastrutture							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 125-128				
Diversity & inclusion							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 88-89				
GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)	405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	168; Rif. Est.: RG tab. 2				
	405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	88-89				
Community relations							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 43				
GRI 413: Comunità locali (2016)	413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazione d'impatto e programmi di sviluppo	132				

GRI Standard	Informativa		N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
				Requisiti omessi	Ragione Spiegazione	
Governance ESG						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 85			
GRI 404: Formazione e istruzione (2016)	404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle performance e dello sviluppo professionale	85			
Effetto catalitico sullo sviluppo territoriale						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 134-147			
GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)	203-2	Impatti economici indiretti significativi	134-147			
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	116-118			
	A02	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	116-118			
	A03	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	118-119			
Supply Chain sostenibile						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 104-107			
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)	204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	135-136			
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			
Rumore						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 71-73			
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			
A07: Rumore (2014)	A07	Numero e percentuale di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	71-73			
Intermodalità e Accessibilità sostenibile						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 50-61			

GRI Standard	Informativa		N° pagine	Requisiti omessi	Omissione Ragione	Spiegazione	GRI Sector Standard Ref. No.
Mitigazione/adattamento al <i>climate change</i>							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 62-68				
GRI 305: Emissioni (2016)	305-1	Emissioni dirette di GHG (<i>Scope 1</i>)	64-65				
	305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (<i>Scope 2</i>)	64-65				
	305-3	Altre emissioni indirette di GHG (<i>Scope 3</i>)	64-67				
	305-4	Intensità delle emissioni di GHG	65				
Local air pollution							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 69-70				
GRI 305: Emissioni (2016)	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				
Energy Management							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 77-78				
GRI 302: Energia (2016)	302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	78				
	302-3	Intensità energetica	78				
Waste Management							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 79-80				
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				
	306-3	Rifiuti prodotti	80				
	A06	Quantità di liquido antigelo (<i>de-icing</i>) utilizzato e trattato (m³ e/o ton) suddiviso per piste e aeromobili	75; 170				
Water Management							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 74-75; 78-79				
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	79				
	303-4	Scarico d'acqua	74				
	A04	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	75				



GRI Standard	Informativa		N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
				Requisiti omessi	Ragione	
Degrado degli ecosistemi naturali						
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 81-82			
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	81-82			
	304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	81-82			



MilanAirports

APPENDICE



EY S.p.A.
Via Meravigli, 12
20123 Milano

Tel: +39 02 722121
Fax: +39 02 722122037
ey.com

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 del regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5, comma 1, lett. g) 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 S.E.A. e sue controllate (di seguito il "Gruppo" o "Gruppo SEA") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 26 marzo 2024 (di seguito "DNF").

L'esame da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy" della DNF del Gruppo, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per la DNF

Gli amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative (di seguito "GRI Standards"), da essi individuato 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.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants* (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 - 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.600.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAA di Milano Monza Brianza Lodi
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998

A member firm of Ernst & Young Global Limited



MilanAirports

APPENDICE



revisione ha applicato l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, ha mantenuto 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 dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed 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 ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo SEA;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
 - o modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - o politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - o principali rischi, generati o subito 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 e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).

5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.
In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta,



MilanAirports

APPENDICE



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 gruppo,
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai 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 la Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A., che abbiamo selezionato sulla base delle sue attività e del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo effettuato visite in loco 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 SEA relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

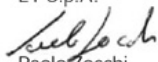
Le nostre conclusioni sopra riportate non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy" della DNF del Gruppo richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Altri aspetti

Le DNF del Gruppo SEA relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 ed al 31 dicembre 2022, i cui dati sono presentati a fini comparativi, sono state sottoposte ad un esame limitato da parte di un altro revisore che, rispettivamente il 12 aprile 2022 e il 12 aprile 2023, ha espresso su tali dichiarazioni delle conclusioni senza rilievi.

Milano, 11 aprile 2024

EY S.p.A.


Paolo Zocchi
(Revisore Legale)



Gruppo SEA - Dichiarazione consolidata non finanziaria 2023

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 2024 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



Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 3 giugno 2024 dal sito internet <https://milanairports.com/it/governance/archivio-e-reporting>, 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.