

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2016



indice

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI ■ 4

Il Gruppo SEA	7
Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società	8
Organi sociali	10
Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2016 e altri indicatori	11

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2016 ■ 14

Esercizio 2016: eventi di rilievo	15
Quadro economico di riferimento	19
Quadro normativo e regolamentare di riferimento	21
Commento ai risultati economico patrimoniali e finanziari	24
Dati quantitativi di traffico	21
Conto economico	22
Stato patrimoniale riclassificato	29
Posizione finanziaria netta	30
Investimenti del Gruppo SEA	31
Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	33
Evoluzione prevedibile della gestione	34
Andamento operativo – Analisi di settore	35
Commercial Aviation	36
General Aviation	44
Energy	44
Risk Management Framework	47
Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2016	52
Altre informazioni	55
Sistema di Corporate Governance	65
Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti	XX

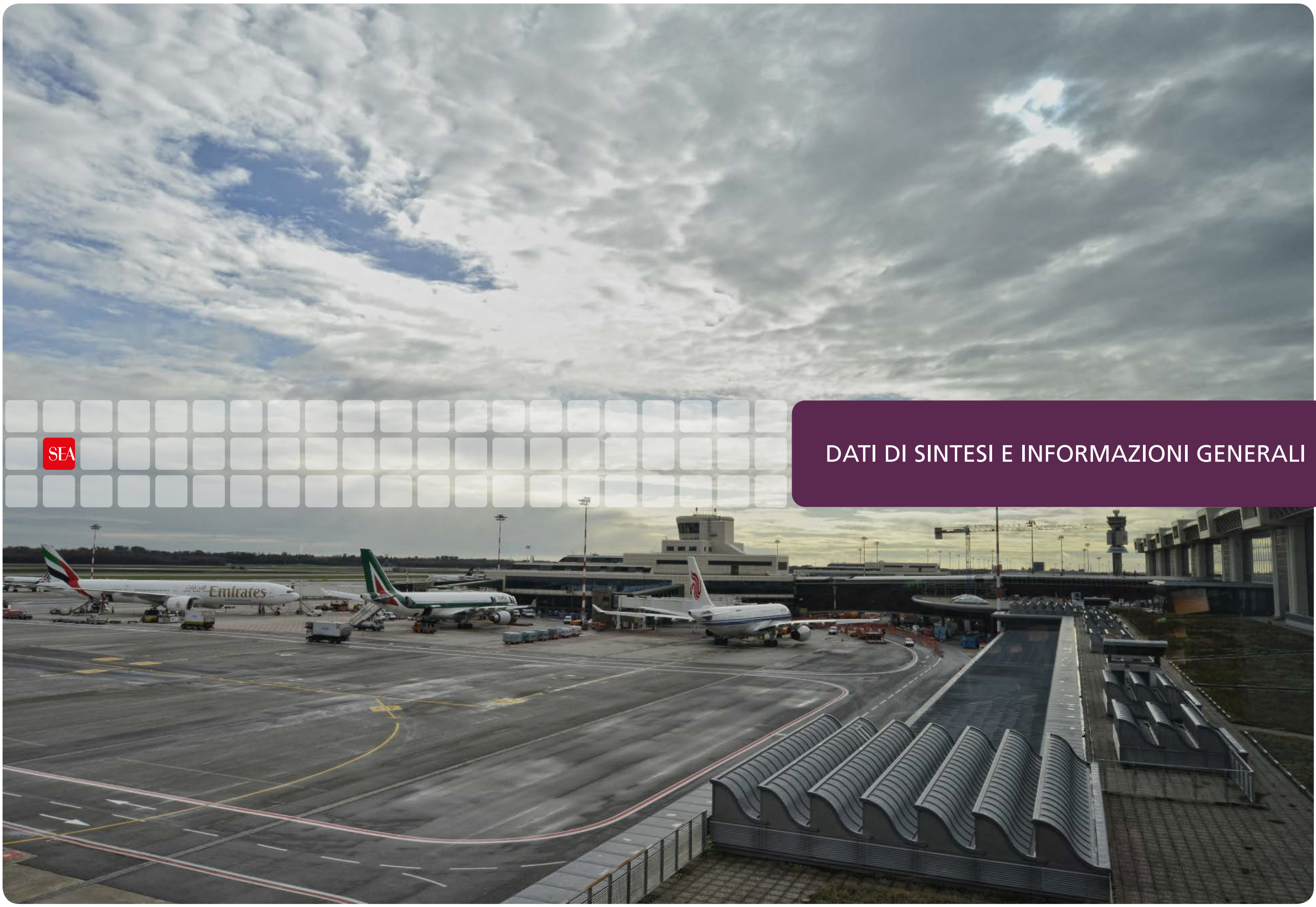
GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO ■ XX

Prospetti contabili	XX
Note esplicative al Bilancio Consolidato	XX
Relazione del Collegio Sindacale	XX
Relazione di certificazione del Bilancio Consolidato	XX

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO ■ XXX

Prospetti contabili	XX
Note esplicative al Bilancio Separato	XX
Relazione del Collegio Sindacale	XX
Relazione di certificazione del Bilancio Consolidato	XX

GLOSSARIO ■ XXX



SEA

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

IL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA, in base alla Convenzione di durata quarantennale sottoscritta tra SEA ed ENAC nel 2001, gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate che insieme si posizionano tra i primi dieci sistemi aeroportuali in Europa per volume di traffico, sia nel segmento passeggeri che in quello merci.

Il sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA si articola sugli scali di:

- **Milano Malpensa**, dedicato allo sviluppo del traffico intercontinentale, ha registrato un ulteriore incremento nel traffico passeggeri rispetto all'esercizio precedente, raggiungendo, con 19,3 milioni di passeggeri, la miglior *performance* dal 2007/2008 ad oggi. Il completo *restyling* del Terminal 1 ha portato al miglioramento funzionale ed estetico dell'area *check-in*, imbarchi e controlli di sicurezza e alla realizzazione della nuova piattaforma commerciale, una delle più grandi in Europa. Al Terminal 2, i lavori di realizzazione dei nuovi filtri di sicurezza, dei banchi *check-in* e di riqualifica dell'area riconsegna bagagli, oltre alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria e al prolungamento della ferrovia dall'attuale stazione del Terminal 1, consentiranno di adeguare i servizi offerti al livello di qualità attesa.
- **Milano Malpensa Cargo**, infrastruttura a supporto del trasporto aereo *cargo* destinata nei prossimi anni ad un'ulteriore crescita in termini di capacità e di potenziamento degli impianti. È prevista la realizzazione di nuovi magazzini, corredati da ampie

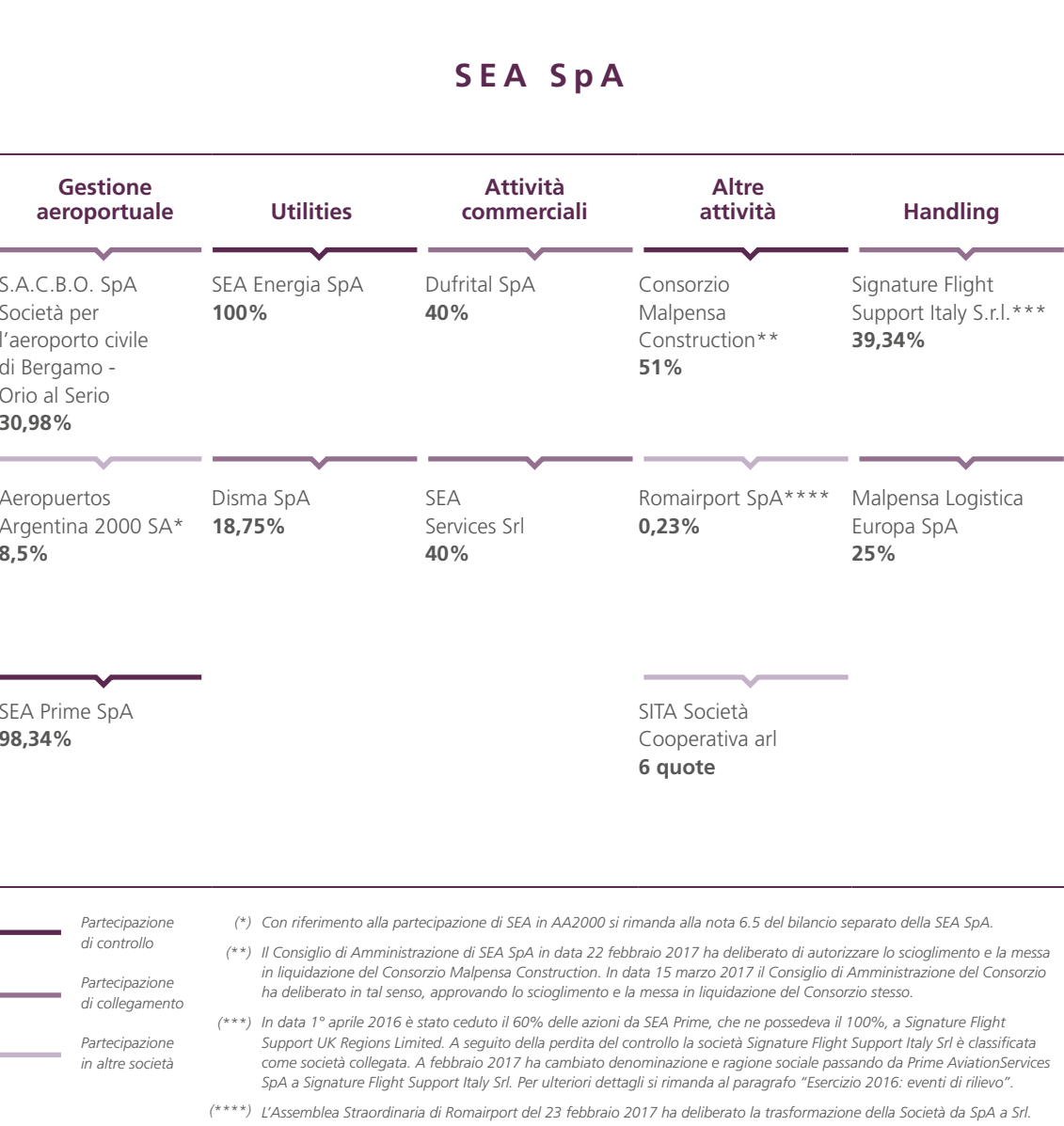
aree per la sosta e la manovra dei mezzi. Grazie alle sue strutture altamente tecnologiche e agli innovativi sistemi di informatizzazione, Milano Malpensa Cargo nel 2016 si conferma polo nevralgico per la distribuzione delle merci in *import* ed *export* a livello nazionale raggiungendo un nuovo record assoluto con 537.000 tonnellate di merci trasportate.

- **Milano Linate**, aeroporto rivolto prevalentemente alla clientela *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali intra UE. A circa 8 km dal centro della città di Milano, si configura come un vero e proprio *city airport*, con strutture e aree dedicate al *business* e allo *shopping*. Nel 2017 inizieranno i lavori di *restyling* e l'aeroporto verrà completamente rinnovato. Il piano è stato per ora approvato da ENAC ed è in attesa dell'approvazione della Commissione per la Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente.
- **Milano Linate Prime**, aeroporto gestito da SEA Prime SpA, società controllata da SEA SpA. Dedicato all'aviazione generale, offre servizi e *facilities* ad alto valore aggiunto. Nel 2015 l'aerostazione è stata sottoposta a importanti lavori di *restyling* ed è stata arricchita da nuovi servizi.

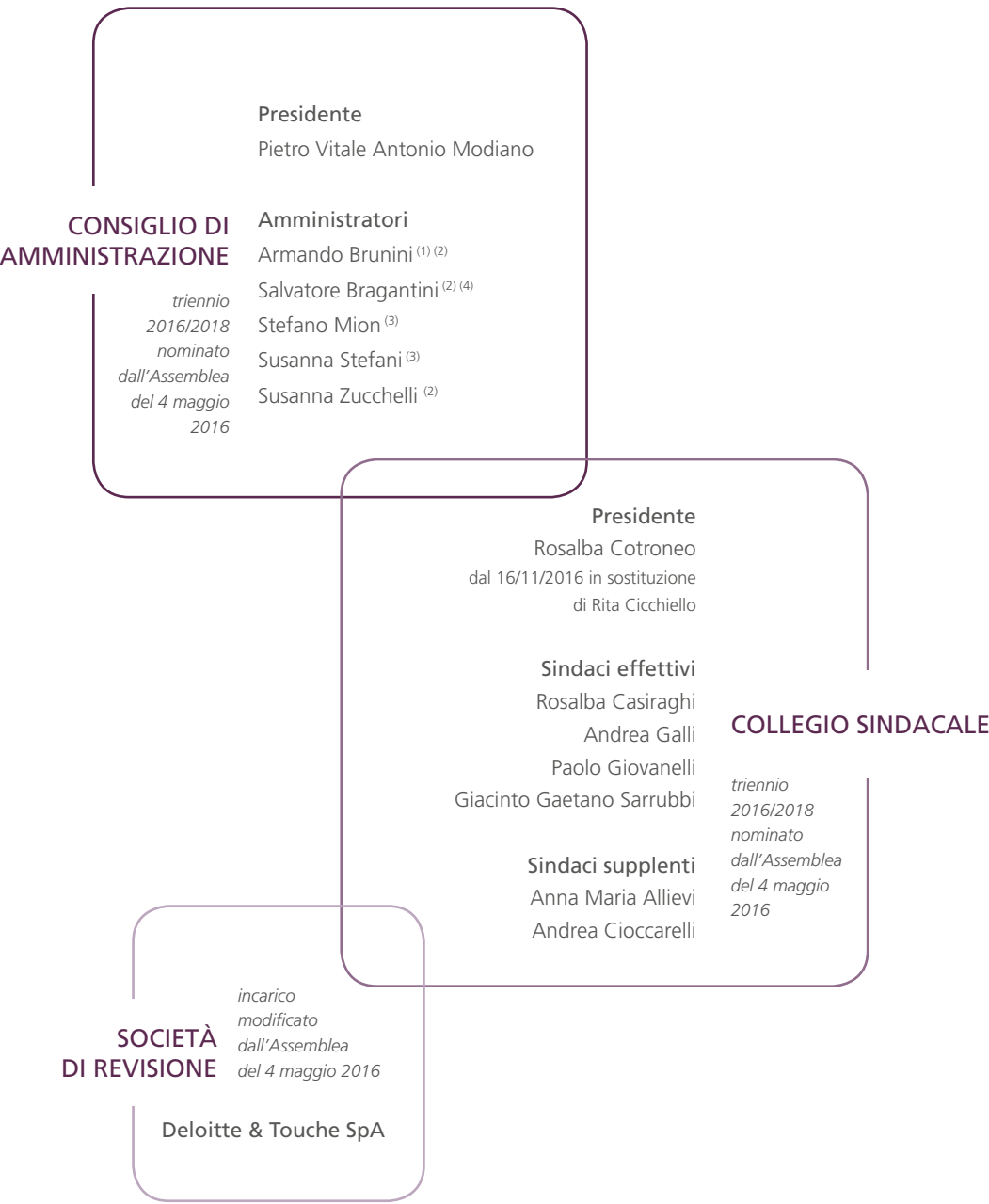
Infine, attraverso la società SEA Energia (controllata al 100% da SEA SpA), il Gruppo è proprietario di due centrali di cogenerazione dedicate prevalentemente a soddisfare i fabbisogni energetici di Linate e Malpensa, attraverso la produzione combinata di energia elettrica, calore e teleraffrescamento.

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette e indirette di SEA SpA al 31 dicembre 2016



ORGANI SOCIALI



(1) Vice Presidente
(2) Membro del Comitato Controllo e Rischi
(3) Membro del Comitato Remunerazione e Nomine
(4) Membro del Comitato Etico
Nota: Il Consigliere di Amministrazione Arabella Caporello ha rassegnato le dimissioni in data 15/09/2016.

PRINCIPALI DATI ECONOMICO FINANZIARI AL 31 DICEMBRE 2016 E ALTRI INDICATORI

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

Dati economici			
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015	Delta
Ricavi	700.134	694.792	5.342
EBITDA ⁽¹⁾	234.403	223.076	11.327
Risultato operativo	149.999	146.065	3.934
Risultato prima delle imposte	141.037	134.718	6.319
Risultato netto da attività cessate ⁽²⁾	(130)	3.238	(3.368)
Risultato netto del Gruppo	93.619	83.850	9.769

1) L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni. L'EBITDA del periodo di confronto, che includeva anche gli accantonamenti e svalutazioni ad eccezione dell'accantonamento a fondo ripristino e sostituzione, è stato pertanto riesposto secondo la nuova logica al fine di garantire la comparabilità dei dati, come evidenziato nelle Note esplicative par. 2.1 "Base di preparazione".
(2) Nella riga "Risultato netto da attività cessate" è esposto il risultato netto della società SEA Handling SpA in liquidazione come previsto dall'IFRS 5.

Dati finanziari			
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015	Delta
Capitale immobilizzato (A)	1.317.157	1.306.932	10.225
Capitale circolante (B)	(188.683)	(197.299)	8.616
Fondi rischi e oneri (C)	(174.061)	(177.902)	3.841
Fondi relativi al personale (D)	(49.220)	(48.239)	(981)
Capitale investito netto (A+B+C+D)	905.193	883.492	21.701
Patrimonio netto di Gruppo	375.264	344.668	30.596
Patrimonio netto di terzi	566	541	25
Indebitamento finanziario netto	529.363	538.283	(8.920)
Totale fonti di finanziamento	905.193	883.492	21.701

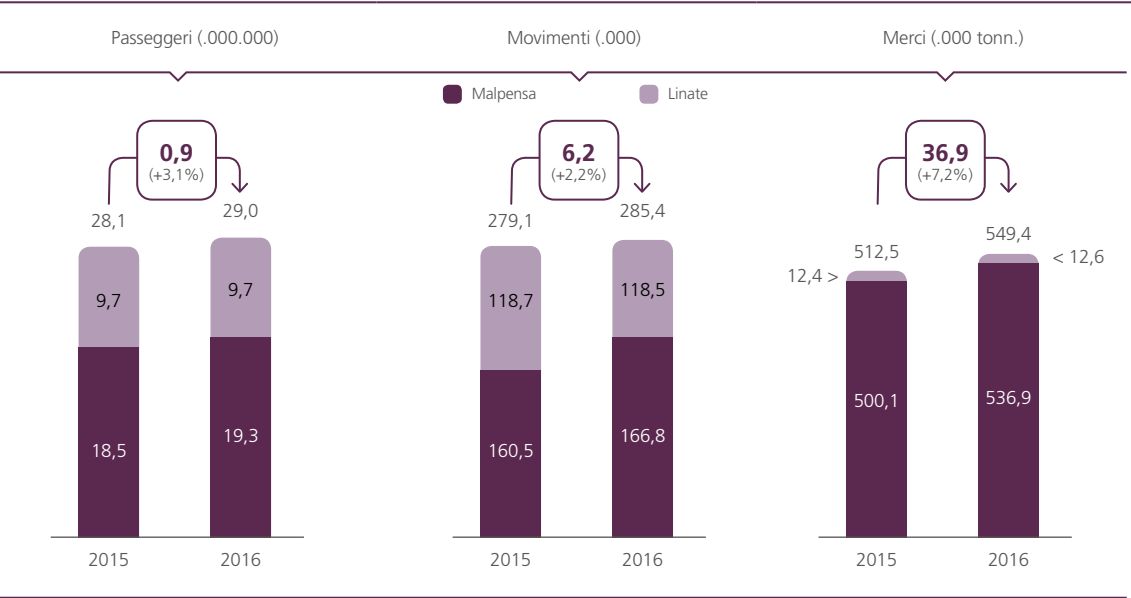
(A) Le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto delle immobilizzazioni finanziate dai contributi dello Stato e della Comunità europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2016 rispettivamente a 503.601 migliaia di Euro e 5.517 migliaia di Euro e al 31 dicembre 2015 erano pari rispettivamente a 498.553 migliaia di Euro e 5.517 migliaia di Euro.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015	Delta
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	69.487	86.780	(17.293)

Altri indicatori

	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
PFN/EBITDA	2,26	2,41
Dipendenti HDC	2.866	2.905

Dati di traffico (Aviazione commerciale e Aviazione generale)





SEA

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2016



ESERCIZIO 2016: EVENTI DI RILIEVO

Decisione della Commissione Europea sull'istruttoria avviata in merito alla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling

Con decisione del 5 luglio 2016, trasmessa a SEA dal Ministero dei Trasporti in data 19 luglio 2016, la Commissione Europea ha concluso il procedimento di indagine avviato in relazione alla costituzione e capitalizzazione della società Airport Handling SpA rilevando: i) l'assenza di continuità economica tra SEA Handling SpA e Airport Handling SpA, ii) l'assenza di trasferimento dell'obbligo di restituzione dell'aiuto di Stato incompatibile ad Airport Handling SpA nonché iii) l'insussistenza di aiuti di Stato nella costituzione e capitalizzazione della suddetta società.

Le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione le informazioni riservate contenute nella decisione al fine di evitarne la pubblicazione in GUUE, al momento non ancora avvenuta.

Cessione del 30% di Airport Handling a dnata

In seguito alla sottoscrizione avvenuta nel mese di settembre 2015 dell'accordo tra il Trustee e dnata per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling SpA e di analoga percentuale degli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti da SEA e in seguito al giudizio dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, che ha ravvisato che l'operazione non determina, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza, in data 23 marzo 2016 è avvenuto il *closing* dell'operazione. Come previsto dall'accordo, alla data del *closing* è stata attribuita a dnata la maggioranza dei membri del Consiglio di Amministrazione e pertanto la *Governance* di Airport Handling SpA. Nell'accordo è prevista anche un'opzione a favore di dnata per l'acquisto, al verificarsi di determinate condizioni, di un ulteriore 40% di azioni (*call option*) e di una quota corrispondente di SFP.

Cessione del 60% delle azioni di Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services SpA)

In data 1° aprile 2016 la controllata SEA Prime SpA ha trasferito 252 azioni della società Prime AviationServices SpA a Signature Flight Support Uk Regions Limited, mantenendo il 40% del totale delle azioni. A seguito della perdita del controllo, la partecipazione è stata classificata tra le collegate, non più tra le controllate, e valutata con il metodo del Patrimonio Netto, pertanto non più consolidata integralmente, come era stato fatto fino al 31 marzo 2016. Si segnala inoltre che in data 14 febbraio 2017 l'assemblea dei soci di Prime AviationServices SpA ha deciso il cambio di modello societario, con il passaggio da Società per Azioni a Società a responsabilità limitata ed il contestuale cambio di denominazione, da Prime AviationServices SpA a Signature Flight Support Italy Srl.

Inaugurazione nuova stazione ferroviaria al Terminal 2 di Malpensa

Il 6 dicembre 2016 è stata inaugurata la nuova stazione ferroviaria al Terminal 2 di Malpensa, opera che completa il progetto di estensione del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 dell'aeroporto (3,6 Km complessivi a doppio binario), come prolungamento dell'attuale connessione ferroviaria da Milano. L'intervento di SEA è consistito nella progettazione esecutiva e realizzazione della stazione, che si sviluppa su tre livelli: il livello più basso corrisponde al piano banchine dove sono presenti i 4 binari; il livello intermedio corrisponde alla stazione vera e propria che è collegata alle altre strutture aeroportuali come il terminal, il parcheggio e le fermate degli autobus; il livello più alto ospita i nuovi parcheggi operativi da agosto 2016.

Inserimento di Malpensa tra gli aeroporti scelti per effettuare i controlli di “preclearance”

Il Governo degli Stati Uniti ha scelto Malpensa e altri 10 aeroporti al mondo tra quelli che potranno effettuare i controlli di “preclearance”: i passeggeri diretti da Milano negli Stati Uniti effettueranno i controlli dell’*Immigration, customs and agriculture inspections* già a Malpensa. La scelta di Malpensa è avvenuta in seguito sia alla verifica degli spazi dell’infrastruttura sia alla valutazione, ad opera di una commissione di specialisti inviati ad hoc, delle capacità organizzative della società di gestione che supporterebbe le operazioni di controllo del personale statunitense. A questi incontri è seguito un preliminare nulla osta del Ministero degli Interni italiano.

Masterplan Linate e Masterplan Malpensa

Masterplan Linate

A dicembre 2016, come programmato, è stato ultimato il SIA – Studio di Impatto Ambientale, correlato al Masterplan di Linate 2030. Ricevuto il nulla osta tecnico da parte di ENAC il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale è stato avviato dal Ministero dell’Ambiente ed è in corso.

Masterplan Malpensa

Per tutto il 2016 è continuata l’attività di studio ed analisi di tipo ambientale necessarie per il completamento della documentazione richiesta in sede di futuro procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, ed è proseguito il parallelo percorso di confronto con tutti gli *stakeholder* locali e nazionali per la condivisione dei risultati di tali studi, e delle relative linee guida progettuali. Sono proseguite anche le attività di completamento sul campo da parte del gruppo di università de-

dicato ai temi naturalistici/faunistici e di inquinamento acustico ed atmosferico oltre a quelle dell’Università di Pavia e del Politecnico di Milano che si occupano rispettivamente delle tematiche geologiche-idriche e della falda profonda. Si è conclusa la collaborazione con il CNR – IFC ed è stata coinvolta sul tema “ricadute del Master Plan sulla salute pubblica” la Clinica del Lavoro di Milano che sta lavorando positivamente in stretta collaborazione con l’Università Bicocca. Sono attivi i contatti con Regione Lombardia per la massima integrazione di dati e proiezioni socio-sanitarie finalizzati allo studio in corso.

Si è avviata la declinazione del progetto tecnico di Masterplan aeroportuale ed è iniziato il confronto preliminare con l’autorità di riferimento (ENAC). Si prevede il completamento degli studi tecnici ed ambientali nella prima metà del 2017.

Integrazione SEA-SACBO

In vista della possibile integrazione tra SEA e SACBO, in data 27 novembre 2015 le due società hanno sottoscritto una lettera di intenti con la quale si sono reciprocamente impegnate, per l’intera durata della lettera stessa, ad astenersi dall’avviare qualsiasi trattativa con soggetti terzi avente ad oggetto il trasferimento, o la concentrazione con altre, delle attività ricomprese nell’operazione.

La lettera di intenti stabiliva nel 30 giugno 2016 la data entro la quale avrebbero dovuto tenersi le Assemblee straordinarie delle due società per deliberare sull’operazione di integrazione. I Consigli di Amministrazione di SEA e di SACBO riunitisi il 24 marzo 2016 hanno deliberato di prorogare la durata della lettera di intenti sino al 31 ottobre 2016, stabilendo pertanto nell’anzidetto termine la data entro la quale dovranno tenersi le Assemblee straordinarie delle due società per deliberare sull’operazione. Alla scadenza la lettera d’intenti non è stata prorogata.

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Nel corso del 2016 le condizioni dell’economia globale sono leggermente migliorate, anche se le prospettive rimangono tuttavia soggette a diversi fattori di incertezza; quelle degli Stati Uniti dipendono dalle politiche economiche della nuova amministrazione, non ancora definite nei dettagli: un impatto espansivo, al momento di difficile quantificazione, può derivare dagli interventi annunciati in materia di politica di bilancio, ma effetti sfavorevoli potrebbero derivare dall’adozione e dalla diffusione di misure di restrizione commerciale.

La crescita globale potrebbe essere frenata dall’insorgere di turbolenze nelle economie emergenti associate alla normalizzazione della politica monetaria statunitense.

Nelle economie avanzate l’inflazione al consumo è lievemente salita, grazie all’attenuarsi del calo dei prezzi dei beni energetici.

Secondo le valutazioni del Fondo Monetario Internazionale (FMI) diffuse in gennaio, il prodotto mondiale sarebbe aumentato del 3,1% nel 2016; si prevede un rialzo al 3,4% nel 2017 e al 3,6% nel 2018. Rispetto allo scorso ottobre le stime sono state riviste leggermente al rialzo per quasi tutte le maggiori economie avanzate, ad eccezione dell’Italia.

Nell’area dell’euro la crescita del PIL prosegue a un ritmo moderato ma in graduale consolidamento, grazie alla spinta proveniente dalle componenti interne della domanda. L’incertezza sull’andamento dell’economia mondiale, in parte condizionata dalle tensioni geopolitiche, rappresenta il maggiore fattore di rischio per l’attività economica.

L’inflazione è risalita in dicembre, cominciando a riflettere le condizioni monetarie espansive, ma si attesta su valori ancora bassi.

L’indicatore €-coin elaborato dalla Banca d’Italia, che stima la dinamica di fondo del PIL dell’area, ha segnato un incremento accentuato nei mesi autunnali, attestandosi a 0,59% in dicembre (da 0,45% in novembre). Secondo le proiezioni elaborate dalle banche centrali dell’Eurosystema diffuse in dicembre, nel complesso nel 2017 il PIL crescerebbe dell’1,7% (come nel 2016).

In dicembre l’inflazione al consumo è cresciuta all’1,1% (dallo 0,6%), ma pressoché solo per effetto dell’accelerazione dei prezzi dei beni alimentari freschi (2,1% da 0,7%) e di quelli energetici (2,6% da -1,1%).

La ripresa dell’economia italiana, dopo l’accelerazione del PIL nel trimestre estivo, secondo gli indicatori disponibili, sarebbe proseguita in autunno – pur se a un ritmo di poco inferiore rispetto al periodo precedente – sostenuta dall’incremento degli investimenti e dall’espansione della spesa delle famiglie. Gli indicatori prospettici sono coerenti con la prosecuzione di una moderata espansione dell’attività economica anche nel primo trimestre del 2017.

L’inflazione, misurata dalla variazione sui dodici mesi dell’indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA), è salita in dicembre allo 0,5% (da 0,1% in novembre). Pressioni al rialzo sono derivate principalmente dall’accelerazione dei prezzi dei beni alimentari freschi e dei servizi di trasporto aereo, e dall’attenuazione del calo dei prezzi dei prodotti energetici. Nel complesso del 2016 l’inflazione si è attestata a -0,1%.

Trasporto aereo e aeroporti

Andamento del trasporto aereo mondiale

L'andamento mondiale del traffico passeggeri del 2016, su un campione di 1.091 aeroporti, ha registrato una crescita percentuale di oltre 5,5 punti rispetto all'anno precedente.

L'area medio orientale registra la maggior crescita in termini percentuali (+9,4%), a seguire l'Asia (+9%), l'Europa (+5%) ed il Nord America (+3,9%). Solo il continente africano registra valori in calo (-1,9%) se confrontato con il 2015.

Il traffico merci, evidenzia incrementi di 3,5 punti percentuali con 92,5 milioni di tonnellate di merce processata a livello mondiale.

Su un campione di 800 aeroporti, l'area medio orientale evidenzia la maggior percentuale di crescita, con circa 6 punti in più rispetto al 2015, mentre l'Asia, che movimentava la maggiore quantità di merci a livello mondiale con 34

milioni di tonnellate, cresce del +4,5% rispetto al 2015. Nella classifica riportata da ACI World, tra i più importanti aeroporti del settore cargo (83 aeroporti che trasportano almeno 200 mila tonnellate di merce), Malpensa si riconferma tra i principali aeroporti mondiali posizionandosi al 45esimo posto per quantità di merce processata.

Andamento aeroporti europei - 2016²

Il traffico passeggeri gestito dai principali aeroporti europei nel 2016 ha evidenziato una crescita complessiva del 5,6% con oltre un miliardo di passeggeri serviti. Gli aeroporti hub hanno realizzato una crescita del 3,5%; tra questi si segnala la crescita di Amsterdam (+9,2%) e Madrid (+7,7%). Tra gli altri aeroporti europei per dimensioni di traffico passeggeri serviti si distinguono Barcellona (+11,2%), Londra Gatwick (+7,1%) e Parigi Orly con (+5,3%).

Il traffico merci ha invece fatto registrare un incremento del 3,4% con un totale di oltre 11 milioni di tonnellate di merci processate.

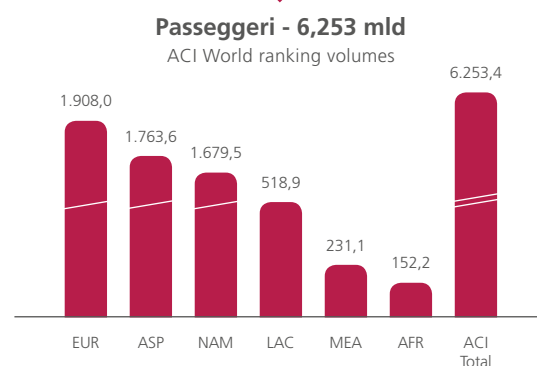
Tra i principali aeroporti per volumi di merce processata Francoforte risulta il primo con oltre 2 milioni di tonnellate, seguono Parigi Charles de Gaulle con 1,9 milioni, Amsterdam con 1,7 milioni e Londra Heathrow con 1,5 milioni. L'aeroporto di Malpensa continua a mantenere il quinto posto per volumi di merci trattate (536,9 mila tonnellate) e risulta il secondo scalo per crescita percentuale (+7,4%) dopo l'aeroporto di Madrid (+9,1%).

Andamento del traffico sugli aeroporti italiani 2016³

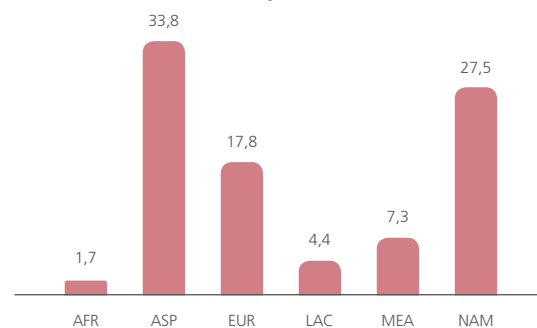
L'andamento dei 36 aeroporti italiani associati ad Asaeroporti ha fatto registrare un positivo andamento rispetto al 2015 (+4,6%) per un totale di 164,7 milioni di passeggeri serviti. Anche i movimenti aeromobili risultano in continua crescita registrando un aumento del 2,6% per complessivi 1,5 milioni. I primi cinque aeroporti per numero di passeggeri transitati risultano essere Roma Fiumicino, Malpensa, Bergamo, Linate e Venezia.

Il sistema aeroportuale romano ha registrato oltre 47 milioni di passeggeri in transito mentre in Lombardia, i 40 milioni di passeggeri serviti si sono distribuiti presso gli aeroporti di Milano con oltre 29 milioni e presso l'aeroporto di Orio al Serio con circa 11,2 milioni. Il sistema a nord est costituito da Venezia e Treviso ha registrato circa 12,3 milioni di passeggeri mentre gli aeroporti di Pisa e Firenze circa 7,5 milioni. Negli aeroporti pugliesi (tra i quali Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) sono transitati oltre 6,6 milioni, in Sicilia (Catania, Comiso, Lampedusa, Palermo e Trapani) circa 14 milioni di passeggeri mentre in Sardegna (Alghero, Cagliari e Olbia) 7,5 milioni di passeggeri.

Traffico aereo mondiale 2016¹



Merchi - 92,5 mln tonn.



Legenda: AFR (Africa), ASP (Asia Pacific), EUR (Europa), LAC (America Latina), MEA (Medio Oriente), NAM (Nord America). Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash).

¹ Fonte ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

² Fonte ACI Europe

³ Fonte Assaeroporti (aviazione commerciale + aviazione generale)

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Definizione nuovi corrispettivi

Nel mese di agosto 2016 è stato dato formale avvio al processo di consultazione con gli utenti aeroportuali per la definizione dei nuovi corrispettivi regolamentati relativi all'esercizio 2017. Nel corso della consultazione sono stati rappresentati agli utenti l'andamento del traffico, degli investimenti, dei parametri di qualità del servizio e di tutela ambientale e di tutti gli altri elementi che concorrono alla definizione dei nuovi valori. Al termine delle consultazioni non sono stati presentati a ENAC ricorsi relativamente ai suddetti corrispettivi. Nello corso del mese di ottobre 2016 ENAC ha pubblicato i nuovi corrispettivi tariffari in vigore dal 1° gennaio 2017, che presentano un incremento medio dello 0,8% rispetto ai corrispettivi in vigore nell'esercizio 2016, sostanzialmente in linea con il tasso di inflazione programmata (pari allo 0,9%, come riportato nella Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2016, pubblicato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nel settembre 2016).

Revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - Call for Input

Nel corso del mese di settembre l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha avviato la procedura di revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014, ritenendo opportuno apportare alcune modifiche ai modelli stessi, al fine di migliorarne l'efficacia operativa, sulla base della esperienza acquisita nei due anni di prima applicazione.

La prima fase della suddetta revisione è stata la delibera di una "call for input", con cui è stato chiesto il contributo dei diversi stakeholder su specifici argomenti ritenuti rilevanti dall'ART allo scopo di acquisire elementi utili per orientare la suddetta revisione dei modelli. Tale fase si è conclusa con la pubblicazione, nel mese di dicembre, delle osservazioni ricevute dall'Autorità in merito alla citata "call for input".

I contenuti delle osservazioni, in ragione della eterogeneità dei temi proposti nella "call for input" hanno riguardato diversi aspetti: la struttura del modello di regolazione (regime di dual till ovvero di single till), tematiche relative al tasso di remunerazione (WACC regolatorio), elementi tecnici del modello (temi dell'elasticità dei costi allo sviluppo del traffico, efficientamento dei costi, ecc.), tematiche relative alle procedure di consultazioni (trasparenza dei dati forniti dai Gestori, tempi e modalità del processo di consultazione, modalità di coinvolgimento delle compagnie aeree nelle fasi di definizione del Master Plan e del Piano Investimenti).

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fissato il termine per la conclusione del procedimento per il 31 maggio 2017.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

In data 13 agosto 2016 sono state pubblicate le nuove "Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori". La pubblicazione delle nuove linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) si è resa necessaria al fine di superare le problematiche interpretative delle stesse, verificatesi in sede di applicazione, nonché in considerazione della necessità di incentivare il traffico aereo negli aeroporti regionali per favorire lo sviluppo economico dei territori interessati.

In particolare le Nuove Linee Guida disciplinano:

1. la fattispecie dell'incentivazione per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori aerei;
2. la regolamentazione applicabile ai soli incentivi per l'avvio e lo sviluppo di rotte aeree di origine pubblica che costituiscono aiuto di Stato;
3. la mancanza dell'obbligatorietà per i gestori aeroportuali di comunicazione alle autorità competenti dei contratti di incentivazione che esulano dall'applicazione delle Seconde Linee Guida;
4. la mancanza di titolarità dell'ART nell'istituire indicazioni operative ulteriori rispetto a quelle previste nelle Seconde Linee Guida, in materia di incentivazione.

In data 20 agosto 2016 è stato pubblicato il provvedimento: "Conversione in legge, con modificazioni, del D. L. n. 113 del 24.06.2016, recante misure finanziarie urgenti per gli enti territoriali e il territorio", in vigore dal 21.08.2016, che prevede la sospensione dal 1° settembre al 31 dicembre 2016 dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco aeroportuali. Per l'anno 2019, inoltre, si prevede un incremento dell'addizionale pari a 0,32 Euro attraverso il Fondo di Solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale. Successivamente, la stessa materia è stata affrontata anche dalla Legge di Bilancio 2017 che ha disposto la soppressione definitiva, dal 1° gennaio 2017, della parte di addizionale comunale (ovvero 2,41 euro per il 2017 e 2,34 euro per il 2018), introdotta dal D. L. n. 145/2013, prevedendo altresì che al ristoro delle minori entrate per l'INPS provveda il Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

In data 25 novembre 2016 il MIT ha adottato le Linee

Guida per la designazione delle reti aeroportuali, cui seguirà l'atto di designazione da emanarsi ai sensi dell'art. 74 del Decreto Legge n.1 del 24 gennaio 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, previa apposita istanza da presentare al MIT da parte degli aeroporti interessati. Le Linee Guida prevedono il rispetto dei seguenti requisiti per poter ottenere la designazione di "rete aeroportuale":

- (i) gli aeroporti di una medesima rete devono avere lo stesso gestore; tale condizione sussiste anche nel caso in cui un unico gestore esercita un controllo qualificato ai sensi dell'art. 2359 c.c. sugli altri gestori della rete;
- (ii) nel caso di gruppo societario, al fine di garantire la trasparenza dei trasferimenti economici tra le società del medesimo gruppo, la redazione di un bilancio consolidato tra le società del gruppo è obbligatoria. Il gestore garantisce la trasparenza nell'uso dei finanziamenti pubblici e delle pratiche commerciali adottate all'interno della rete.

Le Linee Guida prevedono altresì che il MIT:

- (i) includa nell'Allegato Infrastrutture del documento di Economia e Finanza (DEF) la programmazione dei necessari collegamenti, in particolare di quelli ferroviari, con gli aeroporti in rete, dando evidenza del miglioramento dell'intermodalità;
- (ii) utilizzi gli effetti della costituzione in rete degli scali aeroportuali, ai fini della valutazione del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale di ciascun aeroporto.

È stato pubblicato in GURI n. 279 del 29.11.2016 il Decreto del 18 novembre 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti concernente la ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano (c.d. Decreto Del Rio), che abroga e sostituisce il precedente decreto del 1° ottobre 2014 (c.d. Decreto Lupi). La norma, in vigore dalla data della pubblicazione, ricalca quanto già previsto dal precedente decreto: i vettori comunitari possono effettuare collegamenti aerei "point to point" con aeromobili di tipo narrow body tra Linate e tutte le città europee nel limite della capacità oraria massima dell'aeroporto di Linate (invariata a 18 mov./h).

Il 19 luglio 2016 è stata pubblicata la Direttiva 2016/1148 recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi dell'Unione (c.d. Direttiva *Cybersecurity*) da recepire entro il 9 maggio 2018. Dal 24 maggio 2016 è in vigore il Regolamento generale sulla protezione dei dati (UE) 679/2016 (c.d. *Europri- vacy*), che sostituisce una larga parte del Codice Privacy. Le aziende hanno tempo fino al 25 maggio 2018 per

adeguarsi. In tale contesto SEA si è attivata per identificare i principali adempimenti normativi previsti dal nuovo regolamento e procedere al conseguente adeguamento delle procedure aziendali. A tal fine è stato, quindi, definito uno specifico piano di attività, la cui prima fase, che prevedeva l'aggiornamento della mappatura dei trattamenti di dati personali effettuati all'interno delle varie direzioni aziendali, è stata conclusa a fine 2016. Nel corso del 2017 si procederà all'esecuzione delle fasi successive fino all'effettivo adeguamento delle procedure e degli adempimenti privacy ai sensi del nuovo Regolamento.

Attività e iniziative in campo internazionale, comunitario e nazionale legate al settore aeroportuale, al business del Gruppo SEA e delle società partecipate i cui principali sviluppi normativi sono seguiti da SEA

In ambito internazionale i principali sviluppi normativi sono relativi a:

- **mandati a negoziare alla Commissione europea** per accordi di trasporto aereo tra Unione Europea e Turchia, Qatar, Emirati Arabi Uniti, ASEAN;
- **revisione del trattato di Schengen**, ovvero la Proposta di Regolamento che modifica il regolamento CE n. 562/2006 in merito al rafforzamento delle verifiche nelle banche dati pertinenti alla frontiera estere. La proposta intende modificare gli obblighi degli Stati membri in materia di controlli documentali alle frontiere esterne all'Unione Europea, anche attraverso l'utilizzo di banche dati e l'implementazione di nuovi sistemi tecnologici. Il negoziato interistituzionale è terminato il 7 dicembre 2016, si è ora in attesa della votazione del Parlamento Europeo in seduta plenaria e della pubblicazione in GUUE;
- **revisione generale del sistema europeo della safety aeronautica**: è in corso una proposta di revisione del Regolamento riguardante le regole comuni nel settore dell'Aviazione civile che istituisce un'Agenzia dell'Unione Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) e abroga il regolamento (CE) n. 216/2008. Il 1° dicembre 2016 gli stati membri dell'Unione hanno raggiunto una proposta di modifica condivisa rinviando al 2017 il negoziato con il Parlamento Europeo;
- **proposta di Direttiva del Parlamento Europeo sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri relative ai requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi**: la proposta è finalizzata alla rimozione delle barriere che ostacolano la libera circolazione e l'accessibilità di prodotti e servizi in Eu-

ropa da parte di persone con disabilità o disfunzioni fisiche attraverso l'armonizzazione dei criteri che regolano l'accessibilità a prodotti e servizi quali computer e sistemi operativi, TV digitali, servizi di telefonia, terminali *self service* (inclusi *ticketing* e *check-in machine*), servizi di trasporto passeggeri.

Nell'ambito dell'implementazione del Regolamento UE n. 139/2014, negli ultimi mesi del 2016 SEA ha portato a positivo completamento tutte le attività aziendali finalizzate all'ottenimento della conversione del certificato di aeroporto per Malpensa e Linate, ai sensi dei nuovi requisiti di *safety* introdotti a livello europeo dal nuovo Regolamento. Tra tali attività figurano anche le seguenti: revisione ed aggiornamento dei Manuali di Aeroporto e relativo sistema procedurale aziendale, con inserimento delle nuove procedure necessarie; sistema organizzativo aziendale con le nuove nomine previste di: *Compliance Manager* e *Training Manager*; previsione di nuova clau-

sola contrattuale sul rispetto della *safety* nei rapporti del gestore con terzi contraenti - appaltatori e non, operanti in aree *air side*. Nell'ambito degli accordi con terzi e sempre ai fini della conversione dei certificati, inoltre, sono stati sottoscritti specifici accordi con ENAV, quale fornitore istituzionale dei servizi di navigazione aerea su Linate e Malpensa, mentre risultano tuttora in corso di conclusione analoghi accordi con i Comandi Provinciali dei Vigili del Fuoco rispettivamente competenti, ovvero del nucleo di Varese e di Milano, per disciplinare le rispettive competenze in ambito aeroportuale. In questo contesto sono stati rilasciati da ENAC i nuovi certificati ex 139 rispettivamente sull'aeroporto di Malpensa in data 29 dicembre 2016, e sull'aeroporto di Linate in data 26 gennaio 2017. Sempre in relazione allo stesso tema, è stata esaminata e diffusa in azienda, con particolare attenzione ai *Post Holder* di riferimento, tutta la relativa regolamentazione tecnica secondaria emanata da ENAC in materia, a disciplina della procedura di conversione stessa.

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICO PATRIMONIALI E FINANZIARI

Dati quantitativi di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate						
	Movimenti		Passeggeri ⁽¹⁾		Merci ⁽²⁾	
	2016	% vs 2015	2016	% vs 2015	2016	% vs 2015
Malpensa	162.683	3,9%	19.311,6	4,7%	536.862	7,4%
Linate	97.828	1,9%	9.636,2	0,0%	12.553	1,0%
Totale traffico commerciale	260.511	3,1%	28.947,8	3,1%	549.415	7,2%
Aviazione Generale Linate ⁽³⁾	20.707	-8,4%	43,8	-9,9%	-	-
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	281.218	2,2%	28.991,6	3,1%	549.415	7,2%

(1) Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia.
 (2) Merci arrivate+partite in tonnellate.
 (3) Fonte Aviazione Generale: Linate-SEA Prime.

Nel corso del 2016, nel sistema aeroportuale milanese gestito dal Gruppo SEA, sono transitati complessivamente 29 milioni di passeggeri, in crescita del 3,1% rispetto all’esercizio precedente. Tale performance risulta particolarmente significativa se si considera che l’esercizio 2015 aveva beneficiato del traffico straordinario generato dall’evento EXPO nel periodo maggio-ottobre.

L’incremento dei passeggeri di aviazione commerciale registrato sul sistema nel 2016 (+864 mila) è stato determinato dall’ampliamento della capacità disponibile (legata sia all’incremento dei movimenti, sia all’aumento della dimensione media degli aeromobili), solo in parte controbilanciato da una riduzione del coefficiente di riempimento medio (*load factor*) degli aeromobili.

Il traffico di aviazione generale a Linate in termini di movimenti è invece diminuito dell’8,4% rispetto al 2015,

che è stato caratterizzato da un traffico straordinario legato all’evento EXPO. A livello annuo si registra un decremento del 5,0% del tonnellaggio, con un aumento della dimensione media degli aeromobili transitati sullo scalo del 3,6% (macchina media pari a 15,8 tonnellate contro le 15,3 dell’esercizio precedente).

Il traffico merci sul sistema SEA nel 2016 è cresciuto del 7,2%, superando le 549mila tonnellate gestite. Tale *performance* è stata trainata da Malpensa, che per il terzo anno consecutivo ha conseguito una crescita rilevante nel segmento (tra il 2013 ed il 2016 lo scalo ha registrato un incremento medio annuo dell’8,4%, con oltre 115 mila tonnellate incremental), superando le 537mila tonnellate di merce processata (+7,4% rispetto al 2015) e confermandosi polo nevralgico per la distribuzione delle merci in import (+5,4%) ed export (+8,7%) a livello nazionale.

Conto economico

(Importi in migliaia di Euro)	2016	%	2015	%	Var % 2016/2015
Ricavi di gestione	653.512	93,3%	642.408	92,5%	1,7%
Ricavi per lavori su beni in concessione	46.622	6,7%	52.384	7,5%	-11,0%
Totale ricavi	700.134	100,0%	694.792	100,0%	0,8%
Costi di gestione					
Costi del lavoro	(182.971)	-26,1%	(176.979)	-25,5%	3,4%
Altri costi di gestione	(239.646)	-34,2%	(245.956)	-35,4%	-2,6%
Totale costi di gestione	(422.617)	-60,4%	(422.935)	-60,9%	-0,1%
Costi per lavori su beni in concessione	(43.114)	-6,2%	(48.781)	-7,0%	-11,6%
Totale costi	(465.731)	-66,5%	(471.716)	-67,9%	-1,3%
Margine Operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	234.403	33,5%	223.076	32,1%	5,1%
Accantonamenti e svalutazioni	(5.497)	-0,8%	(3.245)	-0,5%	69,4%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	(17.193)	-2,5%	(14.242)	-2,0%	20,7%
Ammortamenti	(61.714)	-8,8%	(59.524)	-8,6%	3,7%
Risultato operativo	149.999	21,4%	146.065	21,0%	2,7%
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.842	1,4%	7.723	1,1%	27,4%
Oneri finanziari	(18.940)	-2,7%	(19.929)	-2,9%	-5,0%
Proventi finanziari	136	0,0%	859	0,1%	-84,2%
Risultato prima delle imposte	141.037	20,1%	134.718	19,4%	4,7%
Imposte dell’esercizio	(47.263)	-6,8%	(54.165)	-7,8%	-12,7%
Risultato netto da attività in funzionamento	93.774	13,4%	80.553	11,6%	16,4%
Risultato netto da attività cessate	130	n.s.	3.238	n.s.	-104,0%
Risultato di pertinenza dei terzi	25	n.s.	(59)	n.s.	-142,4%
Risultato del Gruppo	93.619	13,4%	83.850	12,1%	11,7%

(1) L’EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni. L’EBITDA del periodo di confronto, che includeva anche gli accantonamenti e svalutazioni ad eccezione dell’accantonamento a fondo ripristino e sostituzione, è stato pertanto riesposto secondo la nuova logica al fine di garantire la comparabilità dei dati come evidenziato nelle Note esplicative par. 2.1 “Base di preparazione”.

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati dell’esercizio 2016 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2015. Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2016 è variato rispetto al 31 dicembre 2015, a seguito della cessione del 60% della partecipazione detenuta da SEA Prime SpA in Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation-Services SpA) e dell’attività di *refuelling* avvenute in data 1 aprile 2016. Con la perdita del controllo, la partecipazione è classificata tra le collegate, non più tra le controllate, e valutata con il metodo del Patrimonio Netto, non più consolidata integralmente. Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

Ricavi

Nell’esercizio 2016 i ricavi di gestione (ricavi al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione), pari a 653.512 migliaia di Euro includono ricavi dell’attività Aviation per 408.970 migliaia di Euro (395.877 migliaia di Euro nel 2015), ricavi dell’attività Non Aviation per 216.900 migliaia di Euro (214.864 migliaia di Euro nel 2015), i ricavi del *business* General Aviation per 11.750 migliaia di Euro (16.179 migliaia di Euro nel 2015), e ricavi del *business* Energy per 15.892 migliaia di Euro (15.488 migliaia di Euro nel 2015). I ricavi di gestione risultano in aumento di 11.104 migliaia di Euro rispetto all’esercizio precedente (+1,7%), che aveva beneficiato di 4.010 migliaia di Euro di ricavi non ricorrenti (1.810 migliaia di Euro nell’attività *Avia-*

tion, riferentesi alla transazione con un fornitore e 2.200 migliaia di Euro nell'attività *Non Aviation*, riferentesi all'escussione di una fidejussione). Al netto di tali componenti e depurando i ricavi della società Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA) e dell'attività *refuelling* (12 mesi nel 2015 e 3 mesi nel 2016), i ricavi risultano in crescita di 20.830 migliaia di Euro (+3,3%). Tale *performance* è prevalentemente determinata:

- dall'attività *Aviation* per 14.903 migliaia di Euro, al netto dei ricavi non ricorrenti del 2015, per effetto dei maggiori volumi di traffico registrati sia nel segmento passeggeri sia nel segmento cargo, che ha beneficiato della capacità aggiuntiva offerta dai vettori favorita da un prezzo del petrolio costante durante tutto il 2016 e dalla disponibilità di nuove flotte;
- dall'attività *Non Aviation*, per 4.236 migliaia di Euro, al netto dei ricavi non ricorrenti del 2015, che ha registrato risultati in crescita dai comparti *shops* e *food & beverage* e *car rental*. Anche l'attività dei parcheggi ha evidenziato un significativo incremento di fatturato, grazie al ripristino della piena operatività dei parcheggi chiusi nel 2015 per i lavori alla stazione ferroviaria. In calo invece i ricavi pubblicitari, che si confrontano con i maggiori introiti del 2015, favorevolmente influenzati dall'evento EXPO;
- dal *business Energy*, per 404 migliaia di Euro. A fronte dell'aumento dei ricavi per Certificati verdi e Certificati bianchi maturati nel 2016 e da un lieve aumento dei ricavi derivanti dalla vendita dell'energia termica si è registrato nel periodo una diminuzione dei ricavi dalla vendita di energia elettrica;
- dal *business General Aviation* a pari perimetro per 1.287 migliaia di Euro, depurando quindi i ricavi della società Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA) e dell'attività di *refuelling* (12 mesi nel 2015 e 3 mesi nel 2016). Senza considerare la variazione di perimetro, i ricavi si riducono in misura pari a 4.429 migliaia di Euro per effetto del deconsolidamento dei predetti *business*.

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 52.384 migliaia di Euro nell'esercizio 2015 a 46.622 migliaia di Euro nell'esercizio 2016, con un decremento dell'11%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark up* che un general constructor terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione dell'esercizio 2016, sono pari a 422.617 migliaia di Euro, in linea con l'esercizio precedente (-0,1%). Al netto delle componenti di costo non ricorrenti, che riguardano l'incentivazione all'esodo, la sanzione Antitrust (2015) e la chiusura del contenzioso in materia di Aiuti di Stato (2016), e depurando i costi della società Prime AviationServices e dell'attività di *refuelling* (12 mesi nel 2015 e 3 mesi nel 2016), i costi risultano in crescita di 4.056 migliaia di Euro (+1,0%).

Tale incremento è prevalentemente determinato da:

- Il costo del lavoro di Gruppo, che è aumentato di 4.919 migliaia di Euro (+2,8%) rispetto all'esercizio 2015, passando da 173.672 migliaia di Euro nel 2015 a 178.592 migliaia di Euro nel 2016. L'incremento è stato prevalentemente determinato dall'adeguamento al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro siglato nel 2014, il cui aumento retributivo era scaglionato in più tranches e dall'aumento del personale riconducibile all'ampliamento del perimetro delle attività di *security*. L'organico medio *Full Time Equivalent*, è pari a 2.801 unità nel 2016 contro le 2.783 unità del 2015.
- Gli altri costi di gestione risultano in riduzione di 863 migliaia di Euro per effetto da un lato dell'incremento dei costi legati ai volumi di traffico per 6.585 migliaia di Euro (canoni pubblici, costi commerciali, *fee* per la gestione dei parcheggi), dall'altro della riduzione degli altri costi caratteristici per 7.448 migliaia di Euro (prestazioni professionali, costi assicurativi, costi legati alla gestione degli eventi nevosi, consumi energetici).

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 48.781 migliaia di Euro nel 2015 a 43.114 migliaia di Euro nell'esercizio 2016. 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.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, L'EBITDA si è attestato a 234.403 migliaia di Euro a fronte di 223.076 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015, in crescita del 5,1% (+11.327 migliaia di Euro). Al netto delle componenti non ricorrenti e a parità di perimetro, l'EBITDA risulta in crescita del 7,4% (16.615 migliaia di Euro).

Accantonamenti e svalutazioni

Nel 2016 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un incremento di 2.252 migliaia di Euro passando da 3.245 migliaia di Euro del 2015 a 5.497 migliaia di Euro. Tale incremento è prevalentemente determinato:

- da minori accantonamenti netti a fondo oneri futuri per 3.815 migliaia di Euro (gli accantonamenti netti del 2016 sono pari 1.035 migliaia di Euro mentre quelli del 2015 si sono attestati a 4.850 migliaia di Euro). Tale variazione è prevalentemente determinata da minori accantonamenti in materia fiscale (5.188 migliaia di Euro) per effetto dei rilasci netti avvenuti nel corso dell'esercizio 2016, da minori accantonamenti netti in materia di lavoro e franchigie assicurative (complessivamente pari a 2.848 migliaia di Euro), parzialmente compensati sia dall'accantonamento nell'esercizio 2016 di 1.049 migliaia di Euro relativo al contenzioso con il GSE, che ha contestato la modalità di determinazione dei certificati verdi di SEA Energia per il periodo 2010-2014, sia dai minori accantonamenti netti per 2.771 migliaia di Euro relativi a contenziosi diversi (nel 2015 era stata emessa la sentenza di Appello relativa al contenzioso aperto con un vettore aereo a fronte del quale si era provveduto ad un adeguamento del fondo);
- da maggiori accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti (commerciali e altri crediti) pari a 8.075 migliaia di Euro (gli accantonamenti netti relativi ai crediti commerciali del 2016 sono pari a 2.743 migliaia di Euro mentre i rilasci netti del 2015 si sono attestati a 5.456 migliaia di Euro; gli accantonamenti netti degli altri crediti sono pari nel 2016 a 1.636 migliaia di Euro contro i 1.760 migliaia di Euro del 2015). In riferimento ai crediti commerciali i rilasci del 2015 sono legati al pieno rispetto del piano di rientro accordato a un vettore per cui non è stato ritenuto necessario mantenere il fondo precedentemente accantonato;
- da minori accantonamenti al fondo svalutazione immobilizzazioni per 2.008 migliaia di Euro (84 migliaia di Euro nel 2016 e 2.091 migliaia di Euro nel 2015). Lo scorso esercizio risentiva delle svalutazioni conseguenti l'inventario fisico dei beni mobili concluso nel mese di dicembre.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 7.6 del Bilancio consolidato.

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

L'esercizio 2016 evidenzia un incremento di 2.951 migliaia di Euro. L'accantonamento passa da 14.242 migliaia di Euro del 2015 a 17.193 migliaia di Euro del 2016, in conseguenza dell'aggiornamento del piano di sostituzione e di manutenzione programmata pluriennale dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

Proventi e oneri da partecipazioni

Nel 2016 i proventi netti da partecipazioni risultano in crescita di 2.119 migliaia di Euro, passando da 7.723 migliaia di Euro del 2015 a 9.842 migliaia di Euro del 2016 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli altri proventi e oneri. La "Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni" esprime gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate, pari a 6.986 migliaia di Euro nel 2016 (7.723 migliaia di Euro nel 2015). I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. Il decremento tra i due esercizi, pari a 737 migliaia di Euro, è principalmente riconducibile al leggero peggioramento dei risultati conseguiti da alcune delle società collegate solo parzialmente compensati dai risultati delle società collegate il cui risultato è in crescita.

Gli altri proventi, in crescita di 2.856 migliaia di Euro, includono poste non ricorrenti dell'esercizio 2016, relative alla plusvalenza di SEA Prime per la cessione del 60% della partecipazione in Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA), pari a 955 migliaia di Euro e ai dividendi per 1.901 migliaia di Euro, deliberati dall'Assemblea degli Azionisti di Airport Handling SpA del 6 maggio 2016 sulla destinazione dell'utile dell'esercizio 2015, relativamente agli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti da SEA.

Proventi e oneri finanziari

Nel corso del 2016 gli oneri finanziari netti si sono ridotti di 267 migliaia di Euro, passando da 19.070 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015 a 18.803 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016.

Gli oneri finanziari lordi sono diminuiti di 989 migliaia di Euro, tale riduzione è stata determinata principalmente dai seguenti fattori contrapposti: i) minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio lungo termine per 932 migliaia di Euro per diminuzione dell’indebitamento lordo e riduzione del costo medio del debito; ii) minori commissioni sui finanziamenti per Euro 818 migliaia; iii) maggiori altri interessi passivi per 782 migliaia di Euro, su cui incidono le maggiori garanzie bancarie connesse all’erogazione dei finanziamenti BEI nel giugno 2015.

Nel medesimo periodo, i proventi finanziari sono diminuiti di 723 migliaia di Euro, seguendo la discesa dei tassi di mercato e una diversa dinamica delle disponibilità di cassa prodottasi nell’esercizio.

Imposte

Le imposte dell’esercizio 2016 ammontano a 47.263 migliaia di Euro, a fronte di 54.165 migliaia di Euro registrate nel 2015. L’esercizio 2015 risentiva negativamente a livello di Gruppo dell’effetto legato agli impatti generati sia dal riallineamento della fiscalità anticipata e differita alla nuova aliquota di riversamento IRES 24%, applicabile a partire dal periodo d’imposta 2017, sia

dall’indeducibilità di alcune partite straordinarie.

Si rimanda alla *Nota 7.12* del Bilancio Consolidato per una analisi di dettaglio delle componenti economiche che hanno concorso a tale risultato netto e la loro comparazione con i dati 2015.

Risultato netto da attività cessate

Il risultato netto da attività cessate, relativo al settore handling di aviazione commerciale, rileva una perdita netta pari a 130 migliaia di Euro rispetto a un utile netto dell’esercizio precedente pari a 3.238 migliaia di Euro. La voce comprende il risultato della società SEA Handling SpA in liquidazione, per la quale, durante l’esercizio 2016, sono proseguite le attività di liquidazione. Il risultato nel 2015 aveva beneficiato del noleggio e successivamente della vendita dei mezzi alla società Airport Handling.

Si rimanda alle note esplicative 5.2 e 7.13 del Bilancio Consolidato per una analisi di dettaglio delle componenti economiche che hanno concorso a tale risultato netto e la loro comparazione con i dati 2015 nel contesto della applicazione dell’IFRS 5.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo mostra un incremento di 9.769 migliaia di Euro, passando da 83.850 migliaia di Euro nel 2015 a 93.619 migliaia di Euro nel 2016.

Stato patrimoniale riclassificato

<i>(Importi in migliaia di Euro)</i>	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015	Delta
Immobilizzazioni immateriali	1.011.111	1.004.432	6.679
Immobilizzazioni materiali	190.276	190.925	(649)
Investimenti immobiliari	3.398	3.412	(14)
Partecipazioni in società collegate	51.597	47.387	4.210
Partecipazioni disponibili per la vendita	26	26	0
Imposte differite attive	43.665	42.282	1.383
Altre attività finanziarie non correnti	16.776	16.776	0
Altri crediti non correnti	308	1.692	(1.384)
Capitale immobilizzato (A)	1.317.157	1.306.932	10.225
Rimanenze	4.141	4.865	(724)
Crediti commerciali	86.968	90.527	(3.559)
Crediti per imposte dell'esercizio	14.800	12.751	2.049
Altri crediti	18.563	13.286	5.277
Altre attività finanziarie correnti	7.190	7.190	0
Attività di esercizio a breve	131.662	128.619	3.043
Attività cessate	10.732	11.502	(770)
Debiti commerciali	161.530	164.486	(2.956)
Altri debiti	160.327	145.131	15.196
Debiti per imposte dell'esercizio	6.841	24.784	(17.943)
Passività di esercizio a breve	328.698	334.401	(5.703)
Passività connesse alle attività cessate	2.379	3.019	(640)
Capitale circolante (B)	(188.683)	(197.299)	8.616
Fondi rischi e oneri (C)	(174.061)	(177.902)	3.841
Fondi relativi al personale (D)	(49.220)	(48.239)	(981)
Capitale investito netto (A+B+C+D)	905.193	883.492	21.701
Patrimonio netto di Gruppo	(375.264)	(344.668)	(30.596)
Patrimonio netto di terzi	(566)	(541)	(25)
Indebitamento finanziario netto	(529.363)	(538.283)	8.920
Totale fonti di finanziamento	(905.193)	(883.492)	(21.701)

Tutte le immobilizzazioni, 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 2016 rispettivamente a 503.601 migliaia di Euro e 5.517 migliaia di Euro (al 31 dicembre 2015 erano pari rispettivamente a Euro 498.553 migliaia e 5.517 migliaia di Euro).

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2016 ammonta a 905.193 migliaia di Euro, con un incremento di 21.701 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2015. Il Capitale immobilizzato, pari a 1.317.157 migliaia di Euro, registra un aumento di 10.225 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2015, principalmente per effetto i) degli investimenti netti dell’esercizio per 69.487 migliaia di Euro (al netto dell’utilizzo del fondo di ripristino), parzialmente assorbiti dagli ammor-

tamenti dell’esercizio pari a 61.714 migliaia di Euro; ii) dell’incremento delle imposte differite attive nette pari a 1.383 migliaia di Euro; iii) dell’incremento delle immobilizzazioni finanziarie a seguito della valutazione a equity delle partecipazioni collegate per 4.210 migliaia di Euro. Il Capitale circolante netto, pari a -188.683 migliaia di Euro, si incrementa di 8.616 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2015. Tale dinamica è principalmente

da imputarsi alla voce crediti/debiti diversi che include maggiori crediti nei confronti del GSE per certificati verdi, minori debiti tributari parzialmente compensati da

maggiori debiti per le addizionali. La seguente tabella evidenzia le principali componenti del Capitale Circolante Netto:

Principali componenti del Capitale Circolare Netto			
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015	Delta
Rimanenze	4.141	4.865	(724)
Crediti commerciali	86.968	90.527	(3.559)
Debiti commerciali	(161.530)	(164.486)	2.956
Crediti / (debiti) diversi	(133.805)	(143.878)	10.073
Altre attività finanziarie correnti	7.190	7.190	0
Attività cessate	10.732	11.502	(770)
Passività connesse alle attività cessate	(2.379)	(3.109)	640
Totale capitale circolante netto	(188.683)	(197.299)	8.616

Posizione finanziaria netta

La “Posizione finanziaria netta”, pari a 529.363 migliaia di Euro, è in miglioramento di 8.920 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2015 (538.283 migliaia di Euro) a seguito della positiva generazione di cassa della gestione operativa, che ha permesso di finanziare le attività di

investimento in immobilizzazioni materiali e immateriali per 85.873 migliaia di Euro (al netto dei contributi Stato pari a 5.307 migliaia di Euro e al lordo della remunerazione IFRIC e degli oneri finanziari) e il pagamento dei dividendi per 62.817 migliaia di Euro.

INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA ha proseguito nell’anno 2016 il proprio impegno nel sostenere gli investimenti in coerenza con il piano di sviluppo previsto. La tabella seguente evidenzia il dettaglio degli investimenti realizzati nel

2016, pari a 85.873 migliaia di Euro al netto degli anticipi a fornitori, con divisione tra nuove realizzazioni (69.487 migliaia di Euro) e interventi di ripristino (16.386 migliaia di Euro).

(Importi in migliaia di Euro)	Nuove realizzazioni	Investimenti di ripristino	Totale
Infrastrutture di volo	9.386	6.449	15.835
Aerostazioni	15.641	3.802	19.443
Cargo	12.175	0	12.175
Sist.di accesso, viabilità, parcheggi, edifici vari	6.655	2.749	9.404
Reti ed impianti	7.955	3.386	11.341
Ecologia	60	0	60
Sistemi / Progetti ICT	9.604	0	9.604
Attrezzature varie	8.011	0	8.011
Totale investimenti	69.487	16.386	85.873

Gli importi sono comprensivi della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (Euro 3,5 milioni) e della quota oneri finanziari (Euro 0,1 milioni).

Gli **Investimenti** realizzati nel 2016 comprendono gli interventi di ampliamento e *restyling* a Milano Malpensa e Linate i lavori in area Cargo di Malpensa e la costruzione di nuovi *hangar* per l’aviazione generale. In particolare per Milano Malpensa Terminal 1 l’investimento più significativo è riferito ai lavori per la riqualifica funzionale e *restyling* con la realizzazione di nuove aree commerciali e l’omogeneizzazione delle finiture esistenti a quelle delle aree di nuova realizzazione. Nel corso dell’ultimo trimestre del 2016 sono terminati i lavori di riconfigurazione dell’area ex filtri di sicurezza. Inoltre sono in via di ultimazione i lavori per i nuovi filtri dedicati al passaggio staff nonché i lavori di *restyling* delle aree Gates Remoti Schengen Nord. Per quanto riguarda Milano Malpensa Terminal 2, sono stati ultimati i lavori per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria e relativo prolungamento dal Terminal 1, mentre all’interno del Terminal 2 si sono conclusi i lavori di realizzazione dei nuovi filtri di sicurezza, dei nuovi banchi *check-in* e riqualifica dell’area riconsegna bagagli. Tali opere consentiranno di adeguare i servizi al passeggero ai livelli di qualità attesi. Nell’area di Milano Malpensa Cargo si sono ultimati i lavori di realizzazione del primo magazzino destinato a un vettore Cargo e sono in corso i lavori per la realizzazione di un secondo magazzino da destinare ad altri operatori Cargo. Sono iniziate le attività di progettazione per gli interventi

di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal di Linate. I principali obiettivi degli interventi consistono nel migliorare la qualità percepita e l’immagine architettonica della facciata dell’Aerostazione, del viadotto di accesso *land side*, dell’atrio arrivi e del salone di riconsegna bagagli, nonché di incrementare le aree commerciali (per *retail* e *food&beverage*) e le Sale VIP Leonardo SEA e Welcome Alitalia e di migliorare gli spazi operativi, incrementando le aree disponibili per i *Gates* da A01 ad A08 e le aree per i filtri di sicurezza e le relative code di accesso. Sono proseguiti nel 2016 i lavori di costruzione dell’*hangar* 9 di Aviazione Generale, consegnato definitivamente al cliente nel mese di febbraio 2017, a seguito non solo della conclusione dei lavori ma anche dell’ottenimento del nullaosta per l’utilizzo senza alcun vincolo di carattere idrogeologico dopo il collaudo parziale dei lavori di regimazione del fiume Lambro. Relativamente alle infrastrutture di volo, sugli aeroporti di Linate e di Malpensa sono continuati gli interventi di riqualifica impiantistica finalizzati alla predisposizione dei sistemi ASMGCS (*Advanced Surface Movement Guidance and Control System*) che permetteranno una più chiara e univoca indicazione dei percorsi da seguire da parte degli aeromobili durante la fase di rullaggio del velivolo, nonché un migliore utilizzo delle luci sulle piste di rullaggio, con conseguente riduzione dei tempi di accensione, che consentiranno di limitare l’inquinamento luminoso e di effettuare risparmi energetici.

È continuata in modo significativo la progettualità tesa allo sviluppo dei canali digitali, dalle nuove *App* fruibili in mobilità all'aumento delle funzionalità in ambito *E-Commerce*. L'attenzione alla *Passenger Experience* ha contraddistinto i principali investimenti tecnologici in ambito operativo, avendo dotato entrambi i Terminal di Malpensa di moderni sistemi ai filtri di sicurezza con tornelli automatici e di sistemi per la lettura automatica delle carte d'imbarco.

Nei sistemi Gestionali ed Amministrativi il progetto di

migrazione degli ambienti SAP ERP (Enterprise Resource Planning) in ambiente *Cloud* basato sulla nuova tecnologia HANA (*High Performance Analytic Appliance* di SAP con tecniche di *data-base "in memory"*) è proseguito fornendo importanti risultati in termini di velocità elaborativa. Grande attenzione, infine, è stata dedicata ai progetti di "*collaboration*" legati ai processi HCM-Human Capital Management con lo sviluppo di una nuova Intranet Aziendale e nuove funzioni di *Job-Posting* e *E-Learning*.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Aggiornamento ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) depositato da SEA avverso il provvedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)

L'AGCM in data 20 dicembre 2013 ha avviato il Procedimento a seguito della denuncia di Cedikor Sociedad Anonima ("CEDICOR"), contestando a SEA di aver abusato della propria posizione dominante in violazione dell'art.102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE") nell'ambito della procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA (oggi SEA Prime SpA). In data 2 aprile 2015, chiudendo il Procedimento, AGCM ha confermato l'accusa mossa a SEA, irrogandole una sanzione pecuniaria dell'importo pari 3.365 migliaia di Euro. Pur procedendo al pagamento della sanzione, avverso il Provvedimento SEA ha depositato il ricorso al Tribunale

Amministrativo Regionale ("TAR"). Nel suddetto ricorso si impugnano la legittimità e il merito del Provvedimento. A gennaio 2017 è stata pubblicata la sentenza del TAR che accoglie parzialmente il ricorso di SEA, rinviando alle Autorità competenti la rideterminazione, in diminuzione, della sanzione.

Aggiornamenti sulla Sentenza 7241/2015 emessa dal Tribunale di Milano

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 Euro 31.618 migliaia 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 il 18 febbraio per la decorrenza dei termini brevi (60 giorni) per l'eventuale ricorso in Cassazione.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il quadro macroeconomico globale per il 2017, nonostante le previsioni di ripresa stimate dal Fondo Monetario Internazionale (FMI), evidenzia rischi e incertezze a causa dall’insorgere di turbolenze nelle economie emergenti associate alla normalizzazione della politica monetaria statunitense.

Le informazioni ACI World (Airport Council International World) sull’andamento del settore del trasporto aereo mondiale fanno rilevare che nel mese di gennaio 2017 il traffico passeggeri ha registrato una crescita del 7,7% rispetto allo stesso mese del 2016. Secondo le rilevazioni di Aci Europe (Airport Council International Europe), nel mese di gennaio il traffico passeggeri negli aeroporti europei è cresciuto dell’8,9% rispetto allo stesso mese del 2016, con un incremento maggiore nei Paesi UE (+10%) rispetto ai Paesi non UE (+5,4%).

Nei primi due mesi del 2017, a fronte di una crescita media del traffico passeggeri degli scali italiani pari al 5,1%, gli scali gestiti dal Gruppo SEA hanno registrato un incremento del +9,3%, confermando il positivo trend di crescita dell’ultima parte del 2016.

L’anno in corso continuerà ad essere caratterizzato da un positivo sviluppo del traffico passeggeri, per effetto del consolidamento sullo scalo di Malpensa sia del traffico a breve-medio raggio sia di quello intercontinentale. Lo scalo di Linate, salvo eventuali effetti derivanti dalla ristrutturazione di Alitalia, che potrebbe temporaneamente influenzare il traffico sullo scalo, manterrà livelli di traffico sostanzialmente in linea con l’esercizio precedente. Il piano di sviluppo infrastrutturale prevede nel 2017, tra gli altri, l’ultimazione del *restyling* del Terminal 1 area Schengen e l’avvio dei lavori per il *restyling* di Linate, al fine di migliorare ulteriormente l’esperienza del passeggero, al contempo incrementando i ricavi assoluti ed unitari nel segmento *Non Aviation*.

Il Management continuerà ad essere impegnato nell’ulteriore sviluppo delle diverse aree di *business* gestite e nel perseguimento di efficienze operative volte a migliorare i processi aziendali.

Sulla base di tali presupposti, si prevede che i risultati dell’anno in corso confermino il *trend* positivo di crescita registrato negli ultimi due anni.

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 nell’offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all’approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale. I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l’uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l’uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l’offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, 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 sia le attività di Aviazione generale, che comprendono l’intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell’aeroporto di Linate, sia le attività di *handling* afferenti a tale traffico. Il *business handling* di Aviazione Generale include l’attività svolta presso gli scali di Linate, Malpensa, Venezia Tesserà e Roma Ciampino. Tale *business* è stato consolidato con il metodo integrale fino al 31 marzo 2016, data in cui si è perfezionata la cessione del 60% della partecipazione precedentemente detenuta dal Gruppo in tale segmento.

Energy

Il ***business Energy*** comprende la generazione e la vendita di energia elettrica e termica destinata al mercato ed ai terzi.

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

(€'000)	Commercial Aviation		General Aviation		Energy		Consolidato	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Ricavi di gestione	625.870	610.741	11.750	16.179	15.892	15.488	653.512	642.408
EBITDA	226.076	214.574	6.727	5.517	1.600	2.985	234.403	223.076
EBIT	144.873	140.028	4.907	3.546	219	2.491	149.999	146.065

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

Commercial Aviation

Dati di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate						
	Movimenti		Passeggeri ⁽¹⁾		Merci ⁽²⁾	
	2016	% vs 2015	2016	% vs 2015	2016	% vs 2015
Malpensa	162.683	3,9%	19.311,6	4,7%	536.862	7,4%
Linate	97.828	1,9%	9.636,2	0,0%	12.553	1,0%
Totale traffico commerciale	260.511	3,1%	28.947,8	3,1%	549.415	7,2%

(1) Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia.
(2) Merci arrivate+partite in tonnellate.

Nel corso del 2016, nel sistema aeroportuale milanese gestito dal Gruppo SEA, sono transitati 28,9 milioni di passeggeri, con una crescita del 3,1% rispetto all'anno precedente.

L'aeroporto di Linate ha fatto registrare un risultato sostanzialmente in linea con l'anno precedente, mentre Malpensa ha registrato una crescita del +4,7% rispetto all'esercizio 2015.

Il risultato per Malpensa è stato determinato principalmente da un incremento del traffico al Terminal 1 pari al +7,0% e da una conferma dei passeggeri transitati al Terminal 2 sul quale opera il solo vettore easyJet (+0,6%).

La *performance* del Terminal 1 è prevalentemente legata allo sviluppo di Ryanair (+630 mila passeggeri rispetto al 2015), e alla crescita degli altri vettori *low cost* (+256 mila pari a +17,2%, dove Vueling ha contribuito con +194 mila passeggeri, pari a +41,1%), da un sostanziale consolidamento del segmento Intercontinentale (-12 mila passeggeri, pari a -0,2%) a fronte di

un risultato in contrazione degli altri vettori (-61 mila passeggeri, pari a -0,6%).

In riferimento al traffico intercontinentale totale di Malpensa (5,5 milioni di passeggeri serviti, dato che include anche le tratte extra-Europee servite da easyJet al Terminal 2), si sottolinea come il segmento, che fa registrare una *performance* del -2,0% rispetto al 2015, sia stato influenzato dagli eventi legati all'instabilità geo-politica dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo medio-orientale e del Maghreb, e dagli avvenimenti che hanno coinvolto la Turchia. Escludendo i paesi del Maghreb ed analizzando la *performance* delle compagnie aeree che operano verso le restanti aree (c.d. "*long-haul*"), si è realizzato uno sviluppo del +1,6% con 4,9 milioni di passeggeri serviti nel 2016.

Di seguito si riporta la ripartizione del traffico passeggeri sul Sistema Aeroportuale di Milano per le principali destinazioni servite e le principali compagnie aeree operanti.

Principali destinazioni per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano (.000)

Nel 2016 Londra si è confermata la prima destinazione europea in termini di traffico passeggeri, con un volume di traffico verso i suoi cinque aeroporti superiore ai 2 milioni, seguita da Parigi (Charles de Gaulle e Orly),

Amsterdam e Madrid. Per quanto riguarda le connessioni intercontinentali, le città di New York e Dubai si confermano le prime due destinazioni servite. A livello nazionale prosegue la riduzione del traffico verso Roma Fiumicino, che si conferma tuttavia la prima destinazione, seguita da Catania e Napoli.

	Anno 2016	Var %2015	Inc. % su totale
Londra	2.260,7	18,6%	8%
Parigi	1.681,6	-0,9%	6%
Roma	1.480,3	-12,2%	5%
Catania	1.190,7	9,0%	4%
Amsterdam	1.115,0	10,7%	4%
Napoli	877,1	-15,3%	3%
New York	841,0	1,3%	3%
Madrid	822,5	8,4%	3%
Francoforte	767,3	0,4%	3%
Barcellona	752,7	5,0%	3%
Cagliari	719,9	10,5%	2%
Palermo	683,6	3,6%	2%
Olbia	617,8	8,2%	2%
Dubai	587,6	-2,9%	2%
Bari	562,4	3,4%	2%
Altri	13.987,8	3,2%	48%
Totale	28.947,8	3,1%	100%

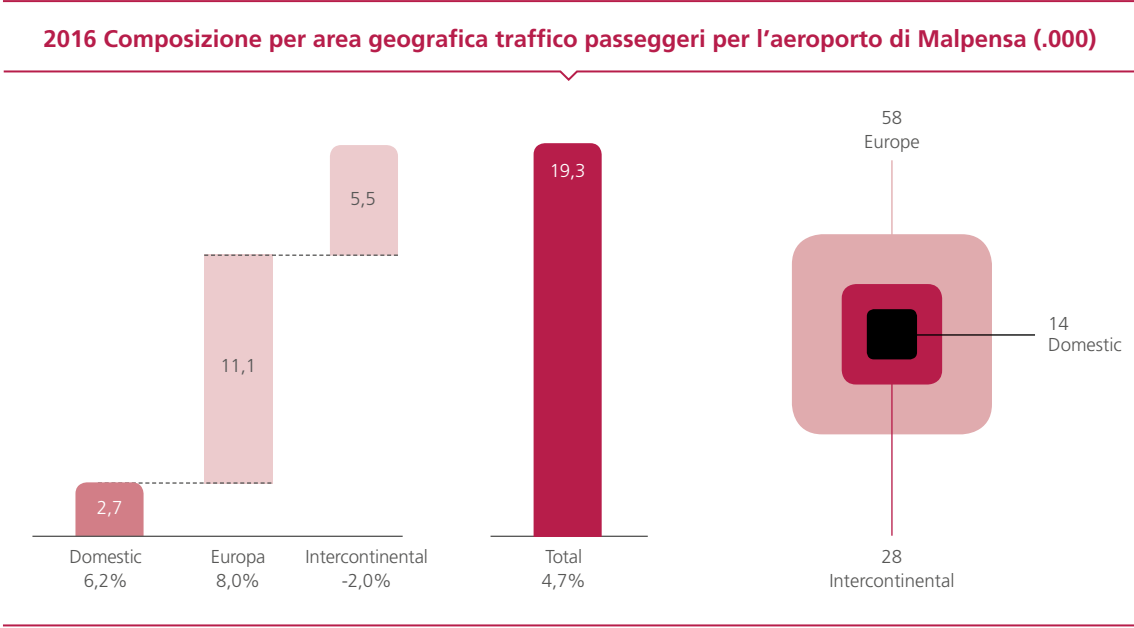
Londra: Heathrow, Gatwick, City, Luton e Stansted; Parigi: Charles de Gaulle, Orly; Roma: Fiumicino, Ciampino; New York: New York e Newark.

Principali compagnie aeree per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano (.000)
easyJet risulta il principale vettore per volume di traffico servito sugli scali di Milano (Linate e Malpensa), ed incide per il 26% sul totale dei passeggeri transitati (+1% sull'anno 2015) mentre Alitalia, secondo vettore, contri-

buisce con il 22% dei passeggeri (in riduzione rispetto al 23% dell'esercizio precedente, a causa della continua e progressiva contrazione della propria operatività). Da segnalare nel 2016 la piena operatività di Ryanair, che con 665.000 passeggeri costituisce l'ottavo vettore operante sugli scali milanesi in termini di traffico gestito.

	Anno 2016	Var %2015	Inc. % su totale
Easyjet	7.393,5	3,3%	26%
Alitalia	6.237,6	-2,8%	22%
Lufthansa	1.392,2	-2,4%	5%
Meridiana Fly	1.178,7	5,5%	4%
Emirates	845,4	1,9%	3%
British Airways	695,1	-6,3%	2%
Vueling Airlines S.a.	667,5	41,2%	2%
Ryanair	665,1	1772,1%	2%
Air France	510,1	-6,1%	2%
Neos	510,1	-3,2%	2%
Iberia	428,0	8,6%	1%
Turkish Airlines	401,5	-12,6%	1%
Klm	385,4	1,2%	1%
Qatar Airways	313,3	7,1%	1%
Aeroflot	311,7	7,9%	1%
Altri	7.012,7	0,2%	24%
Totale	28.947,8	3,1%	100%

Malpensa
Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Malpensa si è attestato a 19,3 milioni, in incremento rispetto all'anno precedente del +4,7%.



Il **traffico domestico** registra un incremento del +6,2% dovuto principalmente all'operatività di Ryanair che, oltre al collegamento verso Comiso, ha attivato nel corso dell'attuale stagione invernale il collegamento per Catania; a seguire, in termini di crescita in valori assoluti nel confronto con il 2015, Meridiana Fly con i collegamenti verso Olbia, Catania, Palermo e Napoli.

Il **traffico europeo** registra uno sviluppo pari al +8%; Ryanair, oltre ad aver consolidato i collegamenti attivati dalla stagione invernale 2015 verso Londra Stansted, Bucharest e Siviglia, ha successivamente attivato le connessioni verso Sofia, Oporto, Bruxelles e Las Palmas. easyJet ha introdotto otto nuovi collegamenti per Manchester, Cracovia, Tolosa, Lille, Bilbao, Lanzarote, Alicante e Nantes, mentre Vueling ha attivato Amsterdam, Las Palmas e Alicante, oltre a Barcellona e Parigi Orly, Ibiza e Bilbao già operati.

Le **destinazioni intercontinentali** hanno subito una riduzione del 2%. Depurando i dati dalle destinazioni che hanno maggiormente risentito della instabilità geopolitica (principalmente Egitto e Tunisia) il *traffico long haul* fa registrare una crescita dell'1,6% con 4,8 milioni di passeggeri serviti, di seguito dettagliata:

- i) Medio Oriente (45% del totale di segmento, +1,9% rispetto al 2015): alla crescita ha contribuito un incremento della capacità determinata essenzialmente dai maggiori movimenti ed in misura minore dalle dimensioni medie degli aeromobili, mentre si è registrata una leggera flessione del *load factor* degli aeromobili. Tra i principali vettori che operano su destinazioni dell'area in analisi, solo Emirates ha registrato un lieve calo, a fronte dell'incremento dei passeggeri di tutti gli altri *player* (Qatar Airways Etihad Airways, Oman Air, Mahan Air ed Alitalia);
- ii) Nord America (21% del totale di segmento, -0,9% rispetto al 2015): la sostanziale conferma dei risultati dell'anno precedente deriva dai contrapposti effetti dell'incremento della dimensione media degli aeromobili e dalla riduzione del numero di movimenti e di *load factor*;
- iii) Estremo Oriente (19% del totale di segmento, -2,6% rispetto al 2015): la riduzione dei passeggeri è legata al minor numero di movimenti verso l'area, a fronte di un incremento di *load factor* ed una sostanziale invarianza della dimensione media degli aeromobili. Si segnala la chiusura del collegamento Alitalia verso Shanghai aperto durante il periodo EXPO, a fronte di

un incremento di tutti gli altri *player* (Air India, Thai Airways, Neos e Singapore Airlines);

iv) Centro/Sud America (11% del totale di segmento, +11,8% rispetto al 2015): l'incremento verso l'anno precedente deriva dall'incremento della capacità (in particolare dall'aumento della dimensione media degli aeromobili e secondariamente dal maggior numero di movimenti) ad invarianza di *load factor*. In aumento il trasportato dei vettori Latam, Neos e Meridiana, in riduzione quello di Blu Panorama;

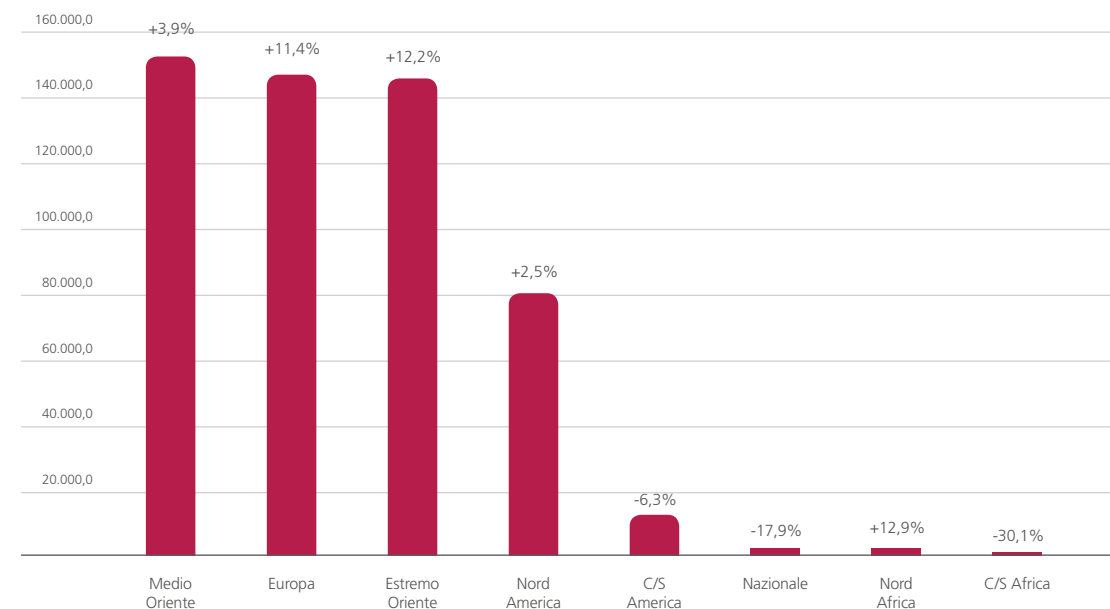
v) Centro/Sud Africa (4% del totale di segmento, +7,4% rispetto al 2015): l'incremento verso l'anno precedente è legato all'aumento del numero di movimenti verso l'area e secondariamente all'aumento delle dimensioni medie degli aeromobili, invariato il *load factor*. Meridiana Fly rappresenta il principale *player* nell'area, operando prevalentemente nel comparto *leisure*.

Malpensa Cargo
L'aeroporto di Malpensa ha realizzato per il terzo anno consecutivo rilevanti *performance* nel traffico merci (tra il 2013 ed il 2016 si è registrato un incremento medio annuo dell'8,4%, con oltre 115 mila tonnellate incrementali), superando le 537mila tonnellate di merce processata (+7,4% rispetto all'esercizio 2015) e confermandosi polo nevralgico per la distribuzione delle merci in *import* (+5,4%) ed *export* (+8,7%) a livello nazionale.

I vettori specializzati operanti nel settore che hanno investito sullo scalo varesino, hanno contribuito a questo risultato connettendo prevalentemente i mercati delle aree asiatiche, medio orientali e del continente americano. Importante è risultato anche il contributo dei voli passeggeri a configurazione mista.
Il *traffico all-cargo* ha fatto registrare un +8,9%, raggiungendo le 387 mila tonnellate movimentate. Hanno contribuito allo sviluppo nell'anno: Gruppo Cargo-lux (+18,4%), Air Bridge Cargo (+31,3%) ed Etihad Airways (+26,2%).
Del trasportato *all-cargo* i principali vettori *courier* (Federal Express, DHL, Aerologic Swift Air) che rappresentano circa il 18% della merce processata, hanno movimentato oltre 70mila tonnellate mantenendo sostanzialmente allineati i livelli del 2015.
Il *traffico belly* è cresciuto del +3,5% e ha realizzato 150 mila tonnellate di merce trasportata. Tra i vettori con aeromobili con *configurazione mista*, Emirates si conferma principale vettore per quantità di merce movimentata, mentre i principali incrementi rispetto allo

scorso esercizio sono dovuti ad Alitalia, Oman Air, Qatar Airways, Latam e Singapore Airlines.

2016 Traffico merci per area geografica - Aeroporti gestiti da SEA

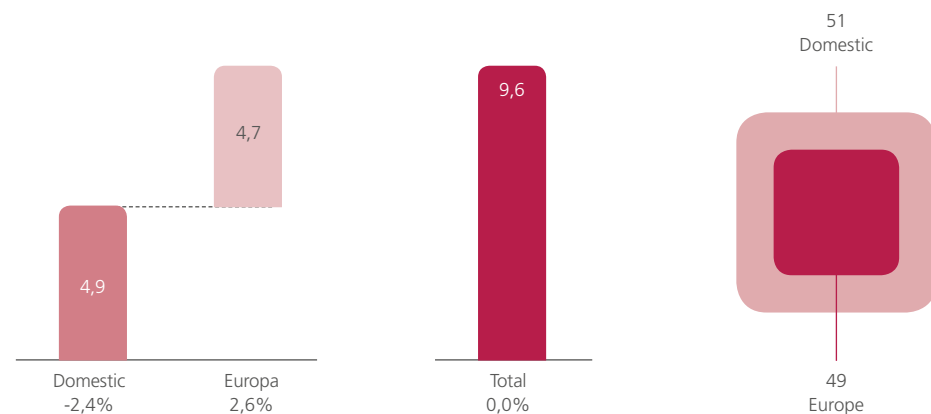


La variazione % è riferita al confronto con l'anno precedente.
Merci in tonnellate.

Linate

L'aeroporto di Linate si attesta a 9,6 milioni di passeggeri serviti attestandosi agli stessi livelli del 2015.

2016 Composizione del traffico per l'aeroporto di Linate (.000)



Alitalia, ha pressoché confermato la quota di *share* registrata nell'esercizio precedente (57%). Il *traffico domestico* effettuato da Alitalia è cresciuto verso Cagliari, Catania, Lamezia Terme, Alghero e Pa-

lermo, mentre risulta in calo verso la tratta Linate-Fiumicino, progressivamente penalizzata dall'alta velocità. In flessione anche Napoli e Comiso. Il *traffico europeo*, invece, è risultato in calo su tutte le tratte operate dal

vettore, ad eccezione di Barcellona che è risultata invariata. In controtendenza Francoforte e London City.

La *navetta Linate-Fiumicino* si è attestata a 1,2 milioni di passeggeri con una riduzione del -13% dovuta quasi esclusivamente alla decisione di **easyJet** di cancellare definitivamente il collegamento con la capitale a partire dalla stagione invernale 2015/2016.

easyJet, conseguentemente alla cancellazione della navetta verso Roma Fiumicino, ha ridistribuito il proprio operativo principalmente verso Londra Gatwick, al contempo confermando i collegamenti verso Parigi Charles de Gaulle ed Amsterdam attivati dalla precedente stagione invernale. Sulla tratta Parigi Orly si è invece ridotto in modo contenuto il numero dei passeggeri serviti.

In evidenza, inoltre, i risultati in crescita di **Blue Air** che opera un collegamento verso la capitale rumena **Bucarest**, **Iberia**, **Aer Lingus**, **KLM** ed **Air Malta**.

Ricavi

Nell'esercizio 2016 il *business Commercial Aviation* ha generato ricavi di gestione per complessivi 625.870 migliaia di Euro, in crescita di 15.129 migliaia di Euro (erano pari a 610.741 migliaia di Euro nel 2015).

Nel precedente esercizio i ricavi includevano proventi *non ricorrenti* per complessivi 4.010 migliaia di Euro relativi alla chiusura di una transazione con un fornitore e all'escussione di una fidejussione, al netto dei quali la crescita risulta pari a 19.139 migliaia di Euro.

Tale crescita è dovuta prevalentemente all'attività **Aviation** per 14.903 migliaia di Euro (al netto dei ricavi non ricorrenti del 2015 pari a 1.810 migliaia di Euro). I maggiori volumi di traffico hanno contribuito per 11.186 migliaia di Euro mentre il mix di traffico più favorevole, determinato dall'aumento della dimensione media degli aeromobili, unitamente all'incremento delle tariffe, ha determinato maggiori ricavi per 4.039 migliaia di Euro. Tali incrementi sono stati parzialmente compensati dalla diminuzione dei ricavi generati dall'attività di sghiacciamento degli aeromobili (c.d. *de-icing*) pari a 322 migliaia di Euro, conseguente alle migliori condizioni metereologiche del 2016 rispetto all'esercizio precedente.

I ricavi **non Aviation** sono risultati pari a 216.900 migliaia di Euro, in crescita di 4.236 migliaia di Euro (al netto dei ricavi non ricorrenti del 2015 pari a 2.200 migliaia di Euro). Tale *performance* è stata determinata dai buoni risultati dei comparti retail (*Shop*, *Food & Beverage*, *Car Rental* e Banche) e *parcheggi* che realizzano

un incremento complessivo di 4.695 migliaia di Euro. Positivo anche il contributo dei *Servizi Premium* e del comparto *Real Estate* i cui ricavi si sono incrementati rispettivamente di 1.068 migliaia di Euro e di 569 migliaia di Euro. I *ricavi pubblicitari* si sono ridotti di 1.686 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, che aveva beneficiato di investimenti straordinari legati all'evento EXPO, soprattutto presso il Terminal 1 di Malpensa.

I ricavi relativi al comparto Cargo, si attestano a 12.688 migliaia di Euro sostanzialmente in linea con l'anno precedente. Da segnalare lo slittamento a gennaio 2017 della consegna del nuovo magazzino Fedex, inizialmente previsto per ottobre 2016, e l'assegnazione a DHL di nuovi spazi a partire dal secondo semestre 2016.

Con particolare riferimento ai segmenti del comparto *Retail*, che ha contribuito alla crescita per 1.619 migliaia di Euro, i ricavi da *shops* hanno registrato una crescita di 880 migliaia di Euro evidenziando un incremento a Malpensa per 1.113 migliaia di Euro e una riduzione di 233 migliaia di Euro a Linate.

La buona *performance* di Malpensa è particolarmente significativa tanto più se si considera la cantierizzazione dell'area Imbarchi Schengen del Terminal 1 di Malpensa, iniziato nella seconda parte dell'anno, che oltre a rendere più difficoltosa l'esperienza di viaggio dei passeggeri, ha comportato una serie di chiusure e spostamenti di negozi talvolta con rinegoziazione degli accordi.

I ricavi del segmento *Food & Beverage* sono cresciuti di 828 migliaia di Euro (passando da 18.211 migliaia di Euro del 2015 a 19.039 migliaia di Euro del 2016).

Linate, in un contesto di traffico allineato a quello dell'esercizio precedente, registra una crescita del 6% (304 migliaia di Euro) grazie al buon andamento dei format presenti, fra cui Panino Giusto, Sweet & Bagel Factory ed in particolare del *wine bar* "Ferrari Spazio Bollicine" prossimo all'area imbarchi Milano-Roma e particolarmente apprezzato dalla clientela *business*.

Malpensa, complessivamente, registra una crescita del 4% (524 migliaia di Euro). Il Terminal 1 ha registrato una buona *performance* sostenuta sia dall'ulteriore crescita dei format presenti in area *check-in* al piano mezzanino sia dall'inserimento di nuove proposte di offerta. La fruizione dell'offerta del Terminal 2 in area *check-in* ha, invece, risentito dei cantieri per la realizzazione dei nuovi filtri di sicurezza, che hanno ridefinito i confini *air side* e *land side*. I ricavi del comparto *Car Rental* hanno registrato una crescita di 289 migliaia di Euro rispetto al 2015 dovuto principalmente alle buone *performance* degli operatori di Malpensa ed ai nuovi operatori (Gold Car e Car2Go) che hanno iniziato la loro attività a Linate.

I ricavi da *Servizi bancari*, invece, hanno registrato una riduzione pari a 378 migliaia di Euro rispetto allo scorso

anno, prevalentemente determinata dalla contrazione dei volumi del *tax refund*. Anche l'attività di cambio valuta ha registrato un andamento negativo nel confronto con il 2015, il cui volume di scambi è stato positivamente influenzato dall'evento EXPO.

Il comparto *Parcheggi* registra una crescita dei ricavi di 3.076 migliaia di Euro (passando da 57.150 migliaia di Euro del 2015 a 60.226 migliaia di Euro del 2016).

Linate e Malpensa registrano un incremento di ricavi del 3,5% (1.573 migliaia di Euro), grazie al ripristino della piena operatività del parcheggio P5 del Terminal 2 e del P4 del Terminal 1 di Malpensa, penalizzati lo scorso anno dal cantiere della stazione ferroviaria ed all'importante azione di recupero di quota di mercato sul Terminal 2, che ha visto l'utilizzo di campagne promozionali sulle carte di imbarco easyjet.

Per quanto riguarda invece l'attività di gestione dei parcheggi presso l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio i ricavi hanno raggiunto 11.778 migliaia di Euro, con un incremento del 15% (1.503 migliaia di Euro) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Tali crescite, oltre che collegate al buon andamento del traffico in particolare a Malpensa e Bergamo, sono state supportate da attività di *marketing* e campagne promozionali specifiche nelle stagionalità più importanti del mercato.

I ricavi da *Pubblicità* pari a 10.451 migliaia di Euro, sono risultati in decremento rispetto all'anno precedente (12.137 migliaia di Euro). Depurando l'analisi dell'effetto positivo generato dall'evento EXPO del 2015, si conferma un buon andamento generale del comparto grazie, in particolare, al consolidarsi di investimenti del lusso. Linate mantiene gli investimenti di lungo periodo e conferma la sua appetibilità per i media e telefonia. Inoltre nell'ultimo mese si sono concretizzati sullo scalo importanti investimenti tesi a riqualificare completamente l'offerta pubblicitaria lungo la viabilità, inserendo nuovi prodotti digitali di ultima generazione.

Costi operativi

Complessivamente i costi operativi del *business Commercial Aviation* passano da 399.769 migliaia di Euro del 2015 a 403.303 migliaia di Euro del 2016, con un incremento pari a 3.534 migliaia di Euro.

Il Costo del lavoro risulta in crescita di 7.487 migliaia di Euro, sia per effetto degli ingressi di personale dovuto all'ampliamento delle attività in ambito *security*, sia per gli incrementi delle retribuzioni legati al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

I materiali di consumo si riducono di 4.697 migliaia di Euro. Tale variazione è principalmente spiegata dal minor costo del metano pari a 2.166 migliaia di Euro (prezzo

di acquisto più basso rispetto all'esercizio precedente, in presenza di volumi pressoché allineati), da minori consumi di prodotti chimici di *de-icing* e *anti-icing* per 1.104 migliaia di Euro, dovuti alle condizioni climatiche più favorevoli, e per minori costi per parti di ricambio e di acquisto dei carburanti pari a 1.129 migliaia di Euro.

Gli altri costi operativi aumentano di 744 migliaia di Euro in ragione della crescita dei costi direttamente collegabili all'incremento dei volumi, quali i contributi per lo sviluppo del traffico ed i canoni verso lo Stato per il maggior traffico generato dal sistema aeroportuale, a fronte di una riduzione di costi legati in particolare alle prestazioni professionali ed alle spese di vigilanza.

EBITDA e EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, nell'esercizio 2016 l'EBITDA si attesta a 226.076 migliaia di Euro (214.574 migliaia di Euro nel 2015) e registra un incremento, rispetto al precedente esercizio di 11.502 migliaia di Euro, pari al 5,4%.

Gli ammortamenti e gli accantonamenti al fondo di ripristino, al fondo rischi e oneri e al fondo svalutazione crediti sono superiori all'esercizio precedente per complessivi 6.657 migliaia di Euro. Conseguentemente, l'EBIT del *business Commercial Aviation* risulta pari a 144.872 migliaia di Euro, in crescita di 4.844 migliaia di Euro (+3,5%) rispetto all'esercizio precedente.

Altre informazioni

Investimenti/Sviluppi spazi Aviation

La richiesta di spazi operativi in aeroporto nel 2016 ha confermato l'andamento degli ultimi anni, in cui si è registrato un calo della richiesta di spazi regolamentati a uso ufficio, per effetto della politica di riduzione dei costi di stazione da parte dei vettori *legacy*, mentre rimane forte l'interesse dei vettori per i clienti *business* ai quali vengono offerte *facilities* esclusive quali *Fast track* e *lounges*.

I principali elementi di sviluppo spazi dell'anno 2016 sono di seguito elencati:

- a febbraio 2016 Emirates ha inaugurato, agli arrivi del Terminal 1 di Malpensa, la *lounge-reception* di 94 mq, con abbinati otto parcheggi auto dedicati per il servizio di "*chauffeur-drive*", riservato ai passeggeri *first* e *business class*;
- a maggio 2016 Alitalia/Etihad hanno inaugurato la nuova *lounge* di 495 mq "Casa Alitalia" al satellite Nord;
- a dicembre è stato definito un nuovo accordo decennale con Lufthansa per la realizzazione di una nuo-

va *lounge* in area imbarchi Schengen a Malpensa, in sostituzione di quella attualmente in uso, con un incremento di superficie di 164 mq.

Sviluppo del comparto retail

Il 2016 ha registrato un *trend* negativo della propensione all'acquisto dei passeggeri, in particolare dei passeggeri cinesi, fenomeno che ha caratterizzato la *performance* di tutti gli aeroporti europei, ad eccezione di quelli del Regno Unito.

Tale andamento è stato causato sia dalle fluttuazioni dei cambi sia dall'imposizione di dazi sui beni di lusso da parte delle autorità cinesi a inizio anno, e anche dalla minore propensione a visitare l'Europa per timore degli attacchi terroristici.

Il *trend* negativo sugli acquisti viene confermato anche dai dati relativi alle richieste di *Tax refund* da parte dei passeggeri a Malpensa sugli acquisti effettuati in Italia, che registra una diminuzione dell'11,6% rispetto al precedente esercizio.

Sono proseguiti i lavori di ristrutturazione al Terminal 1 di Malpensa con la creazione di un'unica galleria commerciale accessibile ai passeggeri, qualsiasi sia la loro destinazione, e organizzata con "Piazze" differenziate per posizionamento e *pricing*. In particolare, si sottolinea l'apertura nella "Piazza del Pop" dello *store* Zara, leader mondiale del *fast fashion*, che occupa una superficie di 700 mq. Sono stati aperti in questa piazza anche una grande edicola/*convenience store* Hudson, sono stati riposizionati il *brand* Kiko e il nuovo *brand* Womo, *beauty store* dedicato a un *target* maschile con annessa barberia Bullfrog. I lavori di riqualificazione proseguiranno per tutto il 2017 prevedendo per la seconda parte dell'anno un'area commerciale completamente rinnovata nel *layout*, negli arredi del terminal e nel flusso passeggeri.

Ai satelliti B1 e B2 sono state aumentate le superfici di vendita delle edicole Hudson e dei *duty free shop last minute*, al fine di proporre un'offerta più ampia sia a passeggeri provenienti da e in transito verso destinazioni non *Schengen* sia per i passeggeri che non possono sostare nelle aree *retail* posizionate prima dei controlli passaporti.

Al Terminal 2 di Malpensa è stata riorganizzata l'area *check-in* con la realizzazione, nel mese di giugno 2016, dei nuovi filtri di sicurezza; inoltre, l'edicola Hudson e il bar Gran Cafè di My Chef sono stati riposizionati al fine di concentrare in un'unica area tutti i servizi a disposizione dei passeggeri in registrazione.

A Linate le nuove aperture riguardano il negozio Yamamay in zona *air side* a maggio e il negozio Benetton in zona *land side* a giugno, ampliato a dicembre con lo

spazio per i prodotti bambino.

Self Service Bag Drop

Il progetto pilota è stato avviato nel mese di ottobre 2016 al Terminal 2 di Malpensa e nel mese di novembre al Terminal 1 rispettivamente con le compagnie easyJet e Aegean. Il modello di servizio da offrire è stato definito con un attento confronto con quanto presente nei maggiori aeroporti europei ed oggi si sta studiando la possibilità di erogare un unico servizio a più vettori appartenenti alla stessa alleanza.

Intermodalità

Sono in fase di analisi e sviluppo diverse iniziative di trasporto intermodale la cui finalità è l'allargamento della *catchment* area aeroportuale e il miglioramento dei servizi all'utenza. Tra queste le principali sono la collaborazione di diversi operatori aerei e non aerei, sia su gomma sia su rotaia e la distribuzione delle coincidenze su diversi canali di vendita.

Destination Management e Attività di Co-Marketing

Anche nel 2016 sono proseguite sia le collaborazioni con MIBACT, MISE, Federturismo, Assolombarda, Camera di Commercio, Comune di Milano e Regione Lombardia sia le iniziative per promuovere il territorio all'estero e le attività di familiarizzazione per gli agenti di viaggio, in particolare in occasione di inaugurazione di nuove destinazioni o incremento dei voli su destinazioni esistenti.

Accordi bilaterali

Nel corso del primo semestre 2016 sono stati sottoscritti due nuovi accordi bilaterali con la Corea del Sud e il Qatar. Il primo contempla un incremento delle frequenze sia passeggeri sia cargo e un ulteriore incremento dei punti di destinazione, il secondo, oltre a questi, prevede anche la stabilizzazione dei diritti di quinta libertà per l'effettuazione dei voli cargo Doha-Malpensa-Chicago. Nel mese di luglio è stato sottoscritto un nuovo accordo con le autorità aeronautiche russe che prevede l'incremento delle frequenze su rotte diverse da Mosca e l'aumento dei punti di destinazione.

Nel mese di novembre è stato rivisto l'accordo bilaterale con Hong Kong per la liberalizzazione della tabella delle rotte e la stabilizzazione dei diritti di quinta libertà concessi per i voli cargo sulla rotta Hong Kong – India – Malpensa.

Infine sono stati aggiornati gli accordi con Arabia Saudita, Australia, Capo Verde, Costa d'Avorio, Giamaica e Nuova Zelanda e sono state stipulate per la prima volta intese con Bahamas, Benin e Curacao.

General Aviation

Dati di traffico

Il traffico di *business General Aviation* in Europa ha fatto registrare nel 2016 una flessione dello 0,3% rispetto all'anno precedente. Nella classifica dei primi 20 Paesi europei, l'Italia si colloca al quarto posto in termini di voli assistiti, con una flessione dello 0,2% rispetto al 2015.

Il traffico in termini di movimenti è invece diminuito dell'8,4% rispetto al 2015, che è stato caratterizzato da un traffico straordinario legato all'evento EXPO. A livello annuo si registra un decremento del 5,0% del tonnellaggio, con un aumento della dimensione media degli aeromobili transitati sullo scalo del 3,6% (macchina media pari a 15,8 tonnellate contro le 15,3 dell'esercizio precedente).

I risultati del *business General Aviation* non sono comparabili in quanto in data 1° aprile 2016 è avvenuta la perdita del controllo dei *business handling* e dell'attività *refuelling* da parte del Gruppo, con il trasferimento in tale data del 60% delle azioni della Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA) al Gruppo Signature; a seguito di tale operazione la società è stata consolidata integralmente nel Gruppo SEA sino al 31 marzo 2016, mentre il bilancio 2015 includeva 12 mesi di Signature Flight Support Italy Srl. Al fine di una maggiore comprensione della dinamica industriale, i risultati sono commentati depurandoli dalle componenti di costo e ricavo delle attività oggetto di cessione.

Ricavi

I ricavi del *business General Aviation* sono pari a 11.750 migliaia di Euro rispetto a 16.179 migliaia di Euro del precedente esercizio. A parità di perimetro di attività (escludendo interamente sia nel 2015 sia nel 2016 i ricavi dei due suddetti *business*) i ricavi 2016 sono pari a 10.475 migliaia di Euro rispetto a 9.188 migliaia di Euro del 2015, con una crescita di 1.287 migliaia di Euro, dovuta all'effetto netto dei seguenti fattori:

- inizio nel corso dell'anno dell'attività di *follow-me* e di traino aeromobili, che ha generato ricavi per 356 migliaia di Euro;
- incremento dei ricavi da locazione *hangar* a Linate per 323 migliaia di Euro;
- incremento per locazione cisterna *refuelling* a Prime Aviation Services dal mese di aprile 2016 per 353 migliaia di Euro;
- incremento dei ricavi *advertising* presso il Terminal di Linate, sia per i maggiori spazi disponibili sia per le maggiori attività commerciali per 167 migliaia di Euro;

- incremento dei ricavi per la gestione dei parcheggi antistanti il Terminal di Linate, grazie al nuovo sistema in essere da luglio 2016 per 107 migliaia di Euro;
- riduzione dei ricavi da diritti aeroportuali per 196 migliaia di Euro per minori movimenti e tonnellaggio degli aeromobili.

Costi operativi

I costi operativi si sono ridotti di 5.640 migliaia di Euro, mentre a parità di perimetro di attività, escludendo i costi relativi ai *business handling e refuelling*, si riducono di 805 migliaia di Euro.

Il costo del lavoro a parità di perimetro risulta allineato a quello del precedente esercizio, mentre si riducono i costi per materiali di consumo, in particolare per l'acquisto di carburante e gli altri costi operativi, principalmente per i risparmi ottenuti su costi commerciali e prestazioni professionali.

EBITDA e EBIT

L'EBITDA pari ad 6.727 migliaia di Euro risulta in crescita di 1.210 migliaia di Euro (22%) rispetto all'esercizio precedente.

A parità di perimetro di attività l'EBITDA è pari a 6.589 migliaia di Euro, in crescita di 2.092 migliaia di Euro (47%). Il deciso incremento a livello di marginalità del *business General Aviation* è riconducibile sia alla crescita dei ricavi sia al deconsolidamento delle attività di *handling*.

L'EBIT risulta in crescita rispetto al precedente esercizio di 1.361 migliaia di Euro (2.242 migliaia di Euro a parità di perimetro) per i fenomeni sopra descritti.

Energy

Dati quantitativi

Nel 2016 la produzione di energia elettrica ha registrato un incremento del 5,5% (17,7 milioni di kWh) rispetto all'esercizio 2015, attestandosi a 338,6 milioni di kWh. Tale incremento è stato determinato dalla maggiore produzione di energia elettrica di entrambe le centrali. L'energia elettrica destinata agli usi propri del Gruppo, inclusi i servizi ausiliari, le perdite e gli sbilanciamenti è risultata pari a 200,3 milioni di kWh, mentre l'energia elettrica destinata a terzi è stata pari a 138,3 milioni di kWh.

L'energia elettrica destinata alla Borsa dell'energia ha registrato un incremento del 22,8% (+20,6 milioni di kWh) rispetto al 2015, attestandosi a 110,6 milioni di kWh mentre si sono ridotte le vendite con contratti bi-

lateralmente (-12,4 milioni di kWh).

Nel corso del 2016 la produzione di energia termica ha registrato un decremento dello 0,7% rispetto al 2015 (-2,5 milioni di kWh) attestandosi a 364,4 milioni di kWh, di cui oltre il 73% destinata ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Le vendite ai clienti terzi sono aumentate di oltre 15,8 milioni di kWh (+19,9% rispetto all'esercizio 2015) attestandosi a 95,4 milioni di kWh. Tale incremento di produzione è stato determinato dal consolidarsi delle forniture alle utenze civili limitrofe al sedime aeroportuale di Linate (dall'inizio del 2015, la centrale è stata infatti allacciata alla centrale denominata "Canavese" - situata nei pressi di Viale Forlanini e di proprietà A2A - in modo da poter fornire ulteriore calore alla città di Milano).

Ricavi

Nel corso del 2016, il *business Energy* (produzione e vendita di energia elettrica e termica) ha registrato ricavi netti consolidati per 15.892 migliaia di Euro (15.488 migliaia di Euro nel 2015) in lieve aumento rispetto al 2015 (404 migliaia di Euro).

Tale crescita dei ricavi è prevalentemente determinata dai maggiori ricavi per Certificati ambientali per 1.439 migliaia di Euro, parzialmente compensati dai minori ricavi della vendita di energia elettrica, a causa della diminuzione dei prezzi di mercato. Risultano sostanzialmente stabili i ricavi dell'energia termica che, pur in presenza di maggiori quantità vendute, risentono della flessione dei prezzi delle *commodity* a cui le tariffe di vendita sono indicizzate.

Costi operativi

I costi operativi evidenziano un incremento di 1.789 migliaia di Euro rispetto all'esercizio 2015.

Il costo del lavoro risulta allineato al precedente esercizio (incremento di 107 migliaia di Euro), mentre sono risultati in crescita sia i costi per materiali di consumo (1.316 migliaia di Euro), in particolare per le maggiori quantità di metano attribuibili alla produzione di energia elettrica e calore destinata a terzi, sia gli altri costi operativi (366 migliaia di Euro), principalmente per i maggiori costi di manutenzione della turbina TGD della centrale di Malpensa.

EBITDA e EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del *business Energy* registra un decremento rispetto all'esercizio precedente pari a 1.385 migliaia di Euro, passando da 2.985 migliaia di Euro nel 2015 a 1.600 migliaia di Euro nel 2016.

L'ulteriore riduzione dell'EBIT rispetto all'EBITDA è legata ai maggiori accantonamenti a fondo rischi e oneri dell'esercizio 2016 rispetto al 2015, riconducibili alla richiesta del GSE di restituzione di una parte dei certificati verdi riconosciuti per il periodo 2010-2014.

Certificati verdi

Anche nel 2016 SEA Energia, nel sito produttivo di Linate e grazie all'attività di produzione di energia termica cogenerativa destinata al teleriscaldamento del quartiere di Santa Giulia e dell'aeroporto, ha confermato i requisiti necessari per ottenere i certificati verdi. Quindi, saranno richiesti al Gestore dei Servizi Energetici 47.000 certificati verdi, di cui competenza SEA 34.169 (pari a Euro 3.400 migliaia) e 12.831 di competenza A2A, in forza del contratto vigente con la stessa.

Certificati bianchi

Le caratteristiche della centrale di Milano Malpensa soddisfano i requisiti introdotti dal Decreto Ministeriale 5/9/2011 e sue successive modifiche per il riconoscimento da parte del GSE di certificati bianchi a sostegno economico per le unità cogenerative a elevato rendimento. Tali certificati possono essere richiesti per un periodo di 5 anni, a decorrere dalla data di entrata in vigore del D.M. 5 settembre 2011, nel limite del 30% degli incentivi riconosciuti agli impianti di Cogenerazione ad Alto Rendimento di nuova realizzazione e possono essere richiesti a partire dai dati consuntivi 2012.

Per la produzione cogenerativa dell'anno 2016 della centrale di Malpensa sono stati riconosciuti dal GSE 5.516 certificati bianchi, di cui 2.757 al ciclo combinato 1 (CC1) e 2.759 al ciclo combinato 2 (CC2). Il prezzo di ritiro unitario è di Euro 203 per certificato.

Emission trading

Ai sensi della Direttiva Europea 2003/87/CE, dal 1° gennaio 2005 i gestori di impianti che emettono in atmosfera CO₂, devono essere muniti di una autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale competente. Ciascun impianto, inoltre, deve essere munito di speciali "diritti" che gli consentano la emissione di CO₂ in atmosfera a titolo gratuito.

Qualora i diritti assegnati annualmente e riferiti all'impianto non siano sufficienti a coprire le emissioni rilasciate, essi potranno essere acquistati sul mercato.

Per converso, qualora i diritti assegnati risultino eccedenti rispetto alle emissioni prodotte, la parte di diritti non utilizzata potrà essere venduta.

Per il 2016 la produzione complessiva di CO₂ del Gruppo è stata pari a 181.900 tonnellate, di cui 120.400 tonnellate generate dalla centrale di Malpensa e 61.500

tonnellate prodotte dall'impianto di Linate. SEA Energia dispone al 31 dicembre 2016, sul suo conto proprietà, di 166.015 tonnellate di CO₂. Si segnala, quindi, che per restituire al Ministero dell'Ambiente le 181.900 tonnellate emesse, dovranno essere acquisite sul mercato numero 15.885 quote di CO₂.

Richiesta di qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SESEU)

Lo scorso 29 settembre 2015 è stata richiesta al GSE la qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SESEU). L'ottenimento della qualifica di SEU o SESEU comporta il mantenimento di condizioni tariffarie agevolate sull'energia elettrica autoprodotta, con elevata efficienza e

non prelevata dalla rete, limitatamente alle parti variabili degli oneri generali di sistema e di rete, come previsto dal D.Lgs. n. 115/08 e dall'articolo 25-bis del Decreto Legge n. 91/14 convertito con Legge n.116/14.

In data 28 febbraio 2017, a seguito della ricezione del preavviso di rigetto, si è provveduto ad inoltrare al GSE la documentazione integrativa al fine di adempiere alle richieste pervenute.

Sulla base di tali considerazioni, seppur nel quadro delle incertezze connesse allo stato di avanzamento della richiesta e al fatto che alla data del presente bilancio non risulta ancora ottenuta la qualifica SESEU-C per l'applicazione della tariffa agevolata degli oneri di sistema, le Società hanno ritenuto ragionevole stimare l'importo degli oneri di sistema per gli esercizi 2015 e 2016 a condizioni tariffarie agevolate.

RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

Il Gruppo SEA pone grande attenzione alla corretta gestione dei rischi correlati allo svolgimento della propria attività aziendale. A tal fine si è dotata di processi e procedure volti a monitorare e mitigare i rischi potenziali, ad assicurare la *safety* aeroportuale e la qualità dei servizi offerti, tutelare le attività tangibili e intangibili di interesse degli *stakeholder* e garantire nel lungo termine la creazione di valore.

A maggior supporto e integrazione dei sistemi in essere, nel 2016 Il Gruppo SEA ha avviato un 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. È stato quindi definito il *risk model* di SEA e si è svolto un primo *risk assessment* che ha coinvolto il *management* e che si è concluso con l'identificazione e la valutazione dei principali rischi aziendali e dei sistemi di *risk management* in essere. Nelle successive fasi di cui si compone il progetto, verrà definito il *Framework* ERM attraverso l'esplicitazione del *Risk Appetite* aziendale rispetto ai rischi identificati, la definizione delle regole, degli strumenti e delle procedure per la misurazione, il controllo, il monitoraggio e il *reporting* degli stessi.

Fattori di rischio del Gruppo SEA

I rischi cui è soggetto il Gruppo SEA sono raggruppabili in quattro macro categorie: rischi di contesto esterno, rischi operativi e di *business*, rischi finanziari, rischi legali e di *compliance*.

Rischi di contesto esterno

Il Gruppo SEA svolge la propria attività di gestore aeroportuale in un regime regolamentato, tuttavia i risultati economico finanziari del Gruppo sono ampiamente influenzati dalle dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali a livello mondiale.

Di seguito si evidenziano i principali rischi strategici che possono comportare effetti particolarmente significativi sulle *performance* del Gruppo SEA.

Evoluzione del traffico aereo

L'andamento del settore aeroportuale è fortemente influenzato dalla crescita del volume complessivo di

traffico aereo, a sua volta legato a diversi fattori quali, ad esempio, l'andamento dell'economia. La dinamica del PIL mondiale, europeo e nazionale, le previsioni del prezzo del petrolio, eventuali *shock* derivanti da eventi non prevedibili possono influenzare significativamente il traffico aereo e quindi la redditività del Gruppo.

In tale ambito, di particolare attualità è l'uscita del Regno Unito dall'Europa (*Brexit*) che, se si declinerà nel cosiddetto modello *Hard Brexit*, comporterà una redistribuzione delle rotte tra gli aeroporti del Gruppo che complessivamente potrebbe essere peggiorativa in considerazione della riduzione di domanda di traffico UK e delle limitazioni ai vettori inglesi sulle tratte EU e ai vettori comunitari nella tratta UK-Milano.

Inoltre, in un contesto tariffario regolato quale quello del trasporto aereo in cui opera il Gruppo SEA, eventuali cali di traffico potrebbero non essere compensati attraverso un adeguamento tariffario.

Strategie delle compagnie aeree

Come per gli altri operatori aeroportuali, lo sviluppo futuro delle attività dipende in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree, correlate anche all'evoluzione della situazione economico-finanziaria mondiale. Negli ultimi anni vi è stato anche un significativo mutamento della domanda generato dal rafforzamento della presenza dei vettori *low cost* con conseguente aumento della concorrenza fra gli scali, consentendo lo sviluppo di aeroporti decentrati e di minori dimensioni.

Il volume del traffico dei passeggeri e delle merci in transito presso gli scali di Linate e Malpensa costituisce un fattore chiave nell'andamento dei risultati economici del Gruppo. L'eventuale diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree, operanti sugli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, potrebbe determinare una diminuzione del suddetto traffico, con conseguente effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

In questo contesto, l'annunciato piano di ristrutturazione di Alitalia potrebbe comportare una riduzione dei voli sugli scali su cui opera il Gruppo.

Ciononostante SEA ritiene di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli, anche in considerazione della redistribuzione del traffico passeggeri tra le compagnie aeree operanti sul mercato e della capacità di attrarre nuovi vettori. L'eventuale redistribuzione del traffico potrà richiedere un certo periodo di tempo, influenzando temporaneamente i risultati del Gruppo.

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

Le attività del Gruppo SEA, al pari di tutti i gestori aeroportuali italiani, sono soggette a un elevato livello di regolamentazione che incide, in particolare, sull'assegnazione degli *slot*, sul controllo del traffico aereo e sulla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi offerti (diritti aeroportuali, corrispettivi per i controlli di sicurezza, corrispettivi per l'utilizzo dei beni di uso comune e delle infrastrutture centralizzate destinate ai servizi di *handling*). L'eventuale modifica del quadro regolamentare potrebbe incidere sui risultati del Gruppo.

Competizione

Le scelte strategiche di altri operatori, che rappresentano un'alternativa al trasporto aereo, se non coerentemente coordinate in una visione più ampia di connettività, possono rappresentare una minaccia allo sviluppo domestico del traffico sugli scali milanesi. In particolare, lo sviluppo tecnologico di mezzi di trasporto veloci e alternativi su rotaia, ha permesso di ridurre i tempi di percorrenza da Milano per Roma e Napoli e ha reso più agevole raggiungere anche mete più lontane. L'aumento della frequenza dei treni ad alta velocità lungo queste tratte potrebbe comportare una riduzione del traffico aereo dall'aeroporto di Linate.

Rischi operativi e di business

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

Safety & security

Il verificarsi di incidenti comporta conseguenze negative sull'attività del Gruppo e può avere ricadute anche su passeggeri, residenti locali e dipendenti.

Al fine di monitorare, mitigare e individuare i piani di intervento in caso di emergenze il sistema di *Safety Management System* ha proseguito le proprie attività, consolidando e migliorando ulteriormente i risultati ottenuti negli anni precedenti. Si mantengono inalterati, nella loro consistenza e validità, i principi ispiratori della politica della *Safety* aeroportuale di SEA:

- garantire la rispondenza progettuale, realizzativa e il mantenimento delle infrastrutture di volo, degli impianti e delle attrezzature ai più alti standard di riferimento;
- assicurare la revisione dei processi operativi per conseguire la maggiore conformità possibile ai dettami nazionali e internazionali in tema di *Safety*;
- monitorare il mantenimento degli standard di *Safety*

per tutti gli operatori, i soggetti esterni operanti a qualsiasi titolo all'interno del sedime aeroportuale;

- garantire una ricorrente e adeguata formazione del personale, con priorità le risorse operative, ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni per un sempre migliore livello di *Safety*;
- garantire l'azione di sensibilizzazione e di comunicazione affinché ogni evento che possa avere riflessi sulla *Safety* venga segnalato attraverso la compilazione del *Ground Safety Report*.

A mitigazione degli impatti che tali eventi potrebbero avere qualora si verificassero, il Gruppo SEA si è dotato di adeguate coperture assicurative.

Ground Safety Report

Come negli anni passati anche nel 2016 gli eventi di *safety* segnalati con i *Ground Safety Report* sono stati analizzati e classificati in base alle regole definite e condivise anche con gli altri operatori nelle periodiche riunioni dei *Safety Committee*.

È stato consolidato un nuovo sistema per le segnalazioni che prevede che queste siano inviate via web, tramite un apposito link. La nuova modalità si aggiunge a quella classica cartacea che rimane sempre attiva.

Simulazioni di emergenza

Nell'anno sono state effettuate le esercitazioni di emergenza per crash aereo sia a Linate sia a Malpensa. Dai *feedback* ricevuti emerge una valutazione complessivamente positiva in termini di raggiungimento degli obiettivi prefissati, sia per quanto riguarda il rispetto delle procedure sia per gli aspetti comunicativi. Anche per l'anno 2016, come negli anni precedenti, è stato attivato il gruppo degli psicologi di emergenza dell'associazione SIPEM. In accordo con la circolare ENAC GEN 05, nel corso delle esercitazioni, sono state testate le costituzioni dei *team* di contatto intervenute presso l'area illesi e familiari.

Certificazione di aeroporto

- Attività di *auditing*: le attività di *auditing* hanno seguito per i primi sei mesi il piano previsto dalla precedente certificazione ENAC. Il secondo semestre è stato dedicato al controllo e alla implementazione di quanto indicato nel nuovo regolamento Europeo che ha anticipato di un anno il termine di *conversione EASA*, previsto per dicembre 2017.
- Regolamento EU "EASA" N. 139-Nuova certificazione di aeroporto (EASA): è stata completata l'attività di conversione dei Certificati di Aeroporto di entrambi gli scali gestiti da SEA. Sono stati preparati i manuali di Aeroporto secondo le prescrizioni EASA e gli stessi

sono stati approvati da ENAC. Ai fini della conversione dei Certificati di Aeroporto e per allineare i due scali alle indicazioni del nuovo regolamento EASA, sono state realizzate 16 nuove analisi di rischio per lo scalo di Malpensa e 18 per lo scalo di Linate.

Aviazione Generale Linate

Anche per l'Aviazione Generale si procede costantemente con la segnalazione degli eventi attinenti alla *Safety* Aeroportuale.

Interruzione attività/servizi

Le attività del Gruppo possono subire un'interruzione a seguito di: scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza; non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.). Eventi naturali (es. fulmini) e/o cortocircuiti per sovraccarichi, potrebbero ad esempio causare un *blackout* elettrico con conseguente fermo dei sistemi informativi (spegnimento dei *display*, ritardi partenze).

Le procedure aziendali sono state predisposte al fine di gestire al meglio gli eventi suddetti. Sono inoltre state attivate azioni di trasferimento del rischio laddove possibile, attraverso piani assicurativi.

Risorse umane

Il raggiungimento degli obiettivi del Gruppo dipende dalle risorse interne e dalle relazioni instaurate con i propri dipendenti. Comportamenti non etici o inappropriati dei dipendenti possono avere conseguenze legali e finanziarie sulle attività aziendali. Il corpo procedurale implementato, anche in *compliance* con il modello 231 di cui il Gruppo si è dotato, il Codice Etico ora Codice di Condotta, la formazione e la sensibilizzazione interna relative a tali tematiche, unitamente ai piani di sviluppo dei talenti e alla cooperazione e dialogo continuo con le rappresentanze sindacali favoriscono un contesto aziendale che minimizza i rischi legati alla gestione delle risorse umane.

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.

Rischi finanziari

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

Rischi commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas e marginalmente energia elettrica. Tali rischi, comunque contenuti per effetto della forte incidenza dell'autoconsumo da parte del Gruppo della produzione di energia di SEA Energia, dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche.

Per informazioni aggiuntive si veda paragrafo n. 4 "Gestione dei rischi" delle note esplicative al Bilancio Consolidato.

Rischi legali e di compliance

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

Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling

(a) Procedimento relativo alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012

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

Come più ampiamente descritto nella Relazione Finanziaria Annuale 2015, SEA, nel contesto di un formale progetto di 'esecuzione alternativa' della decisione, ha posto in essere una serie di azioni tra le quali (i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, (ii) la costituzione di Airport Handling al fine di continuare a offrire i servizi di assistenza a terra nel contesto in condizioni di piena concorrenza con le altre società di *handling* e in regime di assoluta discontinuità economica con SEA Handling, (iii) l'assegnazione dell'intera partecipazione nel capitale di Airport Handling in un trust denominato "Milan Airport Handling Trust", al fine di escludere qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling, (iv) cessione del 30% delle azioni di Airport Handling ad un operatore terzo con l'opzione, a determinate condizioni, di poter acquistare un ulteriore 40% delle azioni.

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

Tali ricorsi si trovano oggi in avanzata fase di trattazione, essendo da mesi oramai conclusa la fase scritta del procedimento; si attende dunque una pronuncia del Tribunale nel 2017.

Nel frattempo, si è comunque dato avvio ad una fase di interlocuzione – per il tramite delle Autorità italiane – con la Commissione Europea, al fine di rappresentare l'incapacità di SEA Handling di far comunque fronte in toto a tale onere restitutorio e, di riflesso, l'impossibilità dello Stato italiano di dare integrale esecuzione in forma specifica alla decisione.

Con lettera trasmessa alle Autorità italiane in data 20 luglio 2016, la Commissione Europea, preso atto delle argomentazioni spese da SEA Handling, ha chiesto conferme circa la cessazione dell'attività, lo stato di avanzamento della liquidazione e le procedure poste in essere per l'adempimento, nei limiti delle somme rivenienti dalla liquidazione stessa, dell'obbligo restitutorio di SEA Handling.

Alla luce di quanto precede, in coerenza all'impostazione adottata nei precedenti bilanci e relazioni finanziarie infrannuali, si ritiene di non dover effettuare alcun appostamento di fondi per rischi ed oneri nel bilancio di SEA Handling in liquidazione e/o di crediti verso la stessa nel bilancio di SEA con riferimento ai suoi obblighi di restituzione integrale di SEA Handling a SEA dei presunti aiuti di Stato e/o alla rilevazione dell'intero credito per restituzione dell'aiuto di Stato da parte di SEA. Invero, a prescindere da ogni valutazione in merito alla debenza o meno delle somme in questione (anche in relazione agli esiti dei ricorsi pendenti), se e nella misura in cui residueranno disponibilità dalla liquidazione degli attivi di SEA Handling la corresponsione di tale avanzo non potrà comunque che avvenire a favore di SEA, socio unico della società in liquidazione.

(b) Procedimento relativo all'avvio della istruttoria della Commissione Europea del 9 luglio 2014

Il 9 luglio 2014 la Commissione Europea ha deciso di avviare – nell'ambito dei poteri ad essa conferiti in materia di aiuti di Stato – una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato nella capitalizzazione, da parte di SEA, della nuova società.

Con decisione del 5 luglio 2016, trasmessa a SEA dal Ministero dei Trasporti in data 19 luglio 2016, la Commissione Europea ha concluso il procedimento di indagine avviato in relazione alla costituzione e capitalizzazione della società Airport Handling S.p.A. rilevando: (i) l'assenza di continuità economica tra SEA Handling S.p.A. ed Airport Handling S.p.A., (ii) l'assenza di trasferimento dell'obbligo di restituzione dell'aiuto di Stato incompatibile ad Airport Handling S.p.A. nonché (iii) l'insussistenza di aiuti di Stato nella costituzione e capitalizzazione della suddetta società.

Medio tempore, si è peraltro perfezionato il processo di dismissione del controllo di Airport Handling da parte di SEA:

- nel dicembre 2014, SEA congiuntamente con il Trustee del Milan Airport Handling Trust ha conferito il mandato a un *advisor* finanziario indipendente al

fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling;

- nel settembre 2015 il Trustee ha sottoscritto con dnata, primaria società internazionale del Gruppo Emirates attiva nel settore dell'*handling* aeroportuale, un accordo vincolante per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al closing, della maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione e pertanto della Governance di Airport Handling;
- l'accordo prevede anche un'opzione a favore di dnata per l'acquisto, al verificarsi di determinate condizioni, di un ulteriore 40% di azioni (*call option*) e di una quota corrispondente di SFP. La positiva decisione della Commissione Europea rispetto all'indagine del luglio 2014 ha reso non più esercitabile da parte di dnata una *put option* prevista in caso di decisione sfavorevole;
- il *closing* dell'operazione è avvenuto il 23 marzo 2016, dopo la decisione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che non ha ravvisato nell'operazione in esame, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato, tale da eliminare o ridurre in modo sostanzia-

le e durevole la concorrenza. A seguito di ciò si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie in capo a SEA oggetto di prospettata cessione;

- l'investimento di dnata in Airport Handling porta a una valorizzazione della società di 25 milioni di Euro, importo che conferma gli attivi patrimoniali iscritti in Bilancio. La transazione, a fronte della cessione del primo 30%, ha comportato il pagamento di 7,5 milioni di Euro da parte di dnata, somma vincolata a garanzia di dnata per un prefissato periodo di tempo, e prevede l'ulteriore pagamento di 10 milioni di Euro per l'acquisizione della quota addizionale del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal Trustee e SEA).

In ragione di quanto precede, con riferimento alle somme trasferite da SEA nel capitale di Airport Handling ed alla sottoscrizione degli strumenti finanziari partecipativi da parte di SEA, si ritiene che le stesse potranno essere recuperate nel contesto della dismissione di Airport Handling ovvero della partecipazione ai risultati futuri della stessa (per l'interessenza residuale) che si ritengono realizzabili. Ne consegue, che nessuna particolare appostazione o correzione si rende necessaria o opportuna.

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 31 DICEMBRE 2016

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 motivo degli asseriti aiuti di Stato, ma entrambe le richieste sono rimaste prive di riscontro, pertanto ATA Handling ha notificato l'atto di citazione, quantificando i danni, tramite un'analisi differenziale dei due scenari (SEA Handling con aumenti di capitale e SEA Handling senza aumenti di capitale), in 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.

Coerentemente con l'impostazione adottata nelle precedenti chiusure in merito alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012, anche per il contenzioso avviato da ATA Handling, derivando direttamente dalla decisione sopra citata e facendo a questa esplicito riferimento, non viene effettuato nessun appostamento di fondi per rischi e oneri nel bilancio di SEA.

Contenzioso avviato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

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

- trasferire il 2% delle azioni di AA2000 a fronte del pagamento del suo attuale valore di mercato;
- risarcire il danno per perdita di chance relativo alla mancata possibilità per Delta Group di rivendere le azioni nel periodo in cui valevano più del prezzo allora pattuito (pari a 2 milioni USD), danno non quantificato;
- risarcire il danno per lucro cessante relativo alla mancata assegnazione a Delta Group di alcune concessioni in tre aeroporti argentini, danno non quantificato.

A chiusura della fase probatoria e nelle more dell'emissione della sentenza, tenendo conto anche della sostituzione dell'organo giudicante nel frattempo intervenuta e dell'accoglimento della richiesta di Nosedà di gratuito patrocinio, SEA ha presentato una proposta di transazione del valore di 500.000 USD che non è stata accettata. Nosedà ha chiesto una somma pari a USD 3,5 milioni, oltre alle spese giudiziali.

In data 30 dicembre 2016 il Tribunale Commerciale n.2 di Buenos Aires ha depositato la sentenza, notificata il 2 febbraio 2017, con la quale ha rigettato la domanda proposta dal signor Nosedà e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedà ha presentato appello avverso al provvedimento.

SEA ha appostato, nel fondo rischi e oneri del proprio bilancio, un importo adeguato per la copertura del rischio.

Sentenza 3553/2015 emessa dal Tribunale di Milano

La Sentenza della Corte d'Appello di Milano, pubblicata in settembre 2015, è relativa al contenzioso in essere con Agenzia delle Dogane per il mancato pagamento degli importi per l'utilizzo degli spazi messi a disposizione da SEA. Questa decisione conferma le motivazioni della Sentenza di 1° grado, in cui l'Agenzia delle Dogane era stata condannata a riconoscere a SEA l'importo

di 5.591 migliaia di Euro. L'Agenzia delle Dogane a dicembre 2016 ha impugnato dinanzi alla Suprema Corte di Cassazione la predetta sentenza, contestando la spettanza di quanto stabilito dal giudice di appello. Non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, nessun provvedimento è stato iscritto nel presente Bilancio di Esercizio.

Contenzioso civile SEA/ENAV

La sentenza si riferisce all'azione di rivendica, promossa da SEA, dei beni erroneamente trasferiti a ENAV con verbali di consegna provvisori del 1983/1984. La Corte d'Appello, ribaltando la sentenza di primo grado, ha accolto la domanda di SEA ed escluso il trasferimento a ENAV dei beni sopra citati. La sentenza d'appello, in riforma di quella di primo grado, riconosce a SEA il diritto di superficie sulle aree demaniali degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa oggetto di concessione e quindi la proprietà temporanea sui beni realizzati. Nel febbraio 2016 sia l'Avvocatura per conto dei Ministeri sia ENAV hanno proposto ricorso in Cassazione contro la sentenza della Corte d'Appello 3406/2015 che ha accolto integralmente le domande di SEA. Quest'ultima ha richiesto, ad aprile 2016, la notifica del contro-ricorso con ricorso incidentale condizionato sia verso i Ministeri sia verso ENAV. Attualmente si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione. È altresì pendente avanti il Tribunale di Milano un contenzioso avente ad oggetto l'azione di rivendica di SEA verso ENAV per i beni compresi nel D.M. 14.11.2000; la causa è in istruttoria.

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

La legge 27/12/2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) art. 1, comma 1328, ha istituito il Fondo antincendi alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato nella misura di 30 milioni di euro annui, al fine di ridurre il costo, a carico dello Stato, del servizio antincendi prestato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco negli aeroporti. Tuttavia a seguito dell'entrata in vigore delle disposizioni del comma 3 bis di cui all'art. 4 del D.L. n. 185 del 29/11/2008, introdotto con la Legge di Conversione del 28/1/2009 n. 2, le risorse del fondo sono state destinate anche a finalità del tutto estranee a quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007.

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

Negli anni, si sono susseguiti positivi e importanti pronunciamenti, alcuni divenuti definitivi, ad esito dei quali si può osservare come tutti i giudici aditi abbiano qualifi-

cato "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. Non si segnalano aggiornamenti alla data di presentazione del presente bilancio di esercizio. La Corte di Cassazione, con ordinanza 27074/16 ha rimesso alla Corte Costituzionale l'esame sulla costituzionalità di tale norma. Nel corso del 2016 la Società ha intavolato una trattativa con il Ministero dei Trasporti al fine di definire la posizione aperta che, alla data odierna, risulta ancora in corso.

Agenzia delle Entrate – avvisi di accertamento in materia di IVA ed IRES periodo d'imposta 2011

Nel mese di dicembre 2016 SEA ha ricevuto la notifica di due Avvisi di accertamento in materia rispettivamente di IVA ed IRES entrambi relativi al periodo d'imposta 2011. Avverso l'Avviso di accertamento ai fini IVA, legato alla chiusura e definizione delle note verifiche dell'Agenzia delle Dogane in relazione alla contestata attività di cessione di energia elettrica sugli scali di Malpensa e Linate, la Società ha provveduto a presentare ricorso innanzi alle competenti Commissioni Tributarie ritenendo censurabili i rilievi dell'Atto sia in termini di diritto che di fatto. Per quanto riguarda invece l'Avviso di accertamento in materia IRES, conseguente alla ricezione di un Questionario e vertente sulla presunta non corretta applicazione del regime fiscale PEX con riferimento alla plusvalenza derivante dalla cessione della partecipazione in Aeropuertos Argentina 2000, la Società ha

provveduto a presentare apposita Istanza di revisione in Autotutela e, nelle more della definizione della stessa, Istanza di Accertamento con Adesione non ritenendo del tutto fondate le motivazioni addotte in atto da parte dell'Agenzia delle Entrate.

Verbale del Gestore dei Servizi Energetici a seguito di verifica dei certificati verdi da teleriscaldamento della centrale di Linate

Nel mese di dicembre 2016, il Gestore dei Servizi Energetici (GSE) ha trasmesso alla controllata SEA Energia

un verbale redatto a seguito del sopralluogo (effettuato nel marzo 2016) per la verifica dei dati forniti per la richiesta dei certificati verdi da teleriscaldamento per la centrale di Linate. Il GSE ha chiesto la restituzione di 17.106 certificati verdi per il periodo 2010 – 2014 (di cui 12.435 di competenza della Società e 4.671 di competenza A2A) che ha comportato l'iscrizione di un fondo oneri futuri pari a 1.049 migliaia di Euro, in quanto tali certificati sono stati incassati alla data del 31 dicembre 2016. La Società, assistita dai propri legali, ha proposto ricorso entro i termini previsti.

ALTRE INFORMAZIONI

Customer Care

Il Gruppo SEA, da sempre attento per mandato e strategia all'opinione dei propri utenti – passeggeri, accompagnatori, visitatori e dipendenti – ha continuato nel corso del 2016 a perseguire una politica di monitoraggio e miglioramento del livello qualitativo dei servizi offerti alle diverse tipologie di soggetti che interagiscono con il Gruppo stesso. Il miglioramento della *Passenger Experience* sta assumendo in tutta l'industria aeroportuale una sempre maggiore rilevanza, in quanto la Qualità Percepita, che ne è il principale indice di misurazione, è riconosciuta come leva essenziale per sostenere i livelli di redditività del *business*. Il Gruppo SEA ha pertanto perseguito, traguadandosi alle *best practice* europee, un approccio mirato a individuare e intervenire sugli aspetti più sensibili in relazione alle attese dei passeggeri.

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

I dati di puntualità 2016 raccolti tra i membri del gruppo di lavoro ACI Europe- EAPN (*European Airport Punctuality Network*) evidenziano un lieve peggioramento rispetto al 2015 sia in partenza sia in arrivo. La puntualità dei voli in partenza si attesta su un valore medio a novembre pari al 77,9% a fronte del 79,4% registrato lo scorso anno con sensibili oscillazioni mensili che vanno dall'84% del mese di febbraio e aprile al 69% e 68% registrati rispettivamente nei mesi di giugno e luglio. Il primo trimestre dell'anno, caratterizzato da un clima non particolarmente rigido, ha registrato i valori di puntualità superiori dell'anno. I mesi estivi di giugno e luglio hanno riportato, invece, valori inferiori sia in arrivo che in partenza, a causa sia delle avverse condizioni meteorologiche, sia dei disagi causati dalle astensioni dal lavoro del personale ATC soprattutto in Francia.

Per quanto riguarda gli aeroporti gestiti da SEA, Linate, con circa l'85% di voli partiti puntuali, detiene il primato di puntualità in partenza tra gli scali compresi in questa classifica e si lascia alle spalle gli aeroporti italiani comparabili di Bologna e Napoli, mentre la media di Malpensa, i cui valori di puntualità si consolidano intorno all'81%, è superiore ai valori della media europea e in linea con gli aeroporti europei di dimensioni analoghe (tra cui Vienna e Copenaghen). È di gran lunga migliore dei principali aeroporti *Hub* o, comunque, di dimensioni superiori, quali Roma Fiumicino, Amsterdam, Zurigo, Madrid e Londra Heathrow.

Di seguito, alcuni dati di dettaglio, relativi ai soli voli di linea passeggeri, per l'analisi delle *performance* dei due aeroporti:

Malpensa

- A Malpensa la puntualità in partenza dei voli, per il 2016, segna un consuntivo dell'82,8%, con un recupero di puntualità (differenza tra puntualità in arrivo e puntualità in partenza) di 2,7 punti. Anche l'analisi per terminal mostra un andamento analogo: il Terminal 1 chiude il periodo con una puntualità in partenza dell'82,3% (+ 2,6 punti di recupero) e il Terminal 2 fa segnare un progressivo dell'84% (+ 2,8 punti di recupero).
- La *performance* relativa ai tempi di riconsegna bagagli si attesta, anche per quest'anno, su valori ben superiori a quanto dichiarato nella Carta dei Servizi, che prevede il 90% dei casi: al Terminal 1 la riconsegna del primo bagaglio entro 23 minuti è stata assicurata per il 93,9% dei voli, mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 36 minuti è stata rispettata per il 94,0%; al Terminal 2 la riconsegna del primo bagaglio entro 26 minuti è stata assicurata per il 97,8% dei voli mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 37 minuti è stata rispettata nel 99,3% dei casi.
- In riferimento al numero dei bagagli disguidati, si è registrato per il Terminal 1 il valore di 2,29 bagagli disguidati ogni 1000 passeggeri partiti (2,1 nel 2015) e nel Terminal 2 il valore di 0,48 bagagli disguidati ogni 1000 passeggeri partiti (0,47 nel 2015).
- I tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano sono ampiamente all'interno dei valori richiesti dal Contratto di Programma: 6'23" il valore, ponderato tra i due terminal, consuntivato nel 2016, a fronte di uno standard richiesto di 8'30". I valori di dettaglio dei due terminal sono i seguenti:
 - Terminal 1: 6'44" vs 7'00"
 - Terminal 2: 5'54" vs 8'00"

L'apertura dei nuovi filtri di sicurezza anche al Terminal 2, avvenuta l'8 giugno 2016, ha consentito una riduzione dei tempi di attesa in coda.

Si è conclusa con successo la prima fase del progetto del "Time to Gate", che fornisce l'indicazione dinamica (comprensiva degli eventuali tempi di attesa in coda al controllo passaporti) dei minuti necessari per raggiungere il gate.

Da dicembre, al Terminal 1 sono disponibili i dati dei tempi di attesa in coda al controllo passaporti in arrivo, rilevati con la tecnologia Blue-Fi, già in uso per il monitoraggio delle code ai filtri di sicurezza e dei passaporti in partenza.

Linate

- L'aeroporto di Linate chiude il 2016 con valori di puntualità dei voli di linea passeggeri pari a 86,9%. La capacità di recupero dei ritardi in arrivo è pari a 0,6 punti.
- La riconsegna del primo bagaglio entro 17 minuti e dell'ultimo bagaglio entro 24 minuti è stata rispettata nel 92,7% dei voli e nel 94,4% dei voli nel secondo caso. L'incidenza dei bagagli riconsegnati dopo 45 minuti è stata pari allo 0,2%.
- Le rilevazioni sui bagagli disguidati indica 1,7 bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri partiti nel 2016 (2,8 bagagli nel 2015), mentre l'incidenza dei bagagli disguidati per problematiche legate all'impianto di smistamento è pari a 0,17% (0,18% nel 2015).
- Per quanto riguarda i tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano nel 90% dei casi è pari a 7'01" (7'40" il valore dichiarato nel contratto di programma e nella carta dei servizi 2016).

La soddisfazione del passeggero: valutazione della Qualità percepita

La qualità percepita dai passeggeri, *Customer Satisfaction* dei servizi resi negli scali gestiti da SEA viene rilevata tramite interviste CAPI da un primario Istituto di Ricerche di Mercato. SEA utilizza un indice⁴ di soddisfazione complessiva utilizzato a livello internazionale, il CSI (modello ACSI – *American Customer Satisfaction Index*), un parametro di riferimento a livello di settore industriale e di singola azienda. L'indice di *Customer Satisfaction* CSI 2016 dei nostri aeroporti è stato di:

	CSI	
	2016	2015
Malpensa Terminal 1	74,8	72,9
Malpensa Terminal 2	72,0	71,8
Linate	70,3	70,2

I risultati sono migliorati rispetto al 2015 su tutti i terminal, che beneficiano dei lavori di ristrutturazione e dei costanti sforzi fatti da SEA in ambiti prioritari per il passeggero ad esempio *comfort*, controllo di sicurezza, manutenzione e *retail*.

⁴ L'indice è misurato su scala 0-100, dove 75 costituisce la soglia dell'eccellenza e 60 il valore che indica un giudizio sufficiente

Reclami

Nel 2016 sono stati ricevuti e trattati 702 reclami, registrando un lieve calo (-3,8%) rispetto al 2015. Si segnala che vengono gestiti anche i reclami dei parcheggi di Orio al Serio.

Servizi dedicati: Family Friendly Airport

Prosegue con successo e si consolida l'iniziativa di SEA rivolta alle famiglie in viaggio.

Tutto l'anno a Malpensa e durante le ferie estive e natalizie a Linate, SEA ha riproposto diversi servizi con l'obiettivo di offrire ai passeggeri in viaggio con bambini e ragazzi fino a 12 anni un aeroporto *Family Friendly*:

- salta code al passaggio di security "*Family lane*" usufruita da circa 180.000 passeggeri con indici di soddisfazioni molto elevati;
 - distribuzione di 85.000 *brochure* illustrative (con giochi per i bambini) di procedure e servizi aeroportuali utili;
 - aree gioco con video a pavimento interattivi;
 - offerte di menù a prezzo speciale per bambini e promozioni dedicate per lo *shopping*;
 - pagina *web* dedicata all'iniziativa e mini sito con giochi.
- In occasione delle feste natalizie 2016, a Linate e a Malpensa, SEA, nell'ambito del *Family Friendly Airport* ha sperimentato una nuova iniziativa rivolta a tutti i passeggeri, organizzando nelle aree d'imbarco momenti di *Pet therapy*, finalizzati a conseguire effetti positivi sull'umore, sull'autocontrollo, sulla riduzione di ansia, stress e insonnia a chi si appresta ad affrontare un viaggio.

Sistema di telepresenza per servizio informazioni

Durante l'anno 2016 si è consolidato il servizio di assistenza in aeroporto tramite il sistema di "video conference": i passeggeri possono ricevere assistenza direttamente da un operatore di *Customer Service* che dialoga con loro attraverso uno dei 16 video presenti sui 2 scali. Negli ultimi 2 mesi dell'anno si è svolta una campagna promozionale con l'obiettivo di far conoscere questo nuovo modo innovativo di aiutare i passeggeri a orientarsi in aeroporto, e il confronto con l'anno precedente, per i mesi in cui il numero delle postazioni disponibili è il medesimo, evidenzia un incremento nell'uso del servizio del 15%.

Customer Service per i clienti e-commerce e assistenza tramite canali social e app

L'assistenza pre e post vendita fornita dal *call centre* per i servizi *e-commerce* acquistabili attraverso una piattaforma multi-sito (principalmente per i parcheggi, oltre

che per i *fast track* e le sale vip) ha generato un incremento delle chiamate totali nel 2016 pari al 9% passando da 130.000 contatti a 142.000. Data la tipologia dei servizi venduti on line, il servizio telefonico si configura sempre di più come un'assistenza al passeggero già presente in aeroporto nelle fasi che precedono il viaggio. Insieme allo sviluppo dei servizi *e-commerce* si evidenzia anche l'evoluzione dell'assistenza anche grazie alle funzioni delle nuove app. Gli operatori *call centre* infatti sono disponibili al passeggero anche attraverso un canale di *web chat* e possono chiamare direttamente i clienti che attivano la richiesta di "*recall*". Da dicembre 2016, infine, il *call centre* risponde prontamente ai passeggeri anche via *Facebook*, canale social adottato da SEA ormai da qualche anno e assegnato di recente al *Customer Care* per l'assistenza operativa ai passeggeri.

Servizio volontario di orientamento e informazione al passeggero: Airport Helper

Anche nel 2016 sono stati organizzati 2 incontri informativi con il personale di SEA che aderisce al progetto *Airport Helper*. SEA fa parte della *Community Airport Helper* a cui partecipano alcuni tra i principali aeroporti europei e sviluppa insieme a loro idee e progetti comuni, finalizzati non solo al miglioramento dell'accoglienza al passeggero, ma anche a un sempre maggiore coinvolgimento e valorizzazione di tutto il personale che opera in aeroporto.

La politica di sviluppo sostenibile del Gruppo SEA

La strategia del Gruppo SEA in tema di sviluppo sostenibile e di efficace gestione delle relazioni con gli *stakeholder* è centrata su criteri di generazione sostenibile del valore, considerato nella sua multidimensionalità (economica, ambientale, sociale) e in un'ottica di rafforzamento vicendevole delle tre componenti. Il Gruppo SEA pertanto definisce le proprie strategie in modo che le risorse, le azioni e gli strumenti indirizzati in ambito sociale e ambientale siano caratterizzabili come investimenti e che, come tali, risultino funzionali a una corretta gestione del rischio d'impresa e alla crescita del Gruppo.

Nel secondo semestre 2016 è stato avviato il progetto "Valori in corso", finalizzato a favorire la diffusione e lo scambio dei contenuti riguardanti il nuovo sistema etico SEA approvato dal Consiglio di Amministrazione a fine 2015.

La dimensione sociale

Nel primo trimestre 2016 si è conclusa la prima edizione del progetto “*The Social Challenge*”, finalizzato ad avvicinare i dipendenti SEA all’impegno civico espresso dalle realtà non profit del territorio circostante gli scali di Linate e Malpensa. “*The Social Challenge*” è un processo partecipato di individuazione e selezione di progetti sociali elaborati da Organizzazioni non profit operanti nelle province di Milano e Varese, a beneficio dei quali i Promotori (SEA SpA e l’Associazione NoiSEA) rendono disponibili 6 contributi da 10 mila euro ciascuno. 104 progetti sono stati presentati al vaglio della Commissione di Valutazione che ha selezionato i 24 progetti finalisti che hanno infine partecipato al referendum on line, sulla piattaforma SEAnet.

Nella seconda metà dell’anno è stato realizzato il processo di accreditamento finalizzato all’ottenimento della certificazione “*Family Audit*”. Il Family Audit è uno strumento manageriale adottato su base volontaria dalle organizzazioni – dalle aziende private agli enti pubblici, fino alle organizzazioni non profit - che intendono certificare il proprio costante impegno sul *work-life balance*. Adottando la certificazione *Family Audit*, SEA intende innescare un ciclo virtuoso di miglioramento continuo, introducendo soluzioni organizzative innovative relativamente a: flessibilità del lavoro, *smart working* e cultura della conciliazione. È stato elaborato un Piano Aziendale Triennale, costituito da ventisette iniziative, con il quale ottenere la Certificazione Base.

La gestione delle relazioni con gli stakeholder

Le politiche di relazione con gli *stakeholder* adottate dal Gruppo hanno contemplato nel 2016, oltre alla riproposizione degli strumenti di ascolto attraverso cui l’azienda raccoglie sistematicamente opinioni, percezioni e valutazioni in merito al proprio posizionamento d’immagine e alla soddisfazione sui servizi erogati, la realizzazione di uno specifico progetto di *stakeholder engagement* collegato all’elaborazione del nuovo Masterplan 2015-2030 di Malpensa. Le iniziative poste in essere nel corso del 2016 in questo ambito hanno riguardato l’organizzazione di *workshop* dedicati all’impatto socio-economico di Malpensa e agli studi sull’impatto ambientale, incontri pubblici divulgativi sui contenuti del Master Plan - organizzati in altrettanti comuni dell’area di Malpensa su iniziativa delle rispettive municipalità – e l’attivazione di una piattaforma telematica, contenente tutta la documentazione progettuale e le registrazioni video dei *workshop*. Inoltre nella seconda metà dell’anno, è stata realizzata

la prima *survey* d’opinione rivolta ai dipendenti, a cura della funzione CSR e della Direzione HR. La rilevazione è stata realizzata su piattaforma digitale, con l’obiettivo di acquisire il punto di vista delle persone di SEA in merito ad alcuni temi di grande importanza sul piano del benessere lavorativo: *welfare*, organizzazione del lavoro, identità e valori. Il questionario è stato compilato da 595 dipendenti (21% della popolazione aziendale). I risultati dell’indagine sono stati utilizzati – oltre che per acquisire il profilo di valutazione dell’offerta di *welfare* attualmente erogata e per una diagnosi relativa all’attuale livello percepito di applicazione dei valori aziendali – anche per alimentare le riflessioni del Gruppo di Lavoro interno che ha contribuito al percorso di certificazione *Family Audit*.

La dimensione ambientale

Il Gruppo SEA è fortemente impegnato a fornire prodotti e servizi di qualità nel rispetto e nella salvaguardia del patrimonio ambientale che si ispira ai seguenti principi:

- elevata osservanza del dettato normativo;
- continuità nell’impegno di miglioramento delle *performance* ambientali ed energetiche;
- sensibilizzazione e coinvolgimento di tutti gli attori presenti nel sistema aeroportuale per un responsabile impegno orientato al rispetto e alla salvaguardia del patrimonio comune rappresentato dall’ambiente in cui operiamo;
- priorità di scelta per l’acquisto di prodotti e servizi che adottino analoghi criteri di sostenibilità ambientale con particolare attenzione per quanto riguarda il risparmio energetico, la riduzione delle emissioni atmosferiche, acustiche e il consumo di acqua;
- individuazione delle fonti e controllo delle emissioni di CO₂ prodotte, sia quelle dirette sia quelle indirette, attraverso il coinvolgimento degli *stakeholder*, nell’ambito della riduzione delle emissioni di gas serra fissati dal protocollo di Kyoto;
- costante livello di monitoraggio e verifica dei processi legati agli aspetti energetici, alle emissioni atmosferiche, acustiche, al ciclo dell’acqua e in generale dei differenti fenomeni che caratterizzano l’interazione con l’ecosistema;
- elevato livello di ascolto e di comunicazione da/verso un ampio spettro di interlocutori esterni in un’ottica di trasparenza e di condivisione.

L’attuazione della politica ambientale di Gruppo si basa sull’impegno di una struttura dedicata ad assicurare la massima attenzione ai principali aspetti strategici ed ai

risvolti gestionali-operativi, oltre a garantire un coinvolgimento interfunzionale quotidiano di tutte le unità organizzative le cui attività hanno connessioni dirette o indirette con il raggiungimento degli obiettivi ambientali.

In linea con tale politica, è stato delineato, fin dal 2004, un Sistema di Gestione Ambientale che nel 2006 ha ottenuto la certificazione ISO 14001, riconfermata nel 2009, nel 2012, e nel maggio 2015 è stata rinnovata per il successivo triennio.

Nell’attività di costante e attenta vigilanza sull’impatto ambientale delle proprie attività, il Gruppo SEA collabora e agisce di concerto con tutti gli enti esterni che hanno responsabilità in materia di ambiente e territorio. La gamma degli aspetti ambientali gestiti è particolarmente significativa: acqua, aria, rumore, *climate change*, energia, rifiuti, campi elettromagnetici, inquinamento luminoso, *landscape*.

La vasta esperienza maturata sin dal 1998 con la costituzione di SEA Energia e i suoi impianti di cogenerazione (rigenerazione) ha visto un consolidamento formale, a ottobre 2013, dell’*Energy Management System* di SEA e la sua certificazione ISO 50001 ad opera di *CertiQuality*. Nel corso del 2016 è proseguita l’attività e il sistema ha raggiunto un ulteriore livello di completezza e consolidamento.

Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

Il Gruppo SEA in merito alle emissioni di CO₂ si conferma efficace nel contesto della riduzione delle emissioni e in particolare di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e 2). Dagli approfondimenti effettuati sui dati e informazioni relativi all’esercizio 2016, si ritiene che anche per l’esercizio in analisi sarà possibile un rinnovo a livello “*Neutrality*”.

Airport Carbon Accreditation offre quattro livelli di accreditamento:

- *Mapping* - verifica delle emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scopo1 e scopo2).
- Riduzione - oltre al requisito di livello 1 (*Mapping*), creazione di un piano progettato per ridurre le emissioni focalizzate alla razionalizzazione continua dei livelli di emissione (campo di applicazione scopo1 e scopo2).
- Ottimizzazione - Oltre ai requisiti riguardanti i livelli 1 (*Mapping*) e 2 (Riduzione), il calcolo delle emissioni

aeroportuali degli *stakeholder* e il loro coinvolgimento per la definizione di un piano d’azione (scopo3).

- Neutralità - Oltre ai livelli 1, 2 e 3, raggiungimento dell’obiettivo “*Carbon Neutrality*” per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scopo1 e scopo2) con l’acquisto di *offset*.
- > Scopo 1 - Emissioni dirette - Emissioni associate alle fonti che sono possedute o che si trovano sotto il controllo della società.
- > Scopo 2 - Emissioni indirette - Emissioni associate alla generazione di energia elettrica o termica acquistata o consumata dall’impresa, che fisicamente viene immessa nel perimetro societario.

Progettualità europea

Si è ulteriormente sviluppata la presenza dell’azienda nel contesto internazionale dei progetti di ricerca e innovazione principalmente orientati alle tematiche ambientali e a quelle di *safety/security*. Di seguito un breve resoconto sui progetti del 2016:

Progetti facenti parte del Programma H2020:

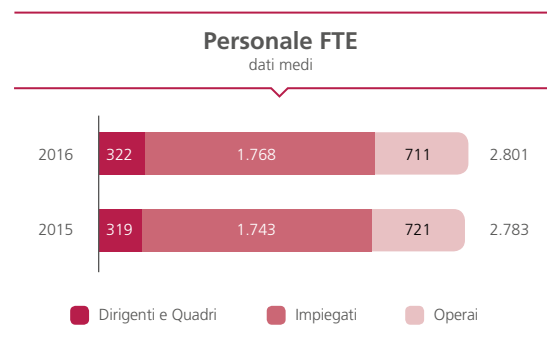
- e-infrHealth: gestione della sicurezza sanitaria legata ai flussi internazionali;
- CAPP: protezione delle infrastrutture strategiche;
- TRANSURE: ecosistemi europei per la *cyber security* e la resilienza.

Progetti facenti parte del Programma Interreg Central Europe:

- DECIBEL.AIR: integrazione delle soluzioni sull’abbattimento del rumore;
- NICNES: interventi innovativi di coibentazione energetica e insonorizzazione acustica.

Di seguito un riepilogo sui progetti iniziati negli anni precedenti ancora in corso o conclusi nel 2016: CASCADE: importante progetto riguardante la gestione energetica, completato nel 2015. DREAM: Il progetto è nella fase conclusiva e le attività procedono come da programma. Il progetto si focalizza su tematiche energetiche, coinvolge principalmente Malpensa ed è finalizzato all’ottimizzazione dei consumi e del coinvolgimento delle differenti sorgenti di erogazione, tra le quali naturalmente anche SEA Energia. WATERNOMICS: progetto avviato nel 2014 e finalizzato all’ottimizzazione del ciclo delle acque nell’aeroporto di Linate. Sono in corso le ultime attività di completamento. OCTAVE: progetto avviato nel giugno del 2015, è focalizzato sui processi *security* legati al riconoscimento biometrico (vocale). Le attività procedono come da programma.

Le risorse umane



Al 31 dicembre 2016 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.866 unità, in decremento di 39 unità rispetto a fine 2015 (-1,3%).

Il numero di *Full Time Equivalent* complessivo dell'anno 2016 rispetto all'anno 2015 è in incremento di 18 unità da 2.783 a 2.801 (+0,6%).

La presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 29% degli *Headcount* al 31 dicembre, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Organizzazione

Nel corso del periodo sono state rivisitate le articolazioni organizzative di alcune strutture di staff e di linea. In particolare, è stata modificata l'articolazione della Direzione Aviation Business Development nell'ottica di sviluppare tutti i segmenti di traffico potenziali e generare nuovi flussi di passeggeri promuovendo il territorio servito dagli scali di Linate e Malpensa; mentre, con l'obiettivo di ottimizzare i processi e di perseguire il miglioramento continuo, si è intervenuto sull'articolazione organizzativa delle Direzioni Legal and Corporate Affairs, Real Estate e della funzione Customer Care. Inoltre, nell'ottica di rafforzare il processo di *compliance monitoring* e coerentemente con quanto previsto dalle normative in materia di *safety* aeroportuale, è stata costituita la funzione *Safety Management System Compliance Monitoring* a diretto riporto del *Chief Operating Officer*.

Con riferimento alla riservatezza delle informazioni e alla tutela della reputazione aziendale, è stata emanata la *Media Policy* in materia di norme di comportamento per l'utilizzo consapevole da parte dei dipendenti SEA dei "social media".

Relativamente ai progetti aziendali, è stato avviato, alle dipendenze del Chief Financial and Risk Officer, il progetto di Enterprise Risk Management, con la finalità di strutturare un nuovo processo per individuare eventi potenziali di rischio che possono influire sui risultati aziendali e di monitorare lo stato di mitigazione dei rischi

stessi, permettendo al Consiglio di Amministrazione e al management aziendale di fornire le linee guida per la gestione di questi ultimi. Inoltre è proseguita l'attività finalizzata all'ottimizzazione dei processi di gestione del ciclo passivo con particolare focus sugli investimenti. Contestualmente, in tema di dematerializzazione e tracciabilità delle informazioni, nel corso dell'ultimo trimestre è stato avviato il progetto di digitalizzazione processi in ambito HR.

Sviluppo e formazione

Nel corso del primo trimestre 2016 è stata pubblicata su SEAnet la nuova sezione dedicata al Sistema Professionale SEA, uno spazio dove viene presentata la storia del progetto dal 2008 – anno dell'introduzione - ad oggi, riproponendo contenuti, immagini e video che hanno caratterizzato l'intero percorso. Inoltre, questa nuova sezione ha ospitato i risultati dell'ultima campagna di valutazione delle competenze condotta su tutta la popolazione aziendale alla fine del 2015.

Sulla base degli esiti della valutazione delle competenze, dal mese di maggio, è iniziato un percorso pilota di rafforzamento delle competenze linguistiche per un ristretto gruppo di persone la cui attività prevede un buon livello della conoscenza del *business english*. Nel corso del 2017, questa iniziativa sarà replicata ed ulteriormente ampliata ad un bacino più ampio di persone. Nel mese di giugno ha preso avvio il progetto formativo "Il valore della *Security*", dedicato alle figure professionali della *Security*. Sono state coinvolte 130 persone tra Responsabili in Turno e i Supervisor in due giornate di incontro più una mezza giornata di *follow-up* a conclusione dell'intervento. Da novembre sono stati coinvolti nel percorso formativo anche gli addetti *security*, impegnati in incontri di una giornata. Nel corso del 2016 sono stati interessati dal progetto 135 addetti; le successive edizioni si terranno nel corso del 2017, in modo da coinvolgere l'intero gruppo costituito da 530 persone.

Nel secondo semestre del 2016 ha, inoltre, preso avvio il progetto SEA – *Smart in Everyday Action*, con l'obiettivo di focalizzare l'attenzione verso il raggiungimento dell'eccellenza nel quotidiano, cioè la capacità manageriale di gestire in modo efficace i tre scenari di routine, imprevisti e criticità. Il progetto si è concretizzato con la partecipazione di oltre 200 dipendenti responsabili di risorse o di processi/attività all'incontro in plenaria tenutosi alla fine di ottobre.

Nei mesi di ottobre e novembre si è svolto "Yes I Care", intervento dedicato ad un gruppo di 50 persone che svolgono attività di *customer care* nei *call center* e nei banchi informazioni. La formazione ha avuto un duplice

scopo: da un lato di aumentare il benessere organizzativo nello svolgimento del proprio lavoro, sviluppare l'approccio multiculturale e riconoscere e diffondere le *best practices*; dall'altro di sviluppare la capacità di far vivere al passeggero una relazione "di valore" per migliorare la sua percezione della qualità del servizio offerto e dell'esperienza in aeroporto.

Le attività di Formazione Professionale e Addestramento Tecnico nel 2016 hanno confermato massima attenzione alla *compliance* con un attento focus sul controllo e governo dei processi organizzativi coerenti a tutte le attività di:

- *Mandatory Training*
- *Recurrent Training*

- Grande importanza ha rivestito la progettazione e la programmazione di interventi formativi di Ground Safety in stretta relazione con l'attuazione del nuovo regolamento UE n.139/2014, in cui vengono stabiliti i requisiti tecnici e le procedure relative agli obblighi del Gestore. In questo ambito Formazione Professionale e Addestramento, attraverso interventi di approfondimento della conoscenza della nuova normativa, ha attivato le linee di sviluppo dei contenuti connessi al *Safety Management System* per la diffusione e per la conoscenza degli strumenti quali il Manuale dell'aeroporto, il Regolamento di Scalo, i Piani di Emergenza ed i servizi di assistenza e antincendio.
- In tema di *Airside Safety* la *formazione* Recurrent dedicata alla figura di Autista Specialista è stata focalizzata sulla comprensione dell'apparato gestionale ed organizzativo del *Safety Management System*, sulla conoscenza ed utilizzo del modulo GSR - *Ground Safety Report* – anche mediante l'introduzione dei concetti di *Just Culture* e *Human Factor*, che riconoscono la centralità delle persone nelle attività in *Apron* per gli aspetti legati a *Safety* e *Security* individuando le criticità e le opportunità di miglioramento. I partecipanti sono stati 120. La formazione recurrent per le operazioni di *de-icing/anti-icing*, in linea con AEA *Recommendations*, ha coinvolto le figure principali della Direzione Operazioni negli scali con 170 partecipanti.
- In ambito Sicurezza del Lavoro D.lgs.81/08, ai sensi del DPR 177/11, è stato effettuato il corso DPI III categoria, spazi confinati e lavori in quota. I partecipanti sono stati 100.
- Le attività Antincendio sono state orientate alla formazione teorico-pratica completa con 9 sessioni d'esame per l'abilitazione ad "Addetto alla gestione delle Emergenze", con 78 nuovi addetti SEA cer-

tificati nelle aree Security, *Manutenzione* e Coordinamento di Scalo. È stata implementata inoltre la formazione per la Gestione delle Emergenze in Apron specificamente dedicata alla figura di Autista Specialista.

- È stato attivato il corso iniziale teorico-pratico per 14 nuovi manutentivi elettricisti ed elettromeccanici alla Norma CEI 11-27 "Lavori in prossimità di impianti elettrici e Lavori elettrici sotto tensione e fuori tensione in conformità al Testo Unico sulla Sicurezza" che darà la possibilità di disporre di lavori elettrici PES e PAV e in parallelo il corso di aggiornamento CEI 11-27 PES PAV che ha coinvolto circa 150 partecipanti negli scali.
- In tema di passeggeri a ridotta mobilità, PRM *Passengers Reduced Mobility* sono stati organizzati i corsi *Recurrent* per gli addetti all'Assistenza in conformità alla normativa di riferimento ECAC, *European Civil Aviation Conference*. I partecipanti sono stati 110. In ottemperanza alla circolare ENAC GEN 02A, a Linate e Malpensa sono si sono tenuti inoltre i corsi di Formazione PRM per personale in contatto con il pubblico viaggiante, dedicati a 660 persone.
- Sempre nell'ottica del rispetto delle leggi e della *compliance*, è proseguita la formazione specifica a distanza sulla responsabilità amministrativa degli Enti, relativa al D.lgs.n.231/01 e sul Modello di Organizzazione e Gestione adottato dalla Società. Attivata inizialmente per il personale amministrativo, ha poi coinvolto le figure operative SEA. Le persone che hanno completato la formazione quest'anno sono state oltre 1.000.
- Infine presso le sedi di Linate e Malpensa in collaborazione con Direzione Infrastrutture, Unità Sicurezza Lavori e Infrastrutture, sono stati organizzati i percorsi di formazione professionale continua, disciplinata dal D.P.R. 137/2012 n. 137, per l'ottenimento dei Crediti Formativi Professionali, CFP, al fine di consentire l'aggiornamento e la certificazione delle conoscenze e competenze previste. Le partecipazioni sono state circa 100.

Welfare

L'attività di *Welfare* del 2016 è partita all'inizio dell'anno con la consuntivazione delle iniziative attuate nel 2015 e con un'analisi dei dati che ha evidenziato come l'82% delle persone di SEA abbia beneficiato di almeno uno dei servizi dell'area *Welfare*. Un segnale, questo, che ha confermato il grande interesse dei dipendenti per i servizi proposti.

Accanto alla programmazione delle tradizionali iniziative inserite nel piano annuale di *welfare*, particolare at-

tenzione è stata dedicata nel 2016 alla progettazione di nuove iniziative in risposta ai bisogni attuali delle persone con focalizzazione primaria nell’ambito dell’istruzione e dell’orientamento scolastico/lavorativo dei figli dei dipendenti, con un incremento e una diversificazione delle iniziative, di seguito descritte:

- Borse di Studio Intercultura: borse di studio per vivere e studiare all'estero. Nel 2016 sono state messe a disposizione due borse di studio, per un'esperienza in Cina e una in Danimarca; l'iniziativa sarà riproposta anche per il 2017, con l'estensione del numero delle borse di studio da 2 a 3;
- *Push to Open*: programma dedicato ai ragazzi delle ultime classi della scuola secondaria di secondo grado. L'edizione 2015/16 si è conclusa nel mese di aprile, con grande soddisfazione dei partecipanti, pertanto l'azienda ha riproposto nuovamente l'iniziativa, con un nuovo programma messo a disposizione in autunno per altri 22 partecipanti;
- *HRC–Talent Days*: classi laboratorio di orientamento al lavoro dedicate ai giovani neolaureati e laureandi, arrivata alla sua quarta edizione in azienda. L'iniziativa consente ai partecipanti di interfacciarsi con manager aziendali e acquisire fondamentali e concreti strumenti per muovere i primi passi nel mondo del lavoro. Alle edizioni del 2016 in maggio ed in ottobre hanno partecipato complessivamente 20 ragazzi;
- Borse di studio al merito: dedicate trasversalmente a tutti i ragazzi iscritti alle scuole secondarie di primo e secondo grado, agli istituti di formazione professionale e a corsi universitari. Nell'edizione 2016 sono stati definiti nuovi requisiti di accesso, con l'obiettivo di premiare i ragazzi che hanno ottenuto i risultati più meritevoli e di rappresentare uno stimolo per l'impegno e la costanza nello studio. Nei mesi di ottobre e novembre sono stati premiati oltre 480 ragazzi delle scuole medie di primo e secondo grado;
- Impara a studiare con SEA: in collaborazione con un centro specializzato in Assistenza allo Studio, SEA ha proposto nel 2016 ai figli dei dipendenti che frequentano la Scuola Secondaria di Primo e Secondo Grado (Scuola Media e Superiori) un ciclo di corsi di breve durata in cui sono stati presentati metodi per imparare a studiare in modo efficace. I corsi hanno coinvolto in totale oltre 100 ragazzi;
- Alternanza Scuola Lavoro: il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) ha inserito nell'offerta formativa delle scuole secondarie di secondo grado, a partire dall'anno scolastico 2016/17, il progetto “alternanza scuola-lavoro”, progetto che alterna le ore di formazione in aula e ore trascorse all'interno delle aziende. SEA ha partecipato a que-

sta iniziativa, progettando un percorso formativo presso le Scuole e di *training on the job (summer job)* in aeroporto;

- Convenzioni: nell'ottica di offrire un aiuto a studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, che vivono invece momenti di difficoltà a scuola sono state stipulate due convenzioni con i Centri di Assistenza allo studio.

Un grande impegno è stato inoltre dedicato alle attività previste dalla partecipazione di SEA al processo di certificazione “Family Audit”, con l'organizzazione di un gruppo di lavoro che ha contribuito a predisporre una proposta di soluzioni innovative relative a: flessibilità del lavoro, *smart working* e cultura della conciliazione. Sono infine proseguite le attività di confronto e *benchmark* sui temi del *welfare* aziendale e della conciliazione vita-lavoro con realtà esterne, sia aziendali che istituzionali, avviate con Valore D, la rete “Imprese e Persone” e *Jointly*.

Comunicazione Interna

Nel corso del 2016, in coerenza con il percorso fatto nel corso degli ultimi anni, le attività legate ai temi di comunicazione interna sono state dedicate allo sviluppo di modelli e strumenti di dialogo e comunicazione sempre più evoluti fra azienda e persone e fra dipendenti, con una speciale attenzione alla dimensione digitale. Il percorso fatto negli ultimi anni va, infatti, dalla predisposizione di un semplice portale di comunicazione (bacheca elettronica) fino alla creazione di un ambiente – SEAnet – che integra diverse utilità e mette poi a disposizione anche funzionalità social per ascoltare e raccogliere *feedback*, favorire la condivisione della conoscenza e la comunicazione operativa. Punto d'arrivo di questa esperienza è la creazione di un vero e proprio *digital workplace*, interfaccia digitale unica a supporto di comunicazione, collaborazione, *knowledge* e processi aziendali.

Sono previsti ulteriori progetti che dovranno coprire le aree del *Knowledge management*, particolarmente rilevanti per un contesto ad alto *know how* come il settore aeroportuale.

Relazioni Industriali

Nel primo semestre del 2016 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali, riguardante le problematiche via via emerse nei singoli reparti. In particolare il confronto ha riguardato, sullo scalo di Linate: il reparto *Security*, con l'introduzione di una nuova turnistica allineata alle esigenze operative derivanti dalla gestione dei nuovi presidi/traffico e con la definizione di una nuova organizzazione per la supervisione della

qualità; il reparto Club SEA, con una rimodulazione dell'esposizione dei turni di lavoro; il reparto Infrastrutture e Viabilità con la definizione di nuove procedure legate all'utilizzo delle attrezzature aziendali. Sullo scalo di Malpensa il confronto ha principalmente riguardato il nuovo modello organizzativo del reparto *Security*, con la definizione di presidi attrezzati ed autonomi che permetteranno un incremento della prestazione lavorativa effettiva e il reparto Trasporti Integrati, con l'introduzione di una nuova procedura per la gestione di specifici processi operativi.

Accanto agli interventi sui singoli reparti è stato presentato alle Organizzazioni Sindacali ed avviato il nuovo processo *Job posting*, ovvero il processo di ricerca attraverso il quale SEA rende note ai propri dipendenti, mediante avvisi pubblicati su SEAnet, la disponibilità di posizioni vacanti ed attraverso il quale viene gestito l'iter di selezione dei candidati. Sono continuati gli interventi volti ad incrementare la produttività dei singoli reparti. Tra questi si segnala in particolare quello sulla *Security* di Malpensa con l'introduzione di postazioni di lavoro remote autonome con la riduzione dei tempi di trasferimento non produttivi all'interno dell'orario di lavoro.

Nel secondo semestre del 2016 sono stati avviati, previo specifici accordi con le Organizzazioni Sindacali, quattro progetti di formazione finanziata rivolti ad oltre 650 persone (Responsabili in Turno, Supervisor, Addetti *Security*, Addetti *Call Center* e Informazioni, *Professional*). Il 22 luglio 2016 è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali un Verbale di Accordo Quadro di Progetto, con orizzonte temporale 2016-2023, a sostegno dei piani di sviluppo della società. Tale accordo prevede, tra l'altro: i) modifica del perimetro aziendale - con particolare *focus* sulla dismissione delle attività di biglietteria e l'*outsourcing* delle attività operative dei parcheggi con contestuale riqualificazione del personale dei reparti interessati, o, in alternativa, un piano di esodo incentivato; ii) la previsione, a latere, di un piano di esodo incentivato su base volontaria rivolto alla generalità degli altri dipendenti; iii) la previsione di un accordo di risoluzione del rapporto di lavoro per i pensionandi 2018-2022, da finalizzare nel 2018; iv) la previsione di un ricambio generazionale mediante assunzioni qualificate e mirate dal mercato a fronte degli esodi realizzati; v) la futura introduzione del premio di risultato a sostegno delle politiche di miglioramento e recupero di qualità.

Il 3 novembre 2016 è stato sottoscritto un accordo volto a confermare i trattamenti normativi ed economici previsti in caso di Emergenza Neve per la stagione 2016/2017.

Il 3 gennaio 2017 è stato stipulato l'accordo sindacale

che formalizza la conclusione con esito positivo della procedura di mobilità, avviata il 22 novembre 2016 in attuazione della prima parte dell'accordo quadro di progetto del 22 luglio 2016.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del 2016 il Gruppo SEA ha confermato la propria attenzione verso le tematiche di sicurezza sul lavoro, in un'ottica di continuo miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza delle attività svolte in ambito aeroportuale, anche attraverso la promozione di una cultura basata sull'aumento della consapevolezza e sul coinvolgimento di tutti i soggetti, a ogni livello, sulle tematiche della prevenzione.

Nel 2016 il Gruppo SEA ha ottenuto il rinnovo della certificazione del proprio Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGS&SL) rilasciata nel 2012 da TÜV Italia – Accredia in linea con la norma BS OHSAS 18001/2007, come previsto dall'art. 30 del D. Lgs. 81/08 per i modelli organizzativi aventi efficacia esimente ai sensi del D. Lgs. 231/2001.

Il SGSSL è stato monitorato attraverso:

- 8 *audit* interni, condotti da personale aziendale specificamente formato e abilitato, da cui hanno avuto origine interventi di *follow up* con i responsabili delle aree coinvolte; tramite tali attività sono stati risolti dei rilievi riscontrati dagli *auditor* SEA e individuate alcune azioni di miglioramento ai fini della riduzione e del controllo dei rischi in ambito di SSL;
- 5 giornate di *audit* di sorveglianza condotti dai certificatori di TÜV Italia. L'attività di controllo ha interessato tutti gli ambiti operativi aziendali e ha portato alla conferma della validità del Certificato in corso, già rinnovato a novembre 2015.

Il processo di coinvolgimento e consultazione, attivato dal SGSSL, ha favorito la partecipazione attiva dei lavoratori e dei loro responsabili, a riprova che la fattiva collaborazione è determinante ai fini della prevenzione e della gestione dei rischi negli ambienti di lavoro.

Gli esiti delle verifiche hanno rilevato che il Sistema correttamente attuato e mantenuto attivo ed è funzionale al perseguimento degli obiettivi aziendali.

Il mantenimento della certificazione secondo la norma BS OHSAS 18001/2007 consentirà anche per il 2016 l'accesso diretto alla riduzione annuale del premio assicurativo INAIL.

L'andamento infortunistico nel 2016 ha riscontrato un sostanziale equilibrio con l'anno precedente, registrando lo stesso numero di infortuni sul lavoro pur in pre-

senza di un leggero aumento delle ore lavorate (+1,3%) ed un incremento di tre casi in itinere. Si precisa, inoltre, che circa il 40% degli infortuni sul lavoro sono riferibili a situazioni che poco o nulla hanno a che fare con la specifica attività lavorativa, essendo correlati direttamente alle dinamiche della deambulazione (inciampi, scivolamenti, distorsioni, ecc.).

In relazione alle attività correlate alla prevenzione e gestione degli incendi, nel 2016 è stato implementato un sistema di *audit* interni specifici per la verifica della correttezza della conduzione e del rispetto delle norme di prevenzione incendi negli spazi affidati agli operatori commerciali retail presenti all'interno dei due Terminal di Malpensa già definite da SEA in un apposito Regolamento antincendio. Analoga attività è prevista nei primi mesi del 2017 anche per il Terminal di Linate. Anche per i concessionari di spazi non *retail* è stato predisposto e distribuito un regolamento Antincendio per la conduzione degli spazi assegnati.

Nel 2016 sono state realizzate sui 2 scali 13 esercitazioni sull'attuazione dei Piani d'Emergenza ed Evacuazione e dei sistemi di allertamento e di rilevazione incendi, che hanno coinvolto gli Addetti alla Gestione delle Emergenze (AGE) e il personale dei vari edifici interessati; le esercitazioni effettuate hanno fornito un riscontro positivo sotto l'aspetto sia gestionale sia delle misure finora attuate.

Le risorse interne del Servizio Prevenzione e Protezione hanno provveduto ad aggiornare i Documenti di Valutazione dei Rischi effettuando:

- l'analisi dei dati a consuntivo del 2015, relativi agli indicatori di Stress Lavoro-Correlato, in accordo alle linee guida INAIL;
- l'aggiornamento della valutazione rischio rumore per i lavoratori operanti sui due scali societari;
- l'aggiornamento della valutazione rischio "Vibrazioni –mano braccio e corpo intero" per gli utilizzatori dei mezzi e attrezzature sui due scali societari;
- l'aggiornamento della valutazione rischio "Chimico" per le funzioni operative dei due scali societari;

- l'aggiornamento della valutazione rischio da "Radiazioni Ionizzanti" per i due scali societari;
- la stesura di apposite procedure operative di sicurezza e istruzioni di sicurezza a tutela degli operatori;
- l'aggiornamento della mappatura dei campi elettromagnetici a bassa frequenza sui sedimi di entrambi gli scali societari.

A quanto sopra si aggiunge il supporto alle funzioni competenti nell'elaborazione dei DUVRI per la gestione preventiva dei rischi interferenziali presenti nelle svariate attività svolte sui sedimi aeroportuali da imprese terze in regime di appalto.

È proseguita la gestione dei rapporti con gli Enti pubblici correlati alle problematiche relative alla sicurezza sul lavoro (ATS, INAIL, DTL) supportando, di volta in volta, le funzioni aziendali coinvolte.

In collaborazione con gli Esperti Qualificati in radioprotezione, si è provveduto a proseguire l'attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, mediante specifiche dosimetrie ambientali e personali, sulle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi sugli scali e all'utilizzo delle apparecchiature radiogene. È proseguita l'attività di sorveglianza sanitaria sui lavoratori di SEA esposti a particolari rischi per la salute sia con l'effettuazione di visite da parte dei Medici Competenti aziendali, sia con l'effettuazione di sopralluoghi degli ambienti di lavoro in ciascuno scalo. Inoltre, con l'intento di anticipare la gestione dei rischi correlati all'utilizzo delle attrezzature e delle macchine introdotte a supporto delle attività lavorative, è proseguita l'opera di valutazione e analisi preventiva in occasione del loro acquisto, svolta nell'ambito della commissione di collaudo interna alla quale partecipa anche il Servizio di Prevenzione e Protezione di SEA.

Relativamente a SEA Prime e Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices), si sono concluse le attività di allineamento agli standard del Gruppo della documentazione, delle attività formative e delle prassi operative, correlate agli adempimenti normativi in tema di salute e sicurezza sul lavoro.

SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

Il presente capitolo contiene le informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b), del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 ("TUF"). La Società, non avendo emesso azioni ammesse alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione, si avvale della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123-bis del TUF di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 123-bis medesimo, salvo quelle previste dal predetto comma 2, lettera b). Il Sistema di *Corporate Governance* di Società per azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. ("SEA" o la "Società") consta di un complesso di regole in linea con le previsioni normative e regolamentari a essa applicabili. Il Sistema di *Corporate Governance* della Società si fonda sul modello di amministrazione e controllo tradizionale di cui agli artt. 2380-bis e seguenti del codice civile, pertanto consta dei due organi sociali di nomina assembleare – il Consiglio di Amministrazione, cui è affidata la gestione della Società, e il Collegio Sindacale, cui è demandato il controllo sull'amministrazione – accanto alla stessa Assemblea degli Azionisti che rappresenta l'interesse della generalità dei soci.

SEA ha aderito, già a far data dal 27 giugno 2001, al Codice di Autodisciplina per le società quotate emanato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana S.p.A. (il "Codice di Autodisciplina" o il "Codice"). Sebbene l'adesione al Codice sia volontaria, SEA applica la gran parte delle raccomandazioni in esso contenute, con la finalità di implementare un efficace sistema di governo societario che ripartisca adeguatamente responsabilità e poteri e favorisca il corretto equilibrio tra gestione e controllo.

A tale proposito, la Società redige annualmente la relazione sul governo societario e gli assetti proprietari che descrive il sistema di governo societario adottato da SEA e fornisce informazioni sulle modalità di attuazione delle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina; la relazione è consultabile sul sito www.seamilano.eu.

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

Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha istituito al proprio interno due Comitati previsti dal Codice di Autodisciplina, aventi funzioni propositive e consultive nei confronti dell'organo amministrativo (ovvero il Comitato Controllo e Rischi e il Comitato Remunerazione e Nomine). I Comitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi. Le prerogative dei Comitati sono stabilite dalle deliberazioni dell'organo am-

ministrativo che li ha istituiti ispirandosi alle raccomandazioni e ai principi del Codice di Autodisciplina; delle riunioni dei comitati vengono redatti verbali conservati agli atti della Società.

L'Assemblea degli Azionisti è l'organo che rappresenta l'universalità degli azionisti ed esprime, attraverso le proprie deliberazioni, la volontà sociale. All'Assemblea degli Azionisti competono le decisioni più rilevanti per la vita della Società, fra cui la nomina degli organi sociali, l'approvazione del bilancio ed eventuali modifiche dello statuto sociale.

Il Consiglio di Amministrazione è investito dei più ampi poteri per la gestione della Società: ha la facoltà di compiere tutti gli atti che ritenga opportuni per l'attuazione e il raggiungimento degli scopi sociali, esclusi quelli che la legge e lo statuto riservano all'Assemblea. Il Collegio Sindacale è l'organo di controllo della Società. Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 4 maggio 2016 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2018. Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società, nonché sul suo corretto funzionamento. Le funzioni di controllo contabile sono attribuite alla Società di Revisione legale dei conti nominata dall'Assemblea degli Azionisti.

Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi è informato alle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina e alle *best practice* in materia; a tal fine, uno degli strumenti adottati dalla Società è il Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01. A tale proposito, SEA e le sue società controllate hanno delineato ciascuna una propria "Mappatura dei rischi" con la finalità di adottare propri modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 (singolarmente, il "Modello" e, collettivamente, i "Modelli"), efficaci e adeguati alle specifiche realtà aziendali e alle peculiarità del *business* di ciascuna, il cui scopo principale è la prevenzione dei reati previsti dalla normativa di riferimento. Il Modello viene costantemente aggiornato alle modifiche legislative con l'introduzione delle nuove fattispecie di reato di volta in volta previste. Il sistema di *Corporate Governance* di SEA consta altresì di procedure che disciplinano le attività delle diverse funzioni aziendali, costantemente oggetto di verifica e di aggiornamento in linea con l'evoluzione del contesto normativo e il mutare delle prassi operative.

Il capitale sociale è pari a Euro 27.500.000,00 interamente versato - suddiviso in n. 250.000.000 azioni - del valore nominale di Euro 0,11 ciascuna. Le azioni sono nominative e indivisibili. Le azioni non sono negoziate su mercati regolamentati. Al 31 dicembre 2016 la Società non detiene azioni proprie e il capitale sociale risulta suddiviso come riportato al paragrafo “Struttura del capitale sociale”.

Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

Premessa

Il Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è rappresentato dall’insieme degli strumenti, delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative aziendali volte a garantire il rispetto di previsioni normative e statutarie, un’informativa finanziaria attendibile e accurata e la salvaguardia del patrimonio aziendale in coerenza con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione. A quest’ultimo spetta la responsabilità del sistema di controllo interno e gestione dei rischi che, sulla base delle informazioni fornite dalle funzioni/organi preposti al controllo interno e alla gestione dei rischi aziendali al Presidente e al Comitato Controllo e Rischi, ne fissa le linee di indirizzo, ne verifica adeguatezza ed effettivo funzionamento e assicura l’identificazione e la corretta gestione dei principali rischi aziendali. Le procedure e l’organizzazione sottese al sistema di controllo interno e gestione dei rischi della Società sono finalizzate a realizzare:

- il rispetto di leggi, regolamenti, statuto sociale e *policy*;
- la salvaguardia del patrimonio aziendale;
- l’efficienza e l’efficacia dei processi aziendali;
- l’affidabilità dell’informativa finanziaria.

Uno degli strumenti implementati al fine di raggiungere gli obiettivi del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è il Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01.

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 normati-

va 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 d’esercizio e del bilancio consolidato, nonché dei resoconti e relazioni finanziarie semestrali. L’istituzione dei controlli avviene a valle di un processo condotto dalla capogruppo SEA secondo un approccio mirato a individuare le criticità tipiche delle singole entità organizzative, che potrebbero avere effetti rilevanti sull’informativa finanziaria.

Descrizione delle principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria

Il Sistema di gestione dei rischi non deve essere considerato separatamente dal sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria. Il Sistema è finalizzato a garantire l’attendibilità, l’accuratezza, l’affidabilità e la tempestività dell’informativa finanziaria. Il processo di monitoraggio del Sistema di gestione dei rischi e di controllo interno sull’informativa finanziaria si articola nelle seguenti fasi:

- 1) Identificazione dei rischi sull’informativa finanziaria: l’attività viene svolta con riferimento al bilancio separato di SEA e al bilancio consolidato del Gruppo SEA, tenendo in considerazione aspetti quali-quantitativi relativi dapprima alla selezione delle società rilevanti da includere nell’analisi e, successivamente, alle transazioni significative.
- 2) Valutazione dei rischi sull’informativa finanziaria: i rischi sono valutati in termini di potenziale impatto quali-quantitativo. La valutazione dei rischi è condotta sia a livello di singola società sia a livello di specifico processo.
- 3) Identificazione dei controlli implementati al fine di mitigare i rischi precedentemente individuati, sia a livello di singola società che di processo.
- 4) Il Gruppo SEA ha avviato nel 2016 un 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. E’ stato quindi definito il *risk model* di SEA e si è svolto un primo *risk assessment* che ha coinvolto il *management* e che si è concluso con l’identificazione e la valutazione dei principali rischi aziendali e dei sistemi di *risk management* in essere.

Nelle successive fasi di cui si compone il progetto, verrà definito il *Framework* ERM attraverso l’esplicitazione del *Risk Appetite* aziendale rispetto ai rischi identificati, la definizione delle regole, degli strumenti e delle procedure per la misurazione, il controllo, il monitoraggio e il *reporting* degli stessi.

Le componenti del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi precedentemente descritte sono tra loro coordinate e interdipendenti e il Sistema, nel suo complesso, coinvolge - con diversi ruoli e secondo logiche di collaborazione e coordinamento - gli organi amministrativi, gli organi di vigilanza e controllo, il *management* della Società e del Gruppo SEA. Il Consiglio di Amministrazione di SEA non ha nominato un amministratore esecutivo incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

Funzioni del Comitato Controllo e Rischi

Il Comitato svolge funzione consultiva e propositiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione in materia di controllo interno e gestione dei rischi. Il CCR identifica i rischi aziendali e li sottopone all’esame del Consiglio di Amministrazione, attua infine gli indirizzi del Consiglio attraverso la definizione, la gestione e il monitoraggio del sistema di controllo interno. Il Comitato Controllo e Rischi esamina e approva altresì il Piano Annuale di Audit.

Il Comitato svolge anche le funzioni di Comitato Parti Correlate (fatta eccezione per le operazioni inerenti le materie di esclusiva prerogativa del Comitato Remunerazione e Nomine).

Responsabile della funzione di Internal Audit

La verifica sull’adeguatezza e funzionalità del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è affidata alla Direzione *Auditing* di Gruppo. Il Responsabile della funzione *Auditing* riferisce al Presidente e al Comitato Controllo e Rischi; non è responsabile di alcuna area operativa e non dipende gerarchicamente da alcun responsabile di aree operative, ivi incluse le aree amministrazione e finanza. Il Responsabile *Auditing* verifica l’operatività e l’adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi e il rispetto delle procedure interne a tal fine emanate. Il Responsabile *Auditing* gode di autonomia di spesa ed estende la propria attività a tutte le società del Gruppo SEA. La Direzione *Auditing* SEA, analogamente, dipende gerarchicamente dal Presidente e funzionalmente dal Consiglio di Amministrazione e dal Comitato Controllo e Rischi.

⁵ Il Consigliere Arabella Caporello ha rassegnato le dimissioni dalla carica in data 15 settembre 2016

Alla Direzione *Auditing* è affidata la verifica sull’effettività, adeguatezza e mantenimento del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. n. 231/2001 per conto degli Organismi di Vigilanza di SEA e delle sue controllate.

Società di Revisione legale dei conti

La Società di Revisione legale e organizzazione contabile, incaricata di effettuare la revisione della relazione finanziaria annuale separata e consolidata, la periodica verifica della regolare tenuta della contabilità e la revisione limitata della relazione finanziaria semestrale consolidata di SEA, è Deloitte & Touche S.p.A.. L’incarico è stato conferito dall’Assemblea degli Azionisti in data 24 giugno 2013 ed esteso sino all’esercizio 2022 dall’Assemblea degli Azionisti del 4 maggio 2016. Il Collegio Sindacale e la Società di Revisione si scambiano periodicamente informazioni e dati in relazione ai controlli effettuati.

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001

L’Organismo di Vigilanza in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 4 maggio 2016 ed è composto da quattro membri (due membri indipendenti esterni, Luigi Ferrara – Presidente – e Alberto Mattioli, il Direttore della funzione *Auditing*, Ahmed Laroussi, ed un membro non esecutivo del Consiglio di Amministrazione, Arabella Caporello⁵).

L’Organismo di Vigilanza riferisce periodicamente al Consiglio di Amministrazione sull’effettività, adeguatezza e mantenimento del Modello e trasmette annualmente allo stesso una relazione scritta sullo stato di attuazione del Modello 231 e, in particolare, sui controlli e sulle verifiche eseguite nonché sulle eventuali criticità emerse.

L’Organismo di Vigilanza ha autonomi poteri di iniziativa e controllo nonché potere di spesa.

Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001

SEA ha adottato un Modello di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/2001 – decreto legislativo recante la “disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica” (il “Decreto”) (il “Modello”) per prevenire la commissione dei reati previsti dal Decreto. Il Modello è dunque adottato in conformità alle disposizioni del Decreto. Il Modello è stato adottato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera

del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 29 ottobre 2015. Il Modello si compone di una “Parte Generale” e di una “Parte Speciale”. Gli organi amministrativi delle società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001.

Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

Il Consiglio di Amministrazione, nelle sedute del 18 dicembre 2014 e 29 gennaio 2015, ha approvato la “Procedura per le Operazioni con Parti Correlate” (la “Procedura OPC”) in vigore dal 2 febbraio 2015.

La Procedura OPC è pubblicata sul sito internet della Società all’indirizzo www.seamilano.eu.

Il Consiglio di Amministrazione, nella valutazione della correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni con Parti Correlate, è assistito dal Comitato Parti Correlate che si identifica, a seconda delle materie di volta in volta trattate, nel Comitato Controllo e Rischi o nel Comitato Remunerazione e Nomine.

Codice di Condotta

Il Codice di Condotta in vigore è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del 17 dicembre 2015 ed

è parte integrante del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001.

Il Codice di Condotta rientra nel più ampio “Sistema Etico” adottato dal Consiglio e definisce il quadro dei valori e dei principi di riferimento che il Gruppo SEA si propone di adottare nel processo di *decision making* aziendale.

Il Comitato Etico, composto da un consigliere di amministrazione di SEA e dai responsabili delle direzioni aziendali “Risorse Umane e Organizzazione”, “*Legal and Corporate Affairs*” e “*Auditing*” ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice di Condotta e la vigilanza sull’osservanza dello stesso.

Referente per l’Anticorruzione

La Società ha individuato, con decorrenza dal 31 gennaio 2014, un referente per l’anticorruzione, nella persona del Direttore *Legal & Corporate Affairs*, anche membro del Comitato Etico.

Al referente per l’anticorruzione è affidato esclusivamente il compito di curare le comunicazioni in materia di anticorruzione, come definita ex L. 190/2012, anche verso i terzi; il ruolo, le prerogative e le responsabilità del referente per l’anticorruzione non sono pertanto assimilabili a quelle previste dalla normativa di riferimento in capo al Responsabile per l’Anticorruzione (ovvero, il responsabile ex legge 190/2012).



SEA

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO



PROSPETTI CONTABILI

Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata					
(Importi in migliaia di Euro)					
	Note	Al 31 dicembre 2016		Al 31 dicembre 2015	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	1.011.111		1.004.432	
Immobilizzazioni materiali	6.2	190.276		190.925	
Investimenti immobiliari	6.3	3.398		3.412	
Partecipazioni in società collegate	6.4	51.597		47.387	
Partecipazioni disponibili per la vendita	6.5	26		26	
Imposte differite attive	6.6	43.665		42.282	
Altre attività finanziarie non correnti	6.7	16.776		16.776	
Altri crediti non correnti	6.8	308		1.692	
Totale Attività non correnti		1.317.157	0	1.306.932	0
Rimanenze	6.9	4.141		4.865	
Crediti commerciali	6.10	86.968	7.522	90.527	10.837
Crediti per imposte	6.11	14.800		12.751	
Altri crediti correnti	6.11	18.563		13.286	
Altre attività finanziarie correnti	6.7	7.190		7.190	
Cassa e disponibilità liquide	6.12	47.236		55.502	
Totale Attivo corrente		178.898	7.522	184.121	10.837
Attività cessate	5.2	10.732		11.502	
Elisione crediti e debiti vs attività cessate		(1.091)		(2.015)	
TOTALE ATTIVO		1.505.696	7.522	1.500.540	10.837
Capitale sociale	6.13	27.500		27.500	
Altre riserve	6.13	254.145		233.318	
Utile dell'esercizio	6.13	93.619		83.850	
Patrimonio netto di Gruppo		375.264		344.668	
Patrimonio netto di terzi	6.13	566		541	
PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO DI GRUPPO E DI TERZI		375.830		345.209	
Fondo rischi e oneri	6.14	174.061		177.902	
Fondi relativi al personale	6.15	49.220		48.239	
Passività finanziarie non correnti	6.16	549.069		569.806	
Totale Passività non correnti		772.350		795.947	
Debiti commerciali	6.17	161.530	3.465	164.486	2.945
Debiti per imposte dell'esercizio	6.18	6.841		24.784	
Altri debiti	6.19	160.327		145.131	
Passività finanziarie correnti	6.16	27.530		23.979	
Totale Passivo corrente		356.228	3.465	358.380	2.945
Passività connesse alle attività cessate	5.2	2.379		3.019	
Elisione crediti e debiti vs attività cessate		(1.091)		(2.015)	
TOTALE PASSIVO		1.129.866	3.465	1.155.331	2.945
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.505.696	3.465	1.500.540	2.945

Conto Economico Consolidato					
(Importi in migliaia di Euro)					
	Note	2016		2015	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Ricavi di gestione	7.1	653.512	37.834	642.408	36.979
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	46.622		52.384	
Totale ricavi		700.134	37.834	694.792	36.979
Costi operativi					
Costi del lavoro	7.3	(182.971)		(176.979)	
Materiali di consumo	7.4	(37.805)		(44.262)	
Altri costi operativi	7.5	(201.841)		(201.694)	
Costi per lavori su beni in concessione	7.7	(43.114)		(48.781)	
Totale costi operativi		(465.731)	(12.241)	(471.716)	(10.656)
Margine Operativo lordo / EBITDA (*)		234.403	25.593	223.076	26.323
Accantonamenti e svalutazioni	7.6	(5.497)		(3.245)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	7.8	(17.193)		(14.242)	
Ammortamenti	7.9	(61.714)		(59.524)	
Risultato operativo		149.999	25.593	146.065	26.323
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	9.842	9.842	7.723	7.723
Oneri finanziari	7.11	(18.940)		(19.929)	
Proventi finanziari	7.11	136		859	
Risultato prima delle imposte		141.037	35.435	134.718	34.046
Imposte	7.12	(47.263)		(54.165)	
Risultato netto da attività in funzionamento		93.774	35.435	80.553	34.046
Risultato netto da attività cessate	5.2/7.13	(130)		3.238	
Risultato di pertinenza dei terzi		25		(59)	
Risultato del Gruppo		93.619	35.435	83.850	34.046
Risultato netto base per azione (espresso in unità di Euro)	7.14	0,37		0,34	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di Euro)	7.14	0,37		0,34	

* L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni. L'EBITDA del periodo di confronto, che includeva anche gli accantonamenti e svalutazioni ad eccezione dell'accantonamento a fondo ripristino e sostituzione, è stato pertanto riesposto secondo la nuova logica al fine di garantire la comparabilità dei dati, come evidenziato nelle Note esplicative par. 2.1 "Base di preparazione".

Conto Economico Consolidato Complessivo				
(Importi in migliaia di Euro)				
	2016		2015	
	Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Risultato del Gruppo	93.619	35.435	83.850	34.046
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	1.425		2.012	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(438)		(820)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	987		1.192	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(1.813)		1.864	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	653		(513)	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(1.160)		1.351	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	(173)		2.543	
Totale utile complessivo dell'esercizio	93.471		86.334	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	93.446		86.393	
- Interessi di minoranza	25		(59)	

Rendiconto Finanziario Consolidato

(Importi in migliaia di Euro)	2016		2015	
	Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	141.037		134.718	
Rettifiche:				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni materiali ed immateriali	61.803		61.615	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(2.721)		4.027	
Variazione dei fondi del personale	(1.079)		(1.202)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	4.378		(3.696)	
Oneri finanziari netti	18.804		19.073	
Proventi da partecipazioni	(9.842)		(7.723)	
Pagamento sanzione AGCM (esclusa quota interessi)			3.365	
Escussione fidejussione per appalti			(2.200)	
Altre variazioni non monetarie	(3.547)		(4.870)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle attività cessate	(622)		(210)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	208.211		202.897	
Variazione rimanenze	465		628	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(5.461)	3.315	37.393	(1.302)
Variazione altre attività non correnti	33		(1)	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	14.519	520	(6.339)	389
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle attività cessate	2.151		(19.239)	
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	11.707	3.835	12.442	(913)
Imposte sul reddito pagate	(68.050)		(37.987)	
Pagamento sanzione AGCM (inclusa quota interessi)			(3.368)	
Escussione fidejussione per appalti			2.200	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa delle attività cessate	849		5.206	
Cash flow derivante dall'attività operativa	152.717	3.835	181.390	(913)
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali (*)	(47.138)		(65.775)	
-materiali	(19.523)		(17.557)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-materiali	1.647			
-finanziarie			70	
Dividendi incassati	2.935	2.935	2.337	2.337
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle attività cessate	301		5.414	
Cash flow assorbito dall'attività di investimento	(61.778)	2.935	(75.511)	2.337
Magazzino	9			
Crediti commerciali ed altre attività correnti	644			
Debiti commerciali ed altre passività correnti	(842)			
Fondi rischi e TFR	(592)			
Immobilizzazioni immateriali	2			
Immobilizzazioni materiali	122			
Attività non correnti al netto di passività non correnti	23			
Imposte differite attive	150			
Indebitamento finanziario	767			
Plusvalore valore incassato rispetto al patrimonio netto	872			
Cash flow derivante dall'operazione di vendita del 60% di Prime AviationServices SpA	1.155	0	0	0
Variazione indebitamento finanziario lordo:				
- incrementi /(decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(16.122)		(3.814)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(1.587)		(2.439)	
Dividendi distribuiti	(62.817)		(50.916)	
Interessi e commissioni pagati	(17.188)		(18.707)	
Interessi incassati	33		484	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle attività cessate				
Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento	(97.681)		(75.392)	
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	(5.587)	6.770	30.487	1.424
Disponibilità liquide di inizio periodo	62.001		31.514	
Disponibilità liquide di fine periodo	56.414		62.001	
-di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le attività cessate	9.178		6.499	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio	47.236		55.502	

* Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2016 è pari a 16.386 migliaia di Euro a fronte di 12.218 migliaia di Euro dell'esercizio 2015.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

(Importi in migliaia di Euro)	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite) /utili attuariali	Riserva hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio Netto Consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio Netto Consolidato di Gruppo e terzi
Saldo al 31 dicembre 2014	27.500	5.500	236.721	(6.396)	(8.983)	54.858	309.200	600	309.800
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione dell'utile di esercizio 2014			54.858			(54.858)	0		0
Dividendi deliberati			(50.925)				(50.925)		(50.925)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				1.351	1.192		2.543		2.543
Risultato dell'esercizio						83.850	83.850	(59)	83.791
Saldo al 31 dicembre 2015	27.500	5.500	240.654	(5.045)	(7.791)	83.850	344.668	541	345.209
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione dell'utile di esercizio 2015			83.850			(83.850)	0		0
Dividendi deliberati			(62.850)				(62.850)		(62.850)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(1.160)	987		(173)		(173)
Riclassificazione riserva da prima conversione agli IFRS			(4.947)	4.947			0		0
Risultato dell'esercizio						93.619	93.619	25	93.644
Saldo al 31 dicembre 2016	27.500	5.500	256.707	(1.258)	(6.804)	93.619	375.264	566	375.830

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO

1. Informazioni generali

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

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

La Società e le sue controllate (congiuntamente il "Gruppo" o il "Gruppo SEA") gestiscono 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 convenzione del 7 maggio 1962).

In particolare, SEA e le società del Gruppo, nella conduzione dei predetti aeroporti, svolgono le attività di gestione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, offrono ai propri clienti tutti i servizi e le attività connessi al volo, quali l'approdo e la partenza degli aeromobili, i servizi di sicurezza aeroportuale (attività *Aviation*); tali società inoltre forniscono una gamma molto ampia e differenziata, sia in gestione diretta, sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori (attività *Non Aviation*).

Il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Energia, produce energia elettrica e termica destinata sia alla copertura del fabbisogno dei propri aeroporti, sia alla vendita al mercato esterno.

Inoltre, attraverso la società SEA Handling (in liquidazione), controllata da SEA, il Gruppo SEA ha fornito anche i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta (attività di *handling* di aviazione commerciale) fino al 31 agosto 2014. In particolare, come anticipato nella relazione sulla gestione nel contesto delle negoziazioni con la Comunità europea descritte nel paragrafo della relazione sulla gestione stessa "*Fattori di Rischio del Gruppo SEA*", SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2014 la decisione di dismettere la linea di *business handling* di aviazione commerciale, procedendo da un lato alla messa in liquidazione di SEA Handling SpA, avvenuta in data 1 luglio 2014 (con esercizio provvisorio durato sino al 31 agosto 2014) e dall'altro assegnando, il 27 agosto 2014, la partecipazione in Airport Handling Srl al Milan Airport Handling Trust.

Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'uscita dall'area di consolidamento di Airport Handling,

in quanto l'assegnazione al Trust ha determinato il venir meno del controllo di SEA sulla società e, ai sensi dell'IFRS 5, l'inclusione del settore handling aviazione commerciale nelle *discontinued operations*.

Conseguentemente, nell'esercizio 2016 le attività di *handling* sono riferibili alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della collegata Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA, posseduta indirettamente da SEA al 39,34%) e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25%) che operano quindi al di fuori del *business* dell'*handling* di aviazione commerciale.

Alla data di predisposizione del presente documento, SEA detiene una quota di partecipazione, pari al 51% del capitale sociale, del Consorzio Malpensa Construction, che presta servizi di ingegneria e di realizzazione di opere aeroportuali e delle infrastrutture ivi connesse. Il Consiglio di Amministrazione in data 22 febbraio 2017 ha deliberato di autorizzare lo scioglimento e la messa in liquidazione del Consorzio Malpensa Construction.

Si segnala infine che il Gruppo detiene le seguenti partecipazioni in società collegate e valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Genova e Verona; (ii) Malpensa Logistica Europa (il cui capitale sociale, alla data del 31 dicembre 2016, è detenuto da SEA in misura pari al 25%) che opera nelle attività di logistica integrata; (iii) SEA Services (partecipazione pari al 40% del capitale sociale al 31 dicembre 2016) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano e (iv) Disma (partecipazione nel capitale sociale di Disma pari al 18,75%) che è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

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

Le attività svolte dal Gruppo SEA, poc'anzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nelle seguenti macro aree, in relazione a ciascuna delle quali il Gruppo percepisce proventi come di seguito indicati:

- Il business *Commercial Aviation* che comprende attività *Aviation* (attività aeroportuali "*core*")

di aviazione passeggeri e merci) e attività *Non Aviation* (servizi commerciali offerti a passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli Aeroporti di Milano). I ricavi generati dalle attività *Aviation* sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate e dai beni di uso comune, nonché dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso esclusivo di spazi da parte di vettori ed *handler*. A tal riguardo si precisa che i diritti e i corrispettivi per la sicurezza sono stabiliti da decreti ministeriali, mentre i corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune sono soggetti a vigilanza di ENAC, che ne verifica la congruità. I ricavi delle attività *Non Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi di mercato, 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. Il *business General Aviation* include sia le attività di Aviazione generale che fornisce l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate sia le attività di handling di Aviazione generale.

- Le attività del *business Energy* comprendono la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata sia alla copertura del fabbisogno degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, sia alla vendita al mercato esterno.

2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2016, come di seguito definito. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2016 è stato redatto in migliaia di Euro così come le tabelle incluse nelle note esplicative.

2.1 Base di preparazione

Il Bilancio Consolidato è comprensivo del Prospetto della situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato Complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato e delle relative note esplicative.

Si precisa che ai fini di una migliore rappresentazione dei dati di bilancio sono state apportate le seguenti riesposizioni: i) l'EBITDA è stato definito nel

2016 come differenza tra il totale ricavi ed il totale costi operativi, ad esclusione degli accantonamenti e svalutazioni. Conseguentemente è stato riesposto anche l'esercizio precedente per rendere comparabili tali dati; ii) il debito per addizionali sui diritti di imbarco è stato riclassificato dalla voce "Debiti per imposte dell'esercizio" alla voce "Altri debiti", con conseguente riclassificazione dei valori del precedente esercizio, a fini comparativi.

Come nel bilancio 2015 si applica l'IFRS 5 al settore dell'*handling* di aviazione commerciale il cui conto economico non concorre al risultato dell'esercizio 2016 su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma viene esposto in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da attività cessate"; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al settore *handling* aviazione commerciale, esposte sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo.

In apposito paragrafo delle presenti note esplicative, cui si rinvia (Paragrafo 5.2 "*Attività e passività cessate e risultato netto da attività cessate*"), viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle attività cessate così come presentate nel conto economico consolidato, nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata e nel rendiconto finanziario consolidato.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2016 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. Per IFRS si intendono tutti gli "International Financial Reporting Standards", tutti gli "International Accounting Standards" (IAS), tutte le interpretazioni dell'"International Financial Reporting Interpretations Committee" (IFRIC), precedentemente denominato "Standing Interpretations Committee" (SIC), omologati e adottati dall'Unione europea.

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 complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il rendiconto finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

Il Bilancio Consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Il Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuazione dell'attività, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale considerando i livelli di capitalizzazione esistenti e non rilevando l'esistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. Nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2016 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2015, opportunamente aggiornati come di seguito indicato. A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021", sono stati utilizzati i Principi Contabili IFRS 8 e IAS 33 in materia di informazione segmentale e utile per azione.

	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
Amendment to IAS 19 Employee benefits	17 dic '14	09 gen '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 feb '15	01 gen '16
Annual improvements cycles 2010-2012	17 dic '14	09 gen '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 feb '15	01 gen '16
Amendment to IFRS 11 Joint arrangements on acquisition of an interest in a joint operation	24 nov '15	25 nov '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '16	01 gen '16
Amendment to IAS 16 Property, plant and equipment and IAS 38 Intangible assets on depreciation and amortisation	02 dic '15	03 dic '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '16	01 gen '16
Annual improvements cycles 2012-2014	15 dic '15	16 dic '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '16	01 gen '16
Amendment to IAS 1 Presentation of financial statements on the disclosure initiative	18 dic '15	19 dic '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '16	01 gen '16
Amendment to IAS 27 Separate financial statements on the equity method	18 dic '15	23 dic '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '16	01 gen '16

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 Consolidato e b) Conto Economico Consolidato Complessivo.

Il Bilancio Consolidato è assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione, Deloitte & Touche SpA, revisore legale della Società SEA SpA e del Gruppo.

2.2. Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicabili dal 1° gennaio 2016

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali, gli emendamenti e interpretazioni la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2016, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti. L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni non ha avuto effetti sulla posizione finanziaria o sul risultato della Società.

2.3 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti prin-

cipi contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB già omologati dall'Unione europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dalle società del Gruppo:

	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
Amendment to IAS 12 Recognition of deferred tax assets for unrealized losses	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2017
Amendment to IAS 7 Disclosure initiative	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2017
IFRS 9 Financial instruments	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRS 15 Revenue from contracts with customers	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
Amendment to IFRS 2 Clarification and measurement of share based payment transactions	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
Annual improvements cycles 2014-2016	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRIC 22 Foreign currency transactions and advance consideration	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
Amendment to IAS 40 Transfers of investment property	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRS 16 Leases	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019

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 2016. Gli eventuali riflessi che i principi contabili, gli emendamenti e le interpretazioni di prossima applicazione potranno avere sull'informativa finanziaria delle società del Gruppo sono in corso di approfondimento e valutazione.

2.3.1 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS non ancora omologati dall'Unione europea

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

In data 30 gennaio 2014 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 14 – *Regulatory Deferral Accounts* che consente solo a coloro che adottano gli IFRS per la prima volta di continuare a rilevare gli importi relativi alle attività soggette a tariffe regolamentate (*"Rate Regulation Activities"*) secondo i precedenti principi contabili adottati. Non essendo la Società/il Gruppo un *first-time adopter*, tale principio non risulta applicabile.

In data 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 16 – *Leases* che è destinato a sostituire il principio IAS 17 – *Leases*, nonché le interpretazioni IFRIC 4 *Determining whether an Arrangement contains a Lease*, SIC-15 *Operating Leases—Incentives* e SIC-27 *Evaluating the Substance of Transactions Involving the Legal Form of a Lease*. Il nuovo principio fornisce una nuova definizione di lease e introduce un criterio basato sul controllo (*right of use*) di un bene per distinguere i contratti di leasing dai contratti per servizi, individuando quali discriminanti: l'identificazione del bene, il diritto di sostituzione dello stesso, il diritto ad ottenere sostanzialmente tutti i benefici economici rivenienti dall'uso del bene e il diritto di dirigere l'uso del bene sottostante il contratto. Il principio stabilisce un modello unico di riconoscimento e valutazione dei contratti di leasing per il locatario (*lessee*) che prevede l'iscrizione del bene oggetto di *lease* anche operativo nell'attivo con contropartita un debito finanziario, fornendo inoltre la possibilità di non riconoscere come leasing i contratti che hanno ad oggetto i *"low-value assets"* e i leasing con una durata del contratto pari o inferiore ai 12 mesi. Al contrario, lo Standard non comprende modifiche significative per i locatori. Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2019 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le So-

cietà che applicano in via anticipata l'IFRS 15 - *Revenue from Contracts with Customers*.

In data 19 gennaio 2016 è stato pubblicato un emendamento allo IAS 12 "*Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses*". Il documento ha l'obiettivo di fornire alcuni chiarimenti sull'iscrizione delle imposte differite attive sulle perdite non realizzate al verificarsi di determinate circostanze e sulla stima dei redditi imponibili per gli esercizi futuri. Le modifiche si applicano a partire dal 1° gennaio 2017, ma ne è consentita l'adozione anticipata.

In data 29 gennaio 2016 è stato pubblicato un emendamento allo IAS 7 "*Disclosure Initiative*". Il documento ha l'obiettivo di fornire alcuni chiarimenti per migliorare l'informativa sulle passività finanziarie. In particolare, le modifiche richiedono di fornire un'informativa che permetta agli utilizzatori del bilancio di comprendere le variazioni delle passività derivanti da operazioni di finanziamento. Le modifiche si applicano a partire dal 1° gennaio 2017 ma è consentita un'applicazione anticipata. Non è richiesta la presentazione delle informazioni comparative relative ai precedenti esercizi.

In data 20 giugno 2016 è stato pubblicato un emendamento all'IFRS 2 "*Classification and measurement of share-based payment transactions*" che contiene alcuni chiarimenti in relazione alla contabilizzazione degli effetti delle *vesting conditions* in presenza di *cash-settled share-based payments*, alla classificazione di *share-based payments* con caratteristiche di *net settlement* e alla contabilizzazione delle modifiche ai termini e condizioni di uno *share-based payment* che ne modificano la classificazione da *cash-settled* a *equity-settled*. Le modifiche si applicano a partire dal 1° gennaio 2018, ma è consentita un'applicazione anticipata.

In data 12 settembre 2016 è stato pubblicato il documento "*Applying IFRS 9 Financial Instruments with IFRS 4 Insurance Contracts*": per le entità il cui business è costituito in misura predominante dall'attività di assicurazione, le modifiche hanno l'obiettivo di chiarire le preoccupazioni derivanti dall'applicazione del nuovo principio IFRS 9 alle attività finanziarie, prima che avvenga la sostituzione da parte dello IASB dell'attuale principio IFRS 4 con il nuovo principio attualmente in fase di predisposizione, sulla base del quale sono invece valutate le passività finanziarie.

In data 8 dicembre 2016 è stato pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2014-2016 Cycle*" (tra cui IFRS 1 *First-Time Adoption of International Financial Reporting Standards - Deletion of short-term exemptions for first-time adopters*, IAS 28 *Investments in Associates and Joint Ventures - Mea-*

suring investees at fair value through profit or loss: an investment-by-investment choice or a consistent policy choice, IFRS 12 *Disclosure of Interests in Other Entities - Clarification of the scope of the Standard*), che integra parzialmente i principi preesistenti.

In data 8 dicembre 2016 è stata pubblicata l'interpretazione IFRIC 22 "*Foreign Currency Transactions and Advance Consideration*" con l'obiettivo di fornire delle linee guida per transazioni effettuate in valuta estera ove siano rilevati in bilancio degli anticipi o acconti non monetari, prima della rilevazione della relativa attività, costo o ricavo. Tale documento fornisce le indicazioni su come un'entità deve determinare la data di una transazione, e di conseguenza, il tasso di cambio a pronti da utilizzare quando si verificano operazioni in valuta estera nelle quali il pagamento viene effettuato o ricevuto in anticipo. L'IFRIC 22 è applicabile a partire dal 1° gennaio 2018, ma è consentita un'applicazione anticipata.

In data 8 dicembre 2016 è stato pubblicato un emendamento allo IAS 40 "*Transfers of Investment Property*". Tali modifiche chiariscono i trasferimenti di un immobile ad, o da, investimento immobiliare. In particolare, un'entità deve riclassificare un immobile tra, o da, gli investimenti immobiliari solamente quando c'è l'evidenza che si sia verificato un cambiamento d'uso dell'immobile. Tale cambiamento deve essere ricondotto ad un evento specifico che è accaduto e non deve dunque limitarsi ad un cambiamento delle intenzioni da parte della Direzione di un'entità. Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2018, ma è consentita un'applicazione anticipata.

In data 11 settembre 2014 è stato pubblicato un emendamento all'IFRS 10 e IAS 28 "*Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture*" al fine di risolvere l'attuale conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10 relativo alla valutazione dell'utile o della perdita risultante dalla cessione o conferimento di un *non-monetary asset* ad una joint venture o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima. Al momento lo IASB ha sospeso l'applicazione di questo emendamento.

2.4 Criteri e metodologie di consolidamento

Le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 e sono state opportunamente rettifiche, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo.

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2016 di SEA, delle sue controllate, e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

Ai sensi dell'IFRS 10, sono considerate controllate le società sulle quali il Gruppo possiede contemporaneamente i seguenti tre elementi:

- (a) potere sull'impresa;
- (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa;
- (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti variabili.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale. I criteri adottati per il consolidamento integrale sono i seguenti:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro spettanza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei *fair value* delle attività trasferite e delle passività assunte dal Gruppo alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita. Gli oneri accessori alla transazione sono generalmente rilevati nel conto economico nel momento in cui sono sostenuti. Alla data di acquisizione, le attività identificabili acquisite e le passività assunte sono rilevate al *fair value* alla data di acquisizione; costituiscono un'eccezione le seguenti poste, che sono invece valutate secondo il loro principio di riferimento:
 - imposte differite attive e passive;
 - attività e passività per benefici ai dipendenti;
 - passività o strumenti di capitale relativi a pagamenti basati su azioni dell'impresa acquisita o pagamenti basati su azioni relativi al Gruppo emessi in sostituzione di contratti dell'impresa acquisita;
 - attività destinate alla vendita e *discontinued operation*;
- le acquisizioni di quote di minoranza relative a entità per le quali esiste già il controllo non sono considerate tali, bensì operazioni sul patrimonio netto; il Gruppo procede alla contabilizzazione a patrimonio netto dell'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita;
- gli utili e le perdite significativi, con i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei

confronti di terzi, sono eliminati, salvo che per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati se significativi, i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;

- gli utili o le perdite derivanti dalla cessione di quote di partecipazione in Società consolidate che comportano la perdita del controllo sono imputati a conto economico per l'ammontare corrispondente alla differenza fra il prezzo di vendita e la corrispondente frazione di patrimonio netto consolidato ceduta.

Società collegate

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo esercita un'influenza notevole, che si presume sussistere quando la partecipazione è compresa tra il 20% e il 50% dei diritti di voto.

Le partecipazioni in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

- il valore contabile di tali partecipazioni risulta allineato al patrimonio netto rettificato, ove necessario, per riflettere l'applicazione degli IFRS e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa; nel caso in cui, per effetto delle perdite, la Società valutata con il metodo in oggetto evidenzia un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo, laddove questo ultimo si sia impegnato ad adempiere a obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le variazioni patrimoniali delle Società valutate con il metodo del patrimonio netto non rappresentate dal risultato di conto economico sono contabilizzate direttamente a rettifica delle riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite significative non realizzati generati su operazioni poste in essere tra la capogruppo/ società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, a eccezione del caso in cui esse siano rappresentative di riduzione di valore.

2.5 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e

al capitale sociale al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015 delle società incluse nell'area di consolidamento con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 31/12/2016 (Euro)	Capitale sociale al 31/12/2015 (Euro)
SEA Handling SpA (in liquidazione) ⁽¹⁾	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	10.304.659	10.304.659
SEA Energia SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime SpA	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Signature Flight Support Italy S.r.l. (già Prime AviationServices SpA) ⁽²⁾	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	420.000	420.000
Consorzio Malpensa Construction	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano	51.646	51.646
Dufrital SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO SpA	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services Srl	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2016 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2016	Possesso del Gruppo al 31/12/2016	Possesso del Gruppo al 31/12/2015
SEA Handling SpA (in liquidazione) ⁽¹⁾	(1)	100%	100%
SEA Energia SpA	Integrale	100%	100%
SEA Prime SpA	Integrale	98,34%	98,34%
Consorzio Malpensa Construction	Integrale	51%	51%
Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA) ⁽²⁾	Patrimonio Netto	39,34%	98,34%
Dufrital SpA	Patrimonio Netto	40%	40%
SACBO SpA	Patrimonio Netto	30,979%	30,979%
SEA Services Srl	Patrimonio Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa SpA	Patrimonio Netto	25%	25%
Disma SpA	Patrimonio Netto	18,75%	18,75%

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

(2) Indirettamente tramite SEA Prime SpA Il 1° aprile 2016 SEA Prime SpA. ha trasferito 252 azioni, rappresentanti il 60% del capitale sociale della società Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA), ad una società terza. Pertanto, sino al 31 marzo 2016 la società, essendo controllata, è stata consolidata con il metodo integrale nel bilancio consolidato del Gruppo SEA. Dal 1° aprile 2016, data della perdita del controllo, la società è stata classificata tra le collegate e valutata con il metodo del patrimonio netto. Il 14 febbraio 2017 l'assemblea dei soci ha deliberato la trasformazione da Società per Azioni a Società a responsabilità limitata e la modifica della denominazione sociale da "Prime AviationServices" a "Signature Flight Support Italy".

2.6 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.

2.7 Criteri di valutazione

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. Tali elementi sono rilevati 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 a 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 mark up del 6% rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo sia di un mark up che un general constructor terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC12. La logica di determinazione del fair value discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto 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.

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 lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economi-

co "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, poiché si presuppone che i benefici economici futuri del bene verranno utilizzati dal concessionario.

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione allo Stato alla scadenza della concessione dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

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

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

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti simili

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

Computer software

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

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

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dal Gruppo 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 2041. In bilancio le immobilizzazioni sono esposte al netto dei contributi erogati dallo Stato.

Gli ammortamenti dei beni immobili di proprietà del Gruppo sono imputati 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’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 del Gruppo, 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 dal Gruppo non soggetti a obbligo di devoluzione gratuita.

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 l’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 a 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:

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, almeno alla chiusura di ogni esercizio.

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.

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 iden-

tificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando 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’awciamento, 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.

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate in una delle seguenti categorie in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate:

- attività finanziarie a *fair value* a conto economico;
- crediti e finanziamenti attivi;
- attività disponibili per la vendita.

Le attività finanziarie sono iscritte all’attivo patrimoniale nel momento in cui la Società diviene parte dei contratti connessi alle stesse. Le attività finanziarie cedute sono eliminate dall’attivo dello stato patrimoniale, quando il diritto a ricevere i flussi di cassa è trasferito unitamente a tutti i rischi e benefici associati alla proprietà.

Gli acquisti e le vendite di attività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta delle relative operazioni. Le attività finanziarie sono valutate come segue:

(a) Attività finanziarie a fair value a conto economico

Le attività finanziarie sono classificate in questa categoria se acquisite allo scopo di essere cedute nel breve termine. Le attività di questa categoria sono classifica-

te come correnti e valutate al *fair value*; le variazioni di *fair value* sono riconosciute a conto economico nell’esercizio in cui sono rilevate, se significative.

(b) Crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari, prevalentemente relativi a crediti verso clienti, non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell’attivo corrente, a eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell’attivo non corrente. Tali attività sono valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso d’interesse effettivo.

Se vi è un’obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore, l’attività è ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi di cassa ottenibili in futuro. Le perdite di valore sono rilevate a conto economico. Se negli esercizi successivi vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall’applicazione del costo ammortizzato.

(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria, ovvero che non trovano classificazione in nessuna delle precedenti categorie e sono compresi nelle attività non correnti a meno che il management intenda cederli nei 12 mesi successivi dalla data del bilancio. Tali attività finanziarie sono valutate al *fair value* e gli utili o perdite da valutazione sono imputati a una riserva di patrimonio netto afferente le “altre componenti dell’utile complessivo” (altre componenti del conto economico); la loro rilevazione a conto economico è effettuata solo nel momento in cui l’attività finanziaria viene effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni cumulate negative, quando si valuta che la riduzione di valore già rilevata a patrimonio netto non potrà essere recuperata in futuro.

Nel caso di partecipazioni classificate come partecipazioni disponibili per la vendita, un prolungato o significativo declino nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l’oggetto della copertura è formalmente documentata e l’efficacia della copertura, verificata

periodicamente, è elevata. Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del *fair value* degli strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*, es. copertura della variabilità del *fair value* di attività/passività a tasso fisso), i derivati sono rilevati al *fair value* con imputazione degli effetti a conto economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto. Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le coperture effettuate vengono designate a fronte dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari attribuibile ai rischi che in un momento successivo possono influire sul conto economico. La parte efficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati che sono stati designati come di copertura secondo i requisiti previsti dallo IAS 39, viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "altre componenti del conto economico complessivo"); tale riserva viene poi imputata a conto economico nell'esercizio in cui la transazione coperta influenza il conto economico. La parte inefficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati, così come l'intera variazione di *fair value* dei derivati, che non sono stati designati come di copertura o che non ne presentano i requisiti richiesti dal citato IAS 39, viene invece contabilizzata direttamente a conto economico nella voce "proventi / oneri finanziari".

Il *fair value* di strumenti finanziari quotati è basato sul prezzo corrente di offerta. Se il mercato di un'attività finanziaria non è attivo (o si riferisce a titoli non quotati), il Gruppo definisce il *fair value* utilizzando tecniche di valutazione che includono: il riferimento ad avanzate trattative in corso, riferimenti a titoli che posseggono le medesime caratteristiche, analisi basate sui flussi di cassa, modelli di prezzo basati sull'utilizzo di indicatori di mercato e allineati, per quanto possibile, alle attività da valutare.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato al netto del fondo svalutazione crediti. Qualora vi sia un'obiettivo evidenza di indicatori di riduzioni di valore, l'attività viene ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro.

L'obiettivo evidenza di perdita di valore è verificata considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti contrattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di insolvenza della controparte. I crediti sono 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; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stata effettuata la svalutazione. 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.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili, le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nello 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 nell'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 di 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 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

Le Società del Gruppo hanno 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 (TFR).

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale il Gruppo partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo 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. Il Gruppo adottava già al 31 dicembre 2012 l'*accounting choice* prevista dal principio IAS 19 che prevedeva che gli utili e perdite attuariali fossero rilevati direttamente nel patrimonio netto e, conseguentemente, l'entrata in vigore dello IAS 19R che elimina trattamenti alternativi a quello già adottato dal Gruppo non ha impatti sulla classificazione comparativa delle voci interessate.

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. Il Gruppo 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, sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutate 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 il Gruppo 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 il Gruppo ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato.

Operazioni di reverse factoring - factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, il Gruppo 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 il Gruppo ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza. I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo 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 al *fair value* del corrispettivo ricevuto per le prestazioni di servizi della gestione ordinaria dell'attività. Il ricavo è riconosciuto al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti. I ricavi, principalmente riferibili alle prestazioni di servizi sono riconosciuti nell'esercizio nel quale i servizi sono resi. I canoni attivi e le *royalty* sono riconosciuti nell'esercizio di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti. I ricavi di attività di *handling* sono riconosciuti per competenza temporale sulla base dei transiti dei passeggeri avvenuti nell'esercizio di riferimento. I ricavi derivanti dalla produzione di energia elettrica e termica sono contabilizzati per competenza sulla base delle quantità effettivamente prodotte espresse in kWh. Le tariffe applicate sono quelle previste dai contratti in essere; alcune sono a prezzo fisso altre a prezzo indicizzato.

Certificati verdi, certificati bianchi e Quote di emissione

Le Società che producono energia elettrica da fonti rinnovabili ricevono i certificati verdi dal Gestore

dei Servizi Energetici (GSE). La rilevazione dei ricavi avviene nell'esercizio di competenza sia nel caso di certificati emessi a preventivo sia nel caso di certificati emessi a consuntivo. In sede di redazione del Bilancio Consolidato è iscritto un credito verso il GSE in contropartita alla rilevazione dei ricavi che si regola al momento della vendita dei certificati con iscrizione del credito commerciale verso clienti. Analogo trattamento contabile è stato adottato con riferimento ai certificati bianchi che sono assegnati dal GSE (per la prima volta nel 2013, per gli anni 2012 e 2013) a seguito del riconoscimento come CAR (Cogenerazione ad Alto Rendimento) della centrale di Malpensa.

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 un 6% rappresentativo, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo 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, in presenza di una delibera formale di attribuzione sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20).

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.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica. Gli 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, sono considerati costi commerciali e, come tali, classificati nei "Costi operativi" e rilevati in correlazione ai ricavi a cui sono riferibili. In

particolare, a giudizio del management che monitora l'efficacia di queste iniziative commerciali alla pari di altre iniziative di *marketing* classificate tra i costi commerciali, nonostante tali incentivi siano parametrati a talune voci specifiche di ricavo e a esse proporzionate, per la loro natura di impulso al traffico o alla crescita dello scalo, da un punto di vista gestionale devono essere considerati unitariamente a tutti i costi sostenuti dalla Società in ambito commerciale e di *marketing* e sono quindi esposti nei *management account* e valutati nei KPI aziendali unitamente ai costi di *marketing*. In tale contesto è stata quindi presa la decisione di classificare tale fattispecie di incentivo, nella comunicazione finanziaria annuale in modo coerente alla visione gestionale.

Proventi finanziari

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

Oneri finanziari

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

Imposte

Le imposte correnti 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.

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". In caso di consolidato fiscale, ciascuna società trasferisce alla società consolidante il reddito o la perdita fiscale; la società consolidante rileva un credito nei confronti delle società che apportano imponibili fiscali pari all'IRES da versare. Per contro, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito.

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'assemblea. I dividendi distribuiti tra società del Gruppo sono eliminati dal conto economico.

3. Stime e assunzioni

La predisposizione del bilancio richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita. Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che, relativamente al Gruppo, 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 consolidati.

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società 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 del Gruppo e dal mercato, nonché dall’esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell’esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli Amministratori.

(b) Ammortamenti

L’ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. 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 del Gruppo 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. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. L’eventuale aggiornamento della residua vita utile comporterà una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

(c) Fondi rischi e oneri

Le società del Gruppo possono essere soggette 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 separato. 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

Se vi è l’obiettivo evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l’apposizione di un fondo svalutazione crediti. L’ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata su 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 consolidato del Gruppo.

(e) Attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità del credito finanziario verso Milan Airport Handling Trust, sorto con l’assegnazione della partecipazione Airport Handling al citato Trust e la sottoscrizione di strumenti finanziari partecipativi emessi da Airport Handling successivamente alla assegnazione al Trust, è effettuata sulla base delle migliori conoscenze delle prospettive di esito delle operazioni di cessione della società da parte del Trust e di valutazione del valore dell’interessenza residuale alla citata cessione ed è quindi soggetta all’ordinaria alea di incertezza dei processi negoziali di dismissione di investimenti finanziari nonché delle prospettive di redditività futura dell’investimento.

4. Gestione dei rischi

La strategia del Gruppo nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle *performance* finanziarie del Gruppo. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati. La gestione dei suddetti rischi è svolta dalla capogruppo che identifica, valuta ed effettua la copertura dei rischi finanziari in stretta collaborazione con le altre unità del Gruppo.

4.1 Rischio credito

Il rischio credito rappresenta l’esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie. Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di *default* di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale. Per il Gruppo 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 (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del

prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie). Al fine di controllare tale rischio, il Gruppo SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero. In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela 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. Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore. Il Gruppo SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso, o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione. Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali e dei relativi fondi svalutazione:

Crediti commerciali		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti commerciali verso clienti	159.619	163.309
- di cui scaduto	80.991	95.466
Fondo svalutazione crediti commerciali	(80.173)	(83.586)
Crediti commerciali verso imprese collegate	7.612	10.837
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(90)	(33)
Totale crediti commerciali netti	86.968	90.527

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

Crediti commerciali		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
da meno di 180 giorni	6.015	17.594
da più di 180 giorni	74.976	77.872
Totale crediti commerciali scaduti	80.991	95.466

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2016 e 2015, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a

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

Crediti commerciali		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti commerciali verso clienti	167.231	174.146
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	44.573	44.493
(ii) crediti oggetto di contestazioni	23.327	25.462
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	99.331	104.191
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	13.091	25.511
Fidejussioni e depositi cauzionali	74.274	73.606
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	74,8%	70,6%

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2016 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo 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, in capo a SEA Energia.

a) Rischio tasso di interesse

Il Gruppo SEA è esposto al rischio della variazione dei tassi di interesse in relazione alla necessità di finanziare le proprie attività operative e di impiegare la liquidità disponibile. Le variazioni dei tassi di interesse possono incidere positivamente o negativamente sul risultato economico

del Gruppo SEA, modificando i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento. Il Gruppo SEA gestisce tale rischio attraverso un opportuno bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l'obiettivo di mitigare l'effetto economico della volatilità dei tassi di interesse di riferimento. L'esposizione a tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA fa ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la meto-

dologia *cash flow hedge*. Al 31 dicembre 2016 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/ lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi. Si segnala che in tale data il Gruppo

SEA non faceva ricorso a indebitamento a breve termine). Il debito a medio-lungo termine al 31 dicembre 2016 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,20% e l'1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie):

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2016 e 2015					
(Importi in migliaia di Euro)		Al 31 dicembre 2016		Al 31 dicembre 2015	
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2021	300.000	3,125%	300.000	3,125%
Finanziamenti bancari su raccolta BEI	dal 2017 al 2035	261.538	1,22%	276.994	1,37%
o/w a Tasso fisso		57.895	3,89%	60.000	3,90%
o/w a Tasso variabile (*)		203.643	0,45%	216.994	0,67%
Altri finanziamenti bancari	2020	176	0,50%	85	0,50%
o/w a Tasso fisso		176	0,50%	85	0,50%
o/w a Tasso variabile		-	-	-	-
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		561.714	2,24%	577.079	2,28%

(*) Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 36% al 31.12.2016 e il 41% al 31.12.2015)
(ii) Euro 60 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2016 è pari a 561.714 migliaia di Euro, in diminuzione di 15.365 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2015, con un costo medio che si è ridotto di 4 *basis point*, toccando il 2,24% a fine anno. Si segnala che il costo di tale indebitamento, considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso

ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, è pari al 2,83%, in diminuzione rispetto al 2,92% di fine dicembre 2015 (-9 *basis point*).

Al 31 dicembre 2016 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di Euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in Euro MM)	Cedola	Tasso annuale
SEA SpA 3 1/8 04/17/21	SEA SpA	Irish Stock Exchange	XS1053334373	7	17/04/21	300	Fissa, annuale	3,125%

Il *fair value* dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, al 31 dicembre 2016 è pari a 596.283 migliaia di Euro (in riduzione rispetto a 591.660 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015, prevalentemente per effetto della dinamica dei tassi di mercato). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale ed interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;

- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2016;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello *spread* definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per cia-

scuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento. Nella tabella seguente sono indicati gli strumenti de-

rivati utilizzati dal Gruppo SEA per la copertura del rischio tasso di interesse (valutati contabilmente secondo il *cash flow hedge*).

Coperture tasso d'interesse							
(€/000)	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2016	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2016	Fair value al 31/12/2015
IRS	10.000	9.032	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.351,4)	(1.512,5)
	5.000	4.516	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(675,7)	(756,3)
	15.000	12.414	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.793,5)	(2.028,0)
	11.000		18/5/2011	15/9/2011	15/9/2016		(258,5)
	10.000	7.500	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.014,2)	(1.155,6)
	11.000	7.966	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.075,6)	(1.225,3)
	12.000	8.276	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.099,9)	(1.258,5)
	12.000	8.276	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.099,9)	(1.258,5)
COLLAR	10.000	7.500	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(810,3)	(905,6)
	11.000	7.586	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(800,3)	(897,9)
Totale		73.066				(9.720,8)	(11.256,7)

Il segno “-” indica il costo per il Gruppo SEA di un’eventuale chiusura anticipata dell’operazione in essere.
Il segno “+” indica il premio per il Gruppo SEA di un’eventuale chiusura anticipata dell’operazione in essere.

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 13.

b) Rischio di cambio

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

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas. Tali rischi dipendono dall’acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni si manifestano tanto direttamente quanto indirettamente, me-

diente formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing*. I rischi si evidenziano anche nella fase di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell’energia elettrica venduta a terzi. Si segnala che, nel corso del 2016, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterne effettuare nei periodi futuri.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un’efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha ottenuto delle linee di credito *committed* (*revol-*

- ving* e non), in grado di coprire l’impegno finanziario del Gruppo nei successivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell’indebitamento finanziario contrattualmente previsto;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

A fine 2016 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per 200 milioni di Euro, di cui 120 milioni di Euro di linea *revolving* disponibile sino ad aprile 2020 e 80 milioni di Euro relativi a linee su raccolta BEI, il cui utilizzo è previsto entro dicembre 2017, per durate comprese tra i 15 e i 20 anni. Al 31 dicembre 2016 il Gruppo SEA dispone anche di ulteriori 187.317 migliaia di Euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa. Il Gruppo SEA dispone di linee di credito *committed* e *uncommitted* in grado di garantire la copertura dei

fabbisogni finanziari futuri e i fabbisogni della gestione corrente, con una scadenza media dell’indebitamento finanziario di medio lungo termine di poco inferiore ai 6 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Non considerando il prestito obbligazionario, il restante indebitamento ha una scadenza di 7 anni (e di questo il 19% oltre i 10 anni). La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un’attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale. Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015:

Passività al 31 dicembre 2016					
(Importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	35,4	70,9	375,0	170,0	651,3
Debiti commerciali	161,5				161,5
Totale debito	196,9	70,9	375,0	170,0	812,8

Passività al 31 dicembre 2015					
(Importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	32,0	69,7	73,4	524,6	699,7
Debiti commerciali	164,5				164,5
Totale debito	196,5	69,7	73,4	524,6	864,2

A fine 2016 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti quasi esclusivamente dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell’ammortamento di alcune *tranche* di prestiti BEI e dagli interessi

dovuti sul totale dell’indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia la capacità dell’indebitamento finanziario del Gruppo SEA di assicurare anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare l’analisi ha considerato:

- depositi bancari;
- finanziamenti;
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.

Le ipotesi e i metodi di calcolo utilizzati nell’analisi di sensitività condotta dal Gruppo SEA sono i seguenti:

- a) Ipotesi:
- > si è valutato l’effetto sul conto economico del Gruppo SEA, al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015, di un’ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di – 50 *basis point*.
- b) Metodi di calcolo:
- > la remunerazione dei depositi bancari è correlata all’andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l’incremento/decremento degli interessi attivi

al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l’ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;

- > i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all’andamento dell’Euribor 6 mesi. L’incremento/ decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l’ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell’anno;
- > gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell’anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(Importi in migliaia di Euro)

	31 dicembre 2016		31 dicembre 2015	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-31,37	336,79	-299,25	389,59
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾	677,69	-1.085,99	984,52	-1.091,93
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾	-439,92	439,92	-136,37	474,83
Strumenti derivati di copertura (fair value) ⁽³⁾	-1.398,54	1.342,50	-1.627,42	1.729,20

(1) + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi
(2) + = ricavo da copertura; - = costo da copertura
(3) quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

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

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

predeterminate del livello dei *covenants* determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell’indice finanziario, l’applicazione di un correlato *spread* predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

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

5. Classificazione degli strumenti finanziari

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015 del Gruppo.

(Importi in migliaia di Euro)

	Al 31 dicembre 2016					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			16.776			16.776
Altri crediti non correnti			308			308
Crediti commerciali			86.968			86.968
Crediti per imposte			14.800			14.800
Altri crediti correnti			18.563			18.563
Altre attività finanziarie correnti			7.190			7.190
Cassa e disponibilità liquide			47.236			47.236
Totale	-	-	191.841	26	-	191.867
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing	9.721				539.348	549.069
- di cui debito verso obbligazionisti					298.008	298.008
Debiti commerciali					161.530	161.530
Debiti per imposte dell'esercizio					6.841	6.841
Altri debiti correnti					160.327	160.327
Passività finanziarie correnti esclusi leasing					27.499	27.499
Passività finanziarie correnti per leasing					31	31
Totale	9.721	-	-	-	895.576	905.297

(Importi in migliaia di Euro)

	Al 31 dicembre 2015					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			16.776			16.776
Altri crediti non correnti			1.692			1.692
Crediti commerciali			90.527			90.527
Crediti per imposte			12.751			12.751
Altri crediti correnti			13.286			13.286
Altre attività finanziarie correnti			7.190			7.190
Cassa e disponibilità liquide			55.502			55.502
Totale	-	-	197.724	26	-	197.750
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing	11.257				558.518	569.775
- di cui debito verso obbligazionisti					297.580	297.580
Passività finanziarie non correnti per leasing					31	31
Debiti commerciali					164.486	164.486
Debiti per imposte dell'esercizio					24.784	24.784
Altri debiti correnti					145.131	145.131
Passività finanziarie correnti esclusi leasing					23.431	23.431
Passività finanziarie correnti per leasing					548	548
Totale	11.257	-	-	-	916.929	928.186

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

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 dal Gruppo per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;

- livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;
- livello 3: altre informazioni.

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		9.721	
Totale		9.721	26

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		11.257	
Totale		11.257	26

5.2 Attività e passività cessate e risultato netto da attività cessate

Nel presente capitolo viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle *attività cessate* così come presentate nel Conto economico, nella Situazione patrimoniale-finanziaria e nel Rendiconto finanziario consolidati.

Da un punto di vista metodologico si precisa che, con l'applicazione dell'IFRS 5, il conto economico del settore *handling* di aviazione commerciale non concorre al risultato dell'esercizio 2016 su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma viene esposto in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da attività cessate". Stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al settore *handling* aviazione commerciale, esposte sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo.

Con riferimento al Rendiconto finanziario, tutti i flussi di cassa relativi alle *attività cessate* sono stati rappresentati in apposite voci relative alle operazioni dell'esercizio, alle attività di investimento e alle attività di finanziamento del Rendiconto finanziario consolidato. Si ricorda che al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015 le attività cessate e le passività connesse alle attività cessate e il risultato netto delle attività cessate sono quelli relativi a SEA Handling in liquidazione, visto che Airport Handling, per effetto dell'assegnazione al Trust Milan Airport Handling Trust, avvenuta il 26 agosto 2014, non rientra nel perimetro di consolidamento. Non si evidenziano limiti di comparabilità dei due esercizi in quanto SEA Handling in liquidazione era in entrambi gli esercizi una società non operativa.

Il dettaglio dei valori economici riportati tra le *Attività cessate* è di seguito presentato:

Conto Economico delle attività cessate				
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015	Delta	Delta %
Ricavi di gestione	383	4.946	(4.563)	-92,3%
Totale ricavi	383	4.946	(4.563)	-92,3%
Costi operativi				
Costi del lavoro	(120)	(316)	196	-62,0%
Altri costi operativi	(547)	(944)	397	-42,1%
Totale costi operativi	(667)	(1.260)	593	-47,1%
Margine Operativo lordo / EBITDA	(284)	3.686	(3.970)	-107,7%
Accantonamenti e svalutazioni	194	447	(253)	-56,6%
Ammortamenti	0	(458)	458	-100,0%
Risultato operativo	(90)	3.675	(3.765)	-102,4%
Proventi finanziari	2	2	0	0,0%
Risultato prima delle imposte	(88)	3.677	(3.765)	-102,4%
Imposte	(42)	(439)	397	-90,4%
Risultato netto da attività cessate	(130)	3.238	(3.368)	-104,0%

I ricavi di gestione dell'esercizio 2016 ammontano complessivamente a 383 migliaia di Euro e derivano dal proseguimento delle attività di liquidazione della società; in particolare, si riferiscono principalmente a ricavi diversi per sopravvenienze attive relative allo storno di fatture da ricevere e di note credito da emettere contabilizzate negli esercizi precedenti a seguito della definizione di contenziosi, con fornitori e clienti, sorti quando la Società era operativa.

I costi operativi sostenuti nell'esercizio 2016 sono pari a 667 migliaia di Euro e includono costi del personale, costi amministrativi e costi industriali.

Nell'esercizio 2016, il costo del lavoro si riferisce ai costi del personale SEA distaccato in SEA Handling e alle spese legali relative alla definizione di contenziosi in materia di lavoro.

Nell'esercizio 2016, i costi amministrativi e industriali sono pari a 547 migliaia di Euro e si riferiscono principalmente ai costi per le consulenze professionali e legali, agli emolumenti del Collegio Sindacale e al service amministrativo prestato da SEA SpA.

La voce accantonamenti e svalutazioni impatta posi-

tivamente sul conto economico e comprende: i) 131 migliaia di Euro relativi allo scioglimento del fondo oneri futuri, eccedente rispetto alle effettive necessità a seguito della conclusione favorevole di alcuni contenziosi in materia di lavoro, sorti quando la società era operativa; ii) 31 migliaia di Euro relativi a ripristini di valore di crediti ritenuti inesigibili in passato e incassati durante l'esercizio 2016; iii) 32 migliaia di Euro alla rilevazione del valore di vendita delle attrezzature cedute nel mese di gennaio 2017.

Nell'esercizio 2016 non sono stati contabilizzati ammortamenti. Gli ammortamenti dell'esercizio 2015, pari a 458 migliaia di Euro, erano stati calcolati, nonostante la liquidazione della Società, in ragione della locazione delle immobilizzazioni materiali.

La voce imposte, pari a 42 migliaia di Euro, si riferisce all'effetto *reversal* delle imposte anticipate contabilizzate al 31 dicembre 2015. Si precisa che nel 2016 non è stata rinnovata l'opzione per il consolidato fiscale del triennio 2016-2018 e, pertanto, non sono stati contabilizzati "benefici fiscali".

Le attività cessate e le passività connesse alle attività cessate al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015 sono di seguito riportate:

Situazione Patrimoniale e Finanziaria delle attività cessate		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali	32	8
Imposte differite attive	0	41
Totale Attività non correnti	32	49
Crediti commerciali	0	374
Altri crediti	1.522	4.580
Cassa e disponibilità liquide	9.178	6.499
Totale Attivo corrente	10.700	11.453
TOTALE ATTIVO delle attività cessate	10.732	11.502
PASSIVITÀ		
Capitale sociale	10.305	10.305
Altre riserve	(1.822)	(5.060)
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(130)	3.238
Patrimonio netto	8.353	8.483
Fondo rischi e oneri	1.704	1.877
Totale Passività non correnti	1.704	1.877
Debiti commerciali	645	1.065
Debiti per imposte dell'esercizio	7	3
Altri debiti	23	74
Totale Passivo corrente	675	1.142
TOTALE PASSIVITÀ connesse alle attività cessate	2.379	3.019
TOTALE PASSIVITÀ connesse alle attività cessate e PATRIMONIO NETTO	10.732	11.502

Le immobilizzazioni materiali mostrano un saldo al 31 dicembre 2016 pari a 32 migliaia di Euro. Tale valore è rappresentativo del valore di mercato dei cespiti. Sempre nell’ambito della procedura di liquidazione di SEA Handling SpA, i crediti commerciali si sono ridotti principalmente a seguito degli incassi relativi alle cessioni dei mezzi effettuate nel 2015. La riduzione degli altri crediti è legata in particolare all’incasso del credito per beneficio fiscale per l’opzione di consolidato fiscale at-

tiva tra SEA Handling in liquidazione e SEA SpA sino al 2015 e all’incasso del credito verso il Fondo Volo (2.325 migliaia di Euro). Rispetto al 31 dicembre 2015, i fondi per rischi e oneri diminuiscono di 173 migliaia di Euro per effetto dei rilasci, pari a 131 migliaia di Euro, e degli utilizzi, pari a 42 migliaia di Euro, conseguenti alla definizione dei contenziosi sorti con il personale nei precedenti esercizi e per pagamenti di danni provocati a terzi in precedenti esercizi.

Il dettaglio dei flussi finanziari relativi alle attività cessate è di seguito riportato:

Rendiconto Finanziario delle attività cessate		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Cash flow derivante dall'attività operativa		
Risultato prima delle imposte delle Attività Cessate	(88)	3.677
Rettifiche:		
Ammortamenti di imm. materiali ed immateriali	0	458
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(131)	222
Variazione dei fondi del personale	0	(15)
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(31)	(653)
Oneri finanziari netti	(1)	(2)
Altre variazioni non monetarie	(372)	(3.897)
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle attività cessate	(623)	(210)
Variazione crediti commerciali e altri crediti	2.309	3.658
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(157)	(24.945)
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle attività cessate	2.152	(21.287)
Incasso del beneficio fiscale al netto delle imposte sul reddito pagate	848	5.204
Cash flow generato (assorbito) dall'attività operativa delle attività cessate	2.377	(16.293)
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	301	4.988
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	0	426
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle attività cessate	301	5.414
Aumento di capitale e riserve di Patrimonio Netto	0	16.448
Interessi incassati	1	2
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento delle attività cessate	1	16.450
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	2.679	5.571
Disponibilità liquide di inizio periodo	6.499	928
Disponibilità liquide di fine periodo	9.178	6.499

Nel 2016 l'attività operativa delle attività cessate ha generato liquidità per 2.377 migliaia di Euro, principalmente a seguito degli incassi dei crediti ancora in essere verso il Fondo Volo. Nel mese di giugno 2016 è stato incassato il credito per il beneficio fiscale riconosciuto da SEA nell'ambito del consolidato fiscale del 2015, pari a 848 migliaia di Euro.

Nel 2016 il "Cash flow generato dall'attività di investimento" è pari a 301 migliaia di Euro ridotti a seguito degli incassi relativi alle cessioni dei mezzi effettuati nel 2015.

Il "Cash flow derivante dall'attività di finanziamento delle attività cessate" del 2016 è pressoché nullo mentre nel 2015 ammontava a 16.450 migliaia di Euro ed è stato quasi totalmente determinato dai versamenti effettuati dal socio SEA al fine di dotare finanziariamente la liquidazione della Società nel contesto degli impegni assunti con la lettera del 25 marzo 2014.

5.3 Informativa per settori operativi

A seguito dell'emissione di obbligazioni a tasso fisso per 300 milioni di Euro, avvenuta nel mese di aprile 2014, la Capogruppo rientra tra le società che, emettendo titoli azionari quotati in mercati regolamentati, sono tenute a fornire l'informativa richiesta dall'IFRS 8. Pertanto nella presente Relazione Finanziaria annuale sono esposti i dati per settore operativo al 31 dicembre 2016 e i relativi dati comparativi al 31 dicembre 2015. È importante sottolineare che per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento "traffico" risulta essere condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali. Il Gruppo SEA ha identificato tre *business* operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla gestione ed in particolare: (i) *Commercial Aviation*, (ii) *General Aviation*, (iii) *Energy*. Tali dati potrebbero pertanto differire rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*. Di seguito sono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali *business* operativi identificati.

Commercial Aviation: comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation*: le prime consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e nell'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale. I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, 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.

General Aviation: include sia le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate, sia le attività di *handling* afferenti a tale traffico. Il *business handling* di Aviazione Generale include l'attività svolta presso gli scali di Linate, Malpensa, Venezia Tessera e Roma Ciampino. Tale *business* è stato consolidato con il metodo integrale fino al 31 marzo 2016, data in cui si è perfezionata la cessione del 60% della partecipazione precedentemente detenuta dal Gruppo in tale segmento.

Energy: comprende la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata al mercato esterno.

Sono di seguito presentati i risultati principali per ciascun *business* operativo sopra descritto. Nelle tabelle seguenti sono esposti dati economici e patrimoniali afferenti i settori indicati, riconciliati con i dati presentati nella Relazione sulla gestione.

Informativa di settore: dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2016

(Importi in migliaia di Euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	634.109	15.891	41.897	(38.385)	653.512
di cui Intercompany	(8.239)	(4.141)	(26.005)	38.385	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	625.870	11.750	15.892	0	653.512
EBITDA	226.076	6.727	1.600		234.403
EBIT	144.873	4.907	219		149.999
Proventi (oneri) da partecipazioni					9.842
Oneri finanziari					(18.940)
Proventi finanziari					136
Risultato prima delle imposte					141.037
Investimenti in immobilizzazioni	62.663	5.647	1.177		69.487
Materiali	14.931	3.429	1.177		19.537
Immateriali	47.732	2.218	-		49.950

Informativa di settore: dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2015

(Importi in migliaia di Euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	614.793	16.829	43.364	(32.578)	642.408
di cui Intercompany	(4.052)	(650)	(27.876)	32.578	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	610.741	16.179	15.488	0	642.408
EBITDA	214.683	5.396	2.997		223.076
EBIT	140.028	3.546	2.491		146.065
Proventi (oneri) da partecipazioni					7.723
Oneri finanziari					(19.929)
Proventi finanziari					859
Risultato prima delle imposte					134.718
Investimenti in immobilizzazioni	80.821	3.110	2.849		86.780
Materiali	11.957	2.783	2.849		17.589
Immateriali	68.864	327	-		69.191

L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi operativi, esclusi accantonamenti e svalutazioni. L'EBITDA del periodo di confronto è stato pertanto riesposto secondo la nuova logica al fine di garantire la comparabilità dei dati.

6. Note alla situazione patrimoniale-finanziaria

6.1 Immobilizzazioni immateriali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2016 e 2015 relative alle immobilizzazioni immateriali.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Modifica del perimetro	Incrementi del periodo	Riclassifiche /giroconti	Distruzioni /vendite	Ammortam. /svalutazioni	Al 31 dicembre 2016
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.385.102		896	63.435	(1.624)		1.447.809
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	54.044		40.301	(60.731)			33.614
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	54.910			8.633			63.543
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.898		8.753	(8.658)			7.993
Altre	19.090	(9)		25	(362)		18.744
Valore lordo	1.521.044	(9)	49.950	2.704	(1.986)	0	1.571.703
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(451.198)			(74)	1.122	(38.191)	(488.341)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(48.537)	1				(7.073)	(55.609)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Altre	(16.877)	6			362	(133)	(16.642)
Fondo ammortamento	(516.612)	7	0	(74)	1.484	(45.397)	(560.592)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	933.904		896	63.361	(502)	(38.191)	959.468
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	54.044		40.301	(60.731)			33.614
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	6.373	1		8.633		(7.073)	7.934
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.898		8.753	(8.658)			7.993
Altre	2.213	(3)		25		(133)	2.102
Valore netto	1.004.432	(2)	49.950	2.630	(502)	(45.397)	1.011.111

La movimentazione relativa alla modifica del perimetro di consolidamento si riferisce alla perdita del controllo sulla partecipata Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA), a seguito della cessione del 60% della partecipazione, precedentemente detenuta da SEA Prime SpA, al Gruppo Signature.

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono stati rilevati diritti su beni in concessione per 959.468 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 a fronte di 933.904 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato, in quanto destinati a essere devoluti al concedente al termine della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2016 è pari a 38.191 migliaia di Euro.

Gli incrementi dell'esercizio pari a 63.435 migliaia di Euro derivano principalmente dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nei "Diritti su beni in concessione e acconti" e da ri-classifiche e giroconti tra immobilizzazioni immateriali e materiali.

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 7.8.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 33.614 migliaia di Euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2016. L'incremento, pari a 40.301 migliaia di Euro, è espresso al netto del contributo dello Stato pari a 5.307 migliaia di Euro, incassato a dicembre 2016, per la realizzazione della stazione ferroviaria del Terminal 2 di Malpensa. Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 32.700 migliaia di Euro e riguardano: i) la prosecuzione dei lavori di *restyling* dell'aerostazione del Terminal 1, con la realizzazione di nuove aree commerciali, delle aree di imbarco remote Schengen, in zona nord e il rinnovo dell'impiantistica antincendio; ii) nell'area Cargo, il completamento del nuovo fabbricato merci (destinato a un vettore Cargo) e la realizzazione di un secondo magazzino da destinare a operatori Cargo; iii) la conclusione dei lavori di realizzazione

dei nuovi filtri di sicurezza, dei nuovi banchi *check-in* e la riqualificazione dell'area di riconsegna dei bagagli presso il Terminal 2; iv) il completamento dei lavori di realizzazione della nuova stazione ferroviaria, con relativo collegamento ferroviario. A Linate il valore delle opere realizzate ammonta a 7.601 migliaia di Euro e si riferiscono, principalmente, all'ampliamento del piazzale ovest e agli interventi di *restyling* del Terminal, di cui sono attualmente in fase di ultimazione le attività di progettazione.

Relativamente alle infrastrutture di volo, infine, sia a Malpensa sia a Linate sono proseguiti gli interventi di riqualifica impiantistica finalizzati alla predisposizione dei sistemi *Advanced Surface Movement Guidance and Control System* che permetteranno una più chiara ed univoca indicazione dei percorsi da seguire, durante la fase di rullaggio degli aeromobili, nonché una migliore e più efficiente gestione delle luci sulle piste di rullaggio. Le riclassifiche a beni in concessione, sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere sul Terminal 1 e completamento del magazzino Cargo di Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 7.934 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (6.373 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale, sia gestionale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato nel corso del 2016 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, di cui 8.658 migliaia di Euro relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti", che al 31 dicembre 2016 presenta un saldo residuo di 7.993 migliaia di Euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2016 il Gruppo non ha individuato indicatori di *impairment*.

Nel corso dell’esercizio 2015 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Incrementi del periodo	Riclassifiche /giroconti	Distruzioni /vendite	Ammortam. /svalutazioni	Al 31 dicembre 2015
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.331.788		56.003	(598)	(2.091)	1.385.102
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	45.497	62.089	(53.542)			54.044
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell’ingegno ed altre	54.838		348	(276)		54.910
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.258	7.050	(410)			7.898
Altre	17.583	52	1.455			19.090
Valore lordo	1.450.964	69.191	3.854	(874)	(2.091)	1.521.044
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(415.458)		(20)	235	(35.955)	(451.198)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell’ingegno ed altre	(41.979)				(6.558)	(48.537)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.356)		(1.393)		(128)	(16.877)
Fondo ammortamento	(472.793)	0	(1.413)	235	(42.641)	(516.612)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	916.330		55.983	(363)	(38.046)	933.904
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	45.497	62.089	(53.542)			54.044
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell’ingegno ed altre	12.859		348	(276)	(6.558)	6.373
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.258	7.050	(410)			7.898
Altre	2.227	52	62		(128)	2.213
Valore netto	978.171	69.191	2.441	(639)	(44.732)	1.004.432

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione delle

immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2015 al 31 dicembre 2016.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Modifica perimetro	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni /vendite	Ammortam. /svalutazioni	Al 31 dicembre 2016
Valore lordo							
Beni immobili	201.565		661	4.792	(151)	5	206.872
Impianti e macchinari	111.590	(753)	782	(13)	(4.096)		107.510
Attrezzature industriali e commerciali	37.728	(36)	6.265	19	(5.286)		38.690
Altri beni mobili	107.932	(260)	1.876	2.373	(49.400)		62.521
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.411		9.953	(9.875)			8.489
Valore lordo	467.226	(1.049)	19.537	(2.704)	(58.933)	5	424.082
Fondo ammortamento e svalutazioni							
Beni immobili	(82.221)				125	(6.290)	(88.386)
Impianti e macchinari	(67.392)	708		73	3.848	(2.599)	(65.362)
Attrezzature industriali e commerciali	(35.089)	17		(22)	5.200	(1.706)	(31.600)
Altri beni mobili	(91.599)	207		23	48.723	(5.812)	(48.458)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Fondo ammortamento e svalutazioni	(276.301)	932		74	57.896	(16.407)	(233.806)
Valore netto							
Beni immobili	119.344		661	4.792	(26)	(6.285)	118.486
Impianti e macchinari	44.198	(45)	782	60	(248)	(2.599)	42.148
Attrezzature industriali e commerciali	2.639	(19)	6.265	(3)	(86)	(1.706)	7.090
Altri beni mobili	16.333	(53)	1.876	2.396	(677)	(5.812)	14.063
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.411		9.953	(9.875)			8.489
Valore netto	190.925	(117)	19.537	(2.630)	(1.037)	(16.402)	190.276

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del *business Commercial Aviation* sia quelli in relazione alle attività *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all’applicazione dell’IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli legati alle attività *Non Aviation*, hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa. Gli incrementi delle “Immobilizzazioni materiali” comprendono, inoltre, l’acquisto di nuove attrezzature *de-icer* e di macchine spazzaneve per 3.793 migliaia di Euro, nonché nuovi terminali video per 940 migliaia

di Euro. Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all’andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2016 il Gruppo non ha individuato indicatori di *impairment*. Tutte le immobilizzazioni, 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 2016, rispettivamente a 503.601 migliaia di Euro e 5.517 migliaia di Euro.

Nel corso dell’esercizio 2015 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

<i>(Importi in migliaia di Euro)</i>						
	Al 31 dicembre 2014	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni /vendite	Ammortamenti /svalutazioni	Al 31 dicembre 2015
Valore lordo						
Beni immobili	194.797	437	6.402	(71)		201.565
Impianti e macchinari	108.719	3.047	(51)	(125)		111.590
Attrezzature industriali e commerciali	35.642	2.181		(95)		37.728
Altri beni mobili	102.846	2.479	4.057	(1.450)		107.932
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.662	9.445	(12.695)	(1)		8.411
Valore lordo	453.666	17.589	(2.287)	(1.742)		467.226
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(75.816)		(152)	38	(6.291)	(82.221)
Impianti e macchinari	(64.808)		(2)	119	(2.701)	(67.392)
Attrezzature industriali e commerciali	(33.529)			95	(1.655)	(35.089)
Altri beni mobili	(86.780)			1.417	(6.236)	(91.599)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Fondo ammortamento e svalutazioni	(260.933)		(154)	1.669	(16.883)	(276.301)
Valore Netto						
Beni immobili	118.981	437	6.250	(33)	(6.291)	119.344
Impianti e macchinari	43.911	3.047	(53)	(6)	(2.701)	44.198
Attrezzature industriali e commerciali	2.113	2.181			(1.655)	2.639
Altri beni mobili	16.066	2.479	4.057	(33)	(6.236)	16.333
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.662	9.445	(12.695)	(1)		8.411
Valore netto	192.733	17.589	(2.441)	(73)	(16.883)	190.925

6.3 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

Investimenti immobiliari		
<i>(Importi in migliaia di Euro)</i>		
	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Valore lordo	4.125	4.148
Fondo ammortamento	(727)	(736)
Totale investimenti immobiliari netti	3.398	3.412

Movimentazione fondo ammortamento		
<i>(Importi in migliaia di Euro)</i>		
	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Valori iniziale	(736)	(734)
Decrementi	11	-
Ammortamenti	(2)	(2)
Valore finale	(727)	(736)

La voce include i valori dei fabbricati a uso civile non strumentali all’attività d’impresa del Gruppo (appartamenti e box). Pur in presenza di condizioni di incertezza connesse al mercato immobiliare non si ravvisano perdite di valore degli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2016.

6.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione della voce “partecipazioni in società collegate” dal 31 dicembre 2015 al 31 dicembre 2016.

Partecipazioni in società collegate						
<i>(Importi in migliaia di Euro)</i>						
	Movimentazione					
	Al 31 dicembre 2015	modifica perimetro	storno plusvalenza cespiti	incrementi / rivalutazioni	decrementi / svalutazioni	Al 31 dicembre 2016
SACBO SpA	30.647			4.992	(1.800)	33.839
Dufrital SpA	10.835			1.199	0	12.034
Disma SpA	2.642			244	(281)	2.605
Malpensa Logistica Europa SpA	2.560			295	(173)	2.682
SEA Services Srl	703			358	(680)	381
Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services SpA)	0	233	(75)		(102)	56
Totale	47.387	233	(75)	7.088	(3.036)	51.597

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia. Il patrimonio netto delle società collegate è stato rettificato per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 31 dicembre 2016 ammonta a 51.597 migliaia di Euro rispetto 47.387 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015. La colonna “modifica perimetro” si riferisce all’iscrizione della società Signature Flight Support Italy Srl tra le società collegate a seguito della vendita (avvenuta il 1° aprile 2016) del 60% del suo capitale sociale ad una società terza da parte di SEA Prime SpA, che ne ha detenuto il 100% sino al 31 marzo 2016. La colonna “storno plusvalenza cespiti” si riferisce alla scrittura effettuata a livello di consolidato e relativa alla

plusvalenza realizzata da SEA Prime SpA a seguito della vendita di cespiti a Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services SpA).

Si informa inoltre che a dicembre 2016 l’Assemblea degli azionisti di SACBO ha approvato la proposta di acquisto di azioni proprie detenute dalla Provincia di Bergamo, corrispondenti al 3% del capitale sociale, per un valore pari a 6.804.000 Euro. L’operazione non ha avuto impatti sul capitale sociale della società, né effetti diluitivi relativi alla quota detenuta da SEA, pertanto non è stata contemplata nella valutazione della partecipazione nel Bilancio consolidato del Gruppo SEA, rimandando il recepimento degli effetti allorquando verrà deliberata la destinazione delle azioni proprie così come previsto dai Principi contabili di riferimento.

6.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Si riporta di seguito l’elenco delle Partecipazioni disponibili per la vendita:

Ragione Sociale	% Possesso	
	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport SpA	0,227%	0,227%
Aereopuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%
Sita Soc. Intern. De Telecom. Aeroneonautiques (società di diritto belga)	6 quote	12 quote

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle partecipazioni disponibili per la vendita dell’esercizio 2016:

Ragione Sociale	Movimentazione			
	Al 31 dicembre 2015	incrementi/ rivalutazioni/ riclassifiche	decrementi/ svalutazioni	Al 31 dicembre 2016
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25			25
Romairport SpA	1			1
Aereopuertos Argentina 2000 SA				
Sita Soc. Intern. De Telecom. Aeroneonautiques (società di diritto belga)	0			0
Totale	26	-	-	26

Per la partecipazione in Aeropuertos Argentina 2000 SA si rimanda a quanto descritto nel Bilancio Separato di SEA.

6.6 Imposte differite attive

Di seguito si riporta il dettaglio delle imposte differite attive:

Imposte differite attive nette		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Imposte anticipate attive	81.808	83.291
Imposte anticipate passive	(38.143)	(41.009)
Totale imposte differite attive nette	43.665	42.282

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l’esercizio 2016 è riepilogata di seguito:

Imposte anticipate nette					
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Modifica perimetro	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	Al 31 dicembre 2016
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	34.566		(764)		33.802
Sval. Imm. Materiali (impairment test)	14.399		(111)		14.288
Fondi rischi ed oneri	11.759		(1.587)		10.172
Fondo crediti tassato	9.155	(6)	(492)		8.657
Contenzioso lavoro			3.320		3.320
Valutazione a fair value dei derivati	2.587			(438)	2.149
Attualizzazione TFR (IAS 19)	2.522		(677)	(900)	945
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	2.921				2.921
Perdita fiscale prospettica da SEA Handling in liquidazione al netto del beneficio	42		(42)		0
Perdita fiscale Prime Aviation Services	135	(135)			0
Ammortamenti	1.510		155		1.665
Altre	3.695	(1)	197		3.890
Totale imposte anticipate	83.291	(143)	(2)	(1.339)	81.808
Ammortamenti	(33.997)		1.085		(32.912)
Allocazione plusvalore acquisizione SEA Prime	(5.582)		245		(5.337)
Attualizzazione TFR (IAS 19)	(1.554)			1.554	0
Altro	124		(17)		106
Totale imposte differite	(41.009)	0	1.313	1.554	(38.143)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	42.282	(143)	1.311	215	43.665

La voce “modifica perimetro” si riferisce alla perdita del controllo sulla partecipata Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services SpA).
Si precisa che la voce “attualizzazione TFR (IAS 19)” presente tra le imposte differite passive per 1.554 migliaia di

Euro è stata riclassificata per natura nella corrispondente voce delle imposte anticipate.
L'aliquota IRAP per la Capogruppo SEA SpA è pari a 4,2%, mentre per le altre società consolidate integralmente dal Gruppo è pari a 3,9%.

6.7 Altre attività finanziarie correnti e non correnti

Di seguito la tabella delle altre attività finanziarie correnti e non correnti:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Altre Attività finanziarie non correnti	16.776	16.776
Altre Attività finanziarie correnti	7.190	7.190
Altre Attività finanziarie correnti e non correnti	23.966	23.966

Il saldo della quota corrente e non corrente delle altre attività finanziarie si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate nell'esercizio 2013 e 2014 per complessivi 1.034 migliaia di Euro, a fronte delle perdite generate prima della cessione al Trust.

Si ricorda che la società è stata costituita il 9 settembre 2013 con un capitale sociale di 10 migliaia di Euro versato interamente dall'unico socio SEA il 27 settembre 2013. In data 30 ottobre 2013, l'Assemblea Straordinaria di Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino ad un massimo di 90 migliaia di Euro, da offrire in opzione al socio SEA, aumento interamente sottoscritto con versamenti effettuati nel mese di novembre 2013 e di febbraio 2014.

In data 3 aprile 2014, l'Assemblea Ordinaria della società Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di 2.500 migliaia di Euro da offrire in opzione al socio SEA. La prima tranche di 500 migliaia di Euro era stata sottoscritta in assemblea e versata contestualmente dal socio SEA. Le due tranche successive erano state versate da SEA a giugno 2014 (710 migliaia di Euro) e luglio 2014 (1.290 migliaia di Euro) su richiesta del Consiglio di Amministrazione di Airport Handling.

In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA aveva deliberato la costituzione del Trust, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale, allo scopo di adottare ogni miglior procedura per attuare la discontinuità con l'attività di handling, precedentemente svolta da SEA Handling SpA, ai termini e alle condizioni previsti nell'atto istitutivo del Milan Airport Handling Trust.

In data 27 agosto 2014 l'Assemblea ordinaria di Airport Handling Srl aveva deliberato l'aumento di capitale sociale a 5.000 migliaia di Euro, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data, SEA socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di Trust aveva trasferito al Trust di scopo

"Milan Airport Handling Trust": (i) l'intera partecipazione di nominali 5.000 migliaia di Euro; (ii) ogni diritto alla medesima spettante in dipendenza dell'aumento di capitale di Airport Handling. Il tutto senza corrispettivo alcuno e in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del Trust. Successivamente a tale trasferimento di proprietà, in data 27 agosto 2014, era avvenuta la trasformazione di Airport Handling Srl in Società per Azioni, con nomina dei nuovi organi sociali ed emissione di n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di 1 migliaia di Euro ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'azionista unico Milan Airport Handling Trust. Tali SFP hanno caratteristica di *equity* (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società. In data 28 agosto 2014 SEA aveva provveduto al corrispondente versamento per 20.000 migliaia di Euro. Il 23 marzo 2016 si è conclusa l'operazione di cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del Consiglio di Amministrazione e pertanto della *Governance* di Airport Handling. A seguito della cessione si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie oggetto di cessione.

L'investimento di dnata in Airport Handling porta ad una valorizzazione della società di 25 milioni di Euro, importo che conferma gli attivi patrimoniali iscritti in Bilancio. La transazione ha comportato il pagamento di 7,5 milioni di Euro da parte di dnata a fronte della cessione del primo 30% che rimarranno vincolati per un prefissato periodo di tempo a garanzia di dnata e prevede l'ulteriore pagamento di 10 milioni di Euro per l'acquisizione della quota addizionale del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal Trustee e SEA).

6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

Altri crediti non correnti		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Altri crediti	308	363
Crediti verso lo Stato per contributi ex lege 449/85	-	1.329
Totale altri crediti non correnti	308	1.692

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 1.328 migliaia di Euro (1.329 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), sono interamente coperti dal fondo svalutazione crediti e sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell' "Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa.

I crediti verso altri, pari ad 308 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (363 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) non evidenziano una variazione significativa e si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

6.9 Rimanenze

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

Rimanenze		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Materie prime, sussidiarie e di consumo	4.585	5.165
Fondo obsolescenza magazzino	(444)	(300)
Totale rimanenze	4.141	4.865

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.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un

fondo svalutazione rimanenze pari a 444 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (300 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015). I valori sono esposti al netto del sopradetto fondo.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2016:

Movimentazione fondo obsolescenza magazzino	
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
Valore iniziale	(300)
Accantonamento	(250)
Utilizzo	106
Valore finale fondo obsolescenza magazzino	(444)

6.10 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti commerciali verso clienti	79.446	79.690
Crediti commerciali verso imprese collegate	7.522	10.837
Totale crediti commerciali netti	86.968	90.527

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere. I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime che è stato descritto nei precedenti paragrafi 2.7 e 4.1 a cui si rimanda. La riduzione dei crediti commerciali verso imprese collegate è sostanzialmente dovuta alle tempistiche di scadenza e relativo incasso delle fatture.

Nell'esercizio 2016 è proseguita la gestione di parte dei crediti mediante operazioni di factoring. I crediti ceduti a seguito di operazioni di factoring sono eliminati dall'attivo dello stato patrimoniale solo se i rischi ed 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. Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti commerciali		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Fondo iniziale	(83.619)	(89.742)
(Incrementi)/scioglimenti	(2.744)	5.456
Utilizzi	6.022	667
Modifica perimetro	78	-
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(80.263)	(83.619)

Gli accantonamenti al fondo sono esposti al netto degli scioglimenti e sono pari a 2.744 migliaia di Euro per il 2016 (5.456 migliaia di Euro di scioglimenti netti per l'esercizio 2015). Gli accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali. Gli utilizzi

sono riconducibili alla chiusura nel corso del periodo dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati. La voce "modifica perimetro" si riferisce al deconsolidamento avvenuto a partire dal 1° aprile 2016 in seguito alla perdita del controllo sulla partecipata Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services SpA).

6.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

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

Crediti per imposte e altri crediti correnti		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti per imposte	14.800	12.751
Altri crediti correnti	18.563	13.286
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	33.363	26.037

I crediti tributari, pari a 14.800 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016, si riferiscono principalmente a:

- per 10.414 migliaia di Euro (10.414 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) alla rideterminazione dell'IRES degli anni 2007-2011 a seguito del riconoscimento della deducibilità dall'IRES dell'IRAP relativa al costo del personale ai sensi delle disposizioni ex art. 2, comma 1, del D.L. n. 201/2011 (convertito in L. n. 214/2011) con conseguente presentazione dell'apposita istanza di rimborso;

- per 2.873 migliaia di Euro (1.293 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) a crediti per imposte correnti;
- per 909 migliaia di Euro (394 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) a crediti IVA;
- per 604 migliaia di Euro (634 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) ad altri crediti fiscali.

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

Altri crediti correnti		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti v/GSE per certificati bianchi e verdi	9.530	4.780
Crediti per dividendi da incassare	1.901	-
Crediti per incassi vari	278	279
Crediti verso compagnie assicurative	232	406
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	203	245
Valori postali e bolli	25	-
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	3	3
Altri crediti	6.391	7.573
Totale altri crediti correnti	18.563	13.286

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 18.563 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (13.286 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) e si compone delle voci sotto dettagliate. I crediti verso GSE vantati dal Gruppo SEA per certificati bianchi e verdi ammontano a 9.530 migliaia di Euro. Tale ammontare include i crediti vantati da SEA Energia verso il Gestore Servizi Energetici relativamente alla stima dei "certificati verdi" del 2015 (pari a 3.733 migliaia di Euro al netto del relativo fondo svalutazione crediti) e della stima dei "certificati verdi" e dei "certificati bianchi" del 2016 (pari rispettivamente a 4.677 e 1.120 migliaia di Euro). Si pre-

cisa che al 31 dicembre 2016 è stato stanziato un fondo svalutazione crediti per i certificati verdi 2015, pari a 307 migliaia di Euro, a seguito del sopralluogo, effettuato nel marzo del 2016, per la verifica dei dati forniti per la richiesta dei certificati verdi da teleriscaldamento per la centrale di Linate, per il quale in riferimento alle annualità 2010-2014 il GSE ha chiesto la restituzione di 17.106 certificati verdi già incassati dal Gruppo SEA, che ha pertanto adeguato il credito ancora in essere per certificati verdi 2015 al perimetro di calcolo individuato dal GSE. Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguente alla sentenza

della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di handling per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per 3.889 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 è interamente coperto dal fondo svalutazione crediti. Tale credito era relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2014. I crediti per dividendi da incassare si riferiscono, per un importo pari a 1.901 migliaia di Euro ai dividendi deliberati dall'assemblea degli azionisti di Airport Handling SpA del 6 maggio 2016 sulla destinazione dell'utile dell'esercizio 2015. SEA SpA detiene il diritto a ricevere il dividendo deliberato dall'Assemblea degli azionisti in

quanto titolare di Strumenti Finanziari Partecipativi. I crediti per incassi vari, pari a 278 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 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. La voce "Altri crediti" si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell'esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori.

Di seguito la movimentazione del Fondo svalutazione altri crediti correnti:

Fondo svalutazione altri crediti		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Fondo iniziale	(4.045)	(2.285)
(Incrementi)/scioglimenti	(307)	(1.760)
Modifica perimetro	156	
Totale fondo svalutazione altri crediti	(4.196)	(4.045)

La voce "modifica perimetro" si riferisce alla perdita del controllo sulla partecipata Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services SpA).

6.12 Cassa e disponibilità liquide

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

Cassa e disponibilità liquide		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Depositi bancari e postali	47.178	55.422
Denaro e valori in cassa	58	80
Totale	47.236	55.502

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2016 è in diminuzione di 8.266 migliaia di Euro rispetto all'anno precedente. La composizione della liquidità a fine 2016 è la seguente: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 45.558 migliaia di Euro (53.398 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), depositi bancari non disponibili per 1.620 migliaia di Euro prevalentemente a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi (2.024 migliaia di Euro al

31 dicembre 2015), denaro e valori in cassa per 58 migliaia di Euro (80 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato. Si segnala che la liquidità al 31 dicembre 2016 non include l'escrow account sul quale sono depositati 6.000 migliaia di Euro a fronte dell'incasso del prezzo di vendita del 30% degli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti dal Gruppo SEA in Airport Handling.

6.13 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2016 il capitale sociale della Società ammonta a 27.500 migliaia di Euro. Il valore nominale per ciascuna azione è pari a 0,11 Euro. La movimentazione del patrimonio netto è riportata ne-

gli schemi di bilancio. Si riporta di seguito la riconciliazione tra il patrimonio netto della Capogruppo SEA SpA e il patrimonio netto di consolidato.

(Importi in migliaia di Euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2015	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31 dicembre 2016
Bilancio della Capogruppo	301.854	(62.850)	(173)	87.856	326.687
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	13.428			1.527	14.955
Rettifiche per valutazione equity collegate	36.608			4.088	40.696
Altre scritture di consolidamento	(6.681)			173	(6.508)
Bilancio Consolidato	345.209	(62.850)	(173)	93.644	375.830

6.14 Fondo rischi e oneri

La voce "Fondo rischi e oneri", movimentata dalla seguente tabella, è così composta:

Fondo rischi e oneri						
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Modifica perimetro	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi /riclassifiche	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2016
Fondo di ripristino e sostituzione	136.160		17.193	(16.387)		136.966
Fondo oneri futuri	41.742	(193)	3.902	(5.489)	(2.867)	37.095
Totale fondo rischi e oneri	177.902	(193)	21.095	(21.876)	(2.867)	174.061

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 136.966 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (136.160 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), 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. La voce "modifica perimetro" si riferisce all'uscita dal perimetro di consolidamento della partecipata Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services SpA) a seguito della perdita del controllo avvenuto in data 1° aprile 2016 con la cessione del 60% della partecipazione detenuta da SEA Prime SpA.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione dei fondi per oneri futuri:

Fondo oneri futuri						
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Modifica perimetro	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi /riclassifiche	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2016
Accantonamenti in materia di lavoro	8.261		250	(1.614)	(2)	6.895
Contenziosi con appaltatori	550			(550)		-
Franchigie assicurative	3.356	(145)	629	(598)	(106)	3.136
Rischi fiscali	6.119	(48)	268	(1.954)	(1.885)	2.500
Certificati verdi			1.049			1.049
Fondi diversi	23.456		1.706	(773)	(874)	23.515
Totale fondo oneri futuri	41.742	(193)	3.902	(5.489)	(2.867)	37.095

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 2015.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce principalmente:

- per 1.000 migliaia di Euro all'importo accantonato da SEA SpA per la copertura dei contenziosi di natura tributaria per i quali la Società è oggetto di accertamenti da parte degli organi competenti. Si precisa che nell'esercizio 2016, SEA ha definito il contenzioso avviato nel 2015 dall'Agenzia delle Dogane, sugli scali di Malpensa e Linate per l'attività di energia elettrica, avente ad oggetto la regolarità degli adempimenti, in materia di accise, previsti dal D.lgs. n. 504/1995 (T.U.A.). Gli importi definiti hanno trovato piena copertura nel fondo stanziato nell'esercizio 2015 (per un maggiore dettaglio si rimanda alla Relazione sulla gestione al paragrafo Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2016);
- per 1.500 migliaia di Euro all'importo accantonato da SEA Prime SpA, per far fronte alle passività correlate al mancato versamento dell'IVA di Gruppo da parte della ex controllante per gli anni 2011 e 2012.

La voce "Certificati verdi" per 1.049 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 si riferisce alla società SEA Ener-

gia. In data 19 dicembre 2016, il Gestore dei Servizi Energetici ha trasmesso alla società un verbale redatto a seguito del sopralluogo per la verifica dell'attendibilità dei dati forniti per l'emissione dei certificati verdi richiesti per la centrale di Linate. Il GSE ha chiesto la restituzione di 17.106 certificati verdi, già incassati, per il periodo 2010 – 2014 (di cui 12.435 di competenza della Società e 4.671 di competenza A2A) che ha comportato l'iscrizione di un fondo oneri futuri pari a 1.049 migliaia di Euro.

La voce "Fondi diversi" per 23.515 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 è principalmente composta nel modo seguente:

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

6.15 Fondi relativi al personale

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

Fondi relativi al personale		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Fondo iniziale	48.239	50.505
Modifica perimetro	(399)	
(Proventi)/oneri finanziari	645	801
Utilizzi	(1.079)	(1.203)
(Utili)/Perdite attuariali	1.814	(1.864)
Totale fondi relativi al personale	49.220	48.239

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.

La voce "modifica perimetro" si riferisce agli effetti derivanti dal deconsolidamento di Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services SpA) a partire

dal 1° aprile 2016, data della perdita del controllo e del passaggio dal consolidamento integrale alla valutazione all'*equity*.

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

Basi tecniche economiche-finanziarie	
	Al 31 dicembre 2016
Tasso annuo di attualizzazione	1,31%
Tasso annuo di inflazione	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,63%

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

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2016 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

Variazione delle ipotesi	
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
+1% sul tasso di turnover	47.816
-1% sul tasso di turnover	48.407
+1/4% sul tasso annuo di inflazione	48.855
-1/4% sul tasso annuo di inflazione	47.351
+1/4% sul tasso annuo di attualizzazione	46.902
-1/4% sul tasso annuo di attualizzazione	49.334

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)	Al 31 dicembre 2016
Duration del piano	10,8

Erogazioni previste	
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
Annualità 1	2.100
Annualità 2	2.116
Annualità 3	1.892
Annualità 4	2.550
Annualità 5	2.837

6.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015. Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016		Al 31 dicembre 2015	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	19.688	241.207	15.456	260.853
Debito per oneri su finanziamento	1.140		1.366	
Fair value derivati		9.721		11.257
Debiti verso le banche	20.828	250.928	16.822	272.110
Debiti verso obbligazionisti		298.009		297.580
Debiti per oneri su obbligazioni	6.627		6.609	
Debiti per leasing	31		548	31
Debiti per finanziamenti agevolati	44	132		85
Debiti verso altri finanziatori	6.702	298.141	7.157	297.696
Totale passività correnti e non correnti	27.530	549.069	23.979	569.806

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito a fine 2016 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, di cui oltre la metà è rappresentato dall'emissione obbligazionaria “SEA 3 1/8 2014-2021” (espressa al costo ammortizzato). La restante

parte dell'indebitamento è composta, a meno di 176 migliaia di Euro relativi a un finanziamento agevolato, da finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 59% con scadenza superiore a 5 anni e solo l'8% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015:

Indebitamento finanziario netto		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
A. Disponibilità liquide	(47.236)	(55.502)
B. Altre disponibilità liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(47.236)	(55.502)
E. Crediti finanziari		
F. Debiti finanziari correnti	7.767	7.975
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	19.732	15.456
H. Altri debiti finanziari correnti	31	548
I. Debiti e altre passività finanziarie correnti (F)+(G)+(H)	27.530	23.979
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D)+(E)+(I)	(19.706)	(31.523)
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	241.207	260.853
L. Obbligazioni emesse	298.008	297.580
M. Altri debiti finanziari non correnti	9.854	11.373
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K)+(L)+(M)	549.069	569.806
O. Indebitamento Finanziario Netto (J)+(N)	529.363	538.283

A fine dicembre 2016 l'indebitamento finanziario netto, pari a 529.363 migliaia di Euro, registra un decremento di 8.920 migliaia di Euro rispetto a fine 2015, in cui toccava 538.283 migliaia di Euro. Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto hanno influito una serie di fattori, fra cui:

- a) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2016 sono state pari a 15.456 migliaia di Euro);
- b) minor liquidità per 8.266 migliaia di Euro (47.236 migliaia di Euro a fine 2016 a fronte di Euro 55.502 nel 2015);
- c) minori rettifiche IAS per 1.831 migliaia di Euro determinate principalmente dal (i) miglioramento del fair value dei derivati per 1.447 migliaia di Euro, (ii) minori ratei passivi sui finanziamenti e strumenti de-

rivati per 372 migliaia di Euro, (iii) il minor debito per leasing per 548 migliaia di Euro.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (covenant), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie) mediante il risultato della gestione corrente. Allo stato attuale il Gruppo SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di default connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei covenant sopra citati.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di leasing da pagare al 31 dicembre 2016.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	32
Interessi impliciti	(2)
Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto	30
Importi per fatture non pagate	1
Totale debiti per leasing (corrente e non corrente)	31

6.17 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali.

Debiti commerciali		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Debiti verso fornitori	151.042	154.520
Acconti	7.023	7.021
Debiti verso imprese collegate	3.465	2.945
Totale debiti commerciali	161.530	164.486

I debiti commerciali (che includono debiti per fatture da ricevere per 83.154 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 e 94.730 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all’attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2016, pari a 7.023 migliaia di Euro (7.021 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) sono attribuibili principalmente ad acconti da clienti.

Relativamente all’incasso ricevuto nell’esercizio 2014 e, classificato nei debiti per acconti, a seguito della Sentenza n. 12778/2013 del Tribunale di Milano (confermata dalla Corte d’Appello di Milano con sentenza n. 3553/2015) con la quale l’Agenzia delle Dogane è stata condannata al pagamento di complessivi 5.631 migliaia di Euro nell’ambito del contenzioso relativo all’occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa, l’Agenzia delle Dogane a dicembre 2016 ha impugnato dinnanzi alla Suprema Corte di Cassazione la predetta sentenza, contestando la spettanza di quanto stabilito dal giudice di appello. Si precisa che non

essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, nessun provento è stato iscritto nel presente bilancio d’esercizio.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi ed oneri diversi, si rimanda alla Nota 8.

6.18 Debiti per imposte dell’esercizio

I debiti per imposte, pari a 6.841 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (24.784 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), sono costituiti principalmente dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 5.095 migliaia di Euro (4.778 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), dal debito IRAP per 1.034 migliaia di Euro (1.101 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), dal debito IVA per 686 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (1.003 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) e da altri debiti di natura fiscale per 26 migliaia di Euro (14 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015).

La voce “Debiti per addizionali su diritti di imbarco”, ai fini di una migliore esposizione di bilancio, è stata riesposta dalla voce “Debiti per imposte dell’esercizio” alla voce “Debiti verso altri” sia per il periodo in analisi, sia per il periodo comparativo.

6.19 Altri debiti

La tabella di seguito dettaglia la voce “altri debiti”.

Altri debiti		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Servizi antincendio aeroportuali	53.088	46.714
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	46.011	38.233
Altri debiti diversi	15.768	17.150
Debiti verso i dipendenti per competenza maturate	13.632	11.340
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	12.198	11.504
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.039	12.527
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.881	3.311
Debiti verso A2A per certificati verdi	2.296	1.134
Depositi cauzionali di terzi	1.277	1.604
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	414	925
Debiti verso altri per tratt c/dip	265	268
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	197	262
Debito verso azionisti per dividendi	95	63
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	85	70
Debiti verso Ministero per quote CO ₂	81	26
Totale altri debiti	160.327	145.131

Relativamente al debito a carico del Gruppo SEA per servizi antincendio aeroportuali, risulta pendente, presso il Tribunale Civile di Roma, il ricorso promosso dalla Capogruppo al fine di ottenere l’accertamento dell’inesistenza dell’obbligo giuridico di versare tale contributo. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla gestione nel capitolo “Fattori di rischio del Gruppo SEA”.

La voce “Debiti per addizionali su diritti di imbarco” rappresentativa dell’addizionale istituita dalle Leggi n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006, ai fini di una migliore esposizione di bilancio, è stata riesposta dalla voce “Debiti per imposte dell’esercizio” alla

voce “Debiti verso altri” sia per il periodo in analisi sia per il periodo comparativo.

La voce “Altri debiti diversi”, pari a 15.768 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (17.150 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), si riferisce principalmente ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

I debiti verso A2A per certificati verdi pari a 2.296 migliaia di Euro fanno riferimento alla stima del valore dei certificati verdi maturati nel corso del 2015 e del 2016 di competenza di A2A nell’ambito della gestione della centrale di Linate.

7. Conto economico

7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2016 e

2015. Tali dati, come illustrato nella nota n. 5.3 “Informativa per settori operativi” riflettono la vista gestionale e manageriale dei *business* in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto potrebbero differire rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

Ricavi di gestione		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	625.870	610.741
Ricavi di Gestione General Aviation	11.750	16.179
Ricavi di Gestione Energy	15.892	15.488
Totale ricavi di gestione	653.512	642.408

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per comparto

Ricavi di gestione Aviation		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Diritti e infrastrutture centralizzate	351.088	333.923
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	45.150	48.833
Utilizzo spazi in regime regolamentato	12.732	13.121
Totale ricavi di gestione Aviation	408.970	395.877

La crescita dei ricavi *Aviation*, pari a 13.093 migliaia di Euro, è legata principalmente ai maggiori ricavi derivanti dall'effetto dei maggiori volumi di traffico registrati nell'esercizio sia nel segmento passeggeri sia nel segmento cargo grazie alla capacità aggiuntiva offerta dai

vettori favorita da un prezzo del petrolio costante durante tutto il 2016 e dalla disponibilità di nuove flotte.

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

Ricavi di gestione Non Aviation		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Retail	90.088	88.468
Parcheggi	60.226	57.150
Cargo	12.688	12.572
Pubblicità	10.451	12.137
Premium service	17.874	16.806
Real estate	3.179	2.610
Altri ricavi e servizi	22.394	25.121
Totale ricavi di gestione Non Aviation	216.900	214.864

La voce “Servizi e altri ricavi” si compone principalmente dei proventi derivanti dall’attività di progettazione, dai servizi di biglietteria, dall’attività di service

e proventi diversi. La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per segmento.

Ricavi Retail		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Shops	47.070	46.190
Food & Beverage	19.039	18.211
Car Rental	14.761	14.472
Servizi bancari	9.218	9.596
Totale retail	90.088	88.468

Per un maggiore dettaglio si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo “*Andamento operativo - Analisi di settore*”.

Ricavi di Gestione General Aviation

Il *business General Aviation* include, come anticipato, sia le attività di Aviazione generale, che comprendono l’intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell’aeroporto di Linate, sia le attività di *handling* afferenti a tale traffico. I ricavi del

business General Aviation pari a 11.750 migliaia di Euro registrano una riduzione (-27,38% rispetto all’esercizio precedente) principalmente per il venir meno dei ricavi derivanti dalle attività di *handling* e dalla attività di *refuelling*, come riportato nella Relazione sulla gestione a cui si rimanda.

Ricavi di Gestione Energy

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

Ricavi di gestione Energy		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Vendita energia elettrica	7.599	8.433
Vendita energia termica	2.986	2.917
Altri ricavi e servizi	5.307	4.138
Totale ricavi di gestione Energy	15.892	15.488

Per il commento dell’andamento dei ricavi si rimanda alla Relazione sulla gestione.

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 52.384 migliaia di Euro nel 2015 a 46.662 migliaia di Euro nel 2016.

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, che

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 7.7) è riflessa la riduzione corrispondente dei costi sostenuti per l’effettuazione dei lavori su beni in concessione.

7.3 Costo del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro.

Costi del lavoro		
(Importi in migliaia di Euro)		
	2016	2015
Salari, stipendi e oneri sociali	163.041	159.834
Trattamento fine rapporto	7.888	7.731
Altri costi del lavoro	12.042	9.414
Totale	182.971	176.979

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria (Full Time Equivalent).

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)				
	Gennaio-Dicembre 2016	%	Gennaio-Dicembre 2015	%
Dirigenti	55	2,0%	56	2,0%
Quadri	267	9,5%	263	9,5%
Impiegati	1.768	63,1%	1.743	62,6%
Operai	688	24,6%	701	25,2%
Totale dipendenti subordinati	2.778	99%	2.763	99%
Dipendenti somministrati	23	0,8%	20	0,7%
Totale dipendenti	2.801	100%	2.783	100%

Nell'esercizio 2016, il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 5.992 migliaia di Euro (+3,4%) rispetto all'esercizio 2015, passando da 176.979 migliaia di Euro nel 2015 a 182.971 migliaia di Euro nel 2016.

L'incremento è stato determinato dall'adeguamento al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro siglato nel 2014, il cui aumento retributivo era scaglionato in più *tranche*, e dalla sottoscrizione di accordi di incentivazione all'esodo (per maggiori dettagli sull'accordo si

rimanda al capitolo *“Le risorse umane”* della presente Relazione sulla gestione). Tale accordo ha un impatto sul costo del lavoro dell'esercizio 2016 pari a 3.666 migliaia di Euro.
L'organico medio *Full Time Equivalent*, è pari a 2.801 unità nel 2016 contro le 2.783 unità del 2015.
L'incremento netto di personale è riconducibile all'ampliamento del perimetro delle attività di *security*, parzialmente compensato dall'uscita dal Gruppo delle risorse di Prime Aviation Services.

7.4 Materiali di consumo

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

Costi per materiali di consumo		
(Importi in migliaia di Euro)		
	2016	2015
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	37.149	43.335
Variazione delle rimanenze	656	927
Totale	37.805	44.262

I costi per materiali di consumo passano da 44.262 migliaia di Euro nel 2015 a 37.805 migliaia di Euro nel 2016 evidenziando una riduzione di 6.457 migliaia di Euro (-14,6%). La riduzione è prevalentemente riconducibile ai minori costi sostenuti per l'acquisto di metano e di energia elettrica da terzi (-585 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente), di prodotti chimici di *de-icing* e *anti-icing* utilizzati in caso di neve e/o formazione

di ghiaccio (-1.167 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente) e a minori costi di acquisto di carburante da parte della controllata SEA Prime (-2.933 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente) a seguito della cessione dell'attività di *refuelling*.

7.5 Altri costi operativi

La tabella relativa agli “Altri costi operativi” è la seguente:

Altri costi operativi		
(Importi in migliaia di Euro)		
	2016	2015
Costi commerciali	44.458	40.786
Canoni pubblici	31.134	29.672
Costi di manutenzione ordinaria	27.832	26.642
Servizi di scalo forniti da società di handling	22.985	23.896
Pulizia	13.414	13.383
Altri costi	11.801	15.184
Gestione parcheggi	11.737	10.770
Servizi professionali	9.318	12.160
Utenze e spese di vigilanza	7.243	6.544
Oneri tributari	7.134	7.278
Canoni hardware e software e affitti passivi	4.763	4.789
Prestazione per assistenza disabili	3.633	3.600
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.418	3.265
Assicurazioni	1.671	2.248
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	898	1.114
Minusvalenze su beni patrimoniali	402	363
Totale altri costi operativi	201.841	201.694

Pur in presenza di una crescita del fatturato del 1,7%, gli altri costi operativi, pari a 201.841 migliaia di Euro

sono sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente (-147 migliaia di Euro).

A fronte di maggiori costi variabili legati ai volumi di traffico e alla gestione dei servizi ai passeggeri (*fee* parcheggi) per complessivi 6.585 migliaia di Euro, nell'esercizio in esame si sono registrati minori costi assicurativi a seguito della ricontrattazione delle polizze in scadenza, minori costi per prestazioni professionali, e minori costi derivanti dalla gestione dell'emergenza neve. Tali riduzioni sono state parzialmente compensate dai maggiori costi relativi alla manutenzione programmata della turbina TGD della centrale di Malpensa e alle spese di vigilanza per l'aumento del numero dei filtri di sicurezza e dei varchi doganali gestiti. Nel confronto con l'esercizio precedente è opportuno segnalare che nel 2015 erano stati recepiti i costi della sanzione inflitta a SEA dall'AGCM per 3.365 migliaia di Euro (per maggiori dettagli al riguardo si rimanda al paragrafo della Relazione *“Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio”*).

La voce *“Canoni pubblici”* comprende: i) canone concessorio verso lo Stato per 23.538 migliaia di Euro (22.458 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015); ii) costi per il servizio antincendio degli aeroporti per 6.374 migliaia di Euro (6.162 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015); iii) canone concessorio verso l'Erario per servizi di sicurezza per 975 migliaia di Euro (939 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015); canoni e concessioni ad enti diversi per 247 migliaia di Euro (113 migliaia di Euro al

31 dicembre 2015). Lo scorso 29 settembre 2015 è stata richiesta al GSE la qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SESEEU). L'ottenimento della qualifica di SEU o SESEEU comporta il mantenimento di condizioni tariffarie agevolate sull'energia elettrica autoprodotta, con elevata efficienza e non prelevata dalla rete, limitatamente alle parti variabili degli oneri generali di sistema e di rete, come previsto dal D.Lgs. n. 115/08 e dall'articolo 25-bis del Decreto Legge n. 91/14 convertito con Legge n.116/14. In data 28 febbraio 2017, a seguito della ricezione del preavviso di rigetto, si è provveduto ad inoltrare al GSE la documentazione integrativa al fine di adempiere alle richieste pervenute. Sulla base di tali considerazioni, seppur nel quadro delle incertezze connesse allo stato di avanzamento della richiesta e al fatto che alla data del presente bilancio non risulta ancora ottenuta la qualifica SESEEU-C per l'applicazione della tariffa agevolata degli oneri di sistema, le Società hanno ritenuto ragionevole stimare il pagamento degli oneri di sistema per l'esercizio 2016 a condizioni tariffarie agevolate.

7.6 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa a *“Accantonamenti e svalutazioni”* è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Svalutazioni/(scioglimenti) dei crediti dell'attività circolante e disponibilità liquide	4.379	(3.696)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	1.035	4.850
Svalutazione immobilizzazioni	83	2.091
Totale accantonamenti e svalutazioni	5.497	3.245

Nel 2016 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un incremento di 2.252 migliaia di Euro passando da 3.245 migliaia di Euro del 2015 a 5.497 migliaia di Euro. Gli accantonamenti netti al fondo rischi su crediti sono pari a 4.379 migliaia di Euro (-3.696 migliaia di Euro nel 2015) determinati dagli accantonamenti riferibili sia a crediti commerciali per 2.743 migliaia di Euro sia ad altri crediti diversi per 1.635 migliaia di Euro. I maggiori accantonamenti netti al fondo rischi su crediti si riferiscono principalmente a due effetti contrapposti:

- maggiori accantonamenti netti, legati ad alcuni operatori e altri vettori per 8.199 migliaia di Euro (nel 2016 gli accantonamenti netti sono pari a 2.743 mi-

gliaia di Euro mentre nel 2015 sono stati registrati rilasci netti del fondo per 5.456 migliaia di Euro dovuti al pieno rispetto del piano di rientro accordato ad un vettore, per cui non si è ritenuto necessario mantenere il fondo rischi accantonato in precedenza);- minori accantonamenti netti al fondo svalutazione altri crediti per 124 migliaia di Euro: nel 2016 sono stati svalutati il credito ENAC per 1.329 migliaia di Euro e i crediti per certificati verdi di SEA Energia di competenza del 2015 per 307 migliaia di Euro; nel 2015 era stato svalutato il credito verso il Ministero dei Trasporti per 1.760 migliaia di Euro.

Gli accantonamenti netti ai fondi oneri futuri, pari a un valore di 1.035 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (4.850 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015). I minori accantonamenti netti al fondo oneri futuri rispetto al 2015 sono prevalentemente determinati da:

- maggiori rilasci di 5.188 migliaia di Euro nel 2016 a seguito della chiusura del contenzioso con Agenzia delle Dogane su Malpensa e Linate (rilascio di 1.617 migliaia di Euro nel 2016 a fronte di un accantonamento di 3.571 migliaia di Euro nel 2015);
- accantonamento di 1.049 migliaia di Euro per contenzioso aperto con GSE sui certificati verdi della controllata SEA Energia;
- minori accantonamenti per franchigie assicurative per 455 migliaia di Euro;
- minori rilasci di fondi per 2.771 migliaia di Euro (nel 2015 era stata emessa la sentenza di Appello relativa al contenzioso aperto con Livingston in Amministrazione Straordinaria, a fronte della quale si era provveduto a un adeguamento del fondo);
- minori accantonamenti in materia di lavoro per 2.393 migliaia di Euro;

- accantonamenti per nuovi contenziosi minori per 310 migliaia di Euro.

In netto calo gli accantonamenti al fondo svalutazione immobilizzazioni (84 migliaia di Euro nel 2016 e 2.091 migliaia di Euro nel 2015). Lo scorso esercizio risentiva delle svalutazioni conseguenti l'inventario fisico dei beni mobili chiuso nel mese di dicembre.

7.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 48.781 migliaia di Euro nel 2015 a 43.114 migliaia di Euro nel 2016. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento, per la quale si rimanda alle Note 6.1 e 6.2. Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. Il margine per lavori su beni in concessione è incluso nel *business Commercial Aviation*.

7.8 Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli *“Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione”* è dettagliabile come segue:

Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	17.193	14.242

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”*. L'andamento dell'esercizio 2016 evidenzia un aumento di 2.951 migliaia di Euro, passando da 14.242 migliaia di Euro nel 2015 a 17.193 migliaia di Euro

nel 2016, in conseguenza dell'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		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	45.397	42.641
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	16.317	16.883
Totale ammortamenti	61.714	59.524

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dal Gruppo mentre,

per le immobilizzazioni immateriali rientranti nel c.d. *“Diritto Concessorio”* è strettamente connesso alla durata della concessione.

7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

Proventi (oneri) da partecipazioni		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
SACBO SpA	4.992	4.222
Dufrital SpA	1.199	2.276
Disma SpA	244	431
Malpensa Logistica Europa SpA	294	458
Sea Services Srl	359	336
Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Sevices SpA)	(102)	-
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	6.986	7.723
Altri proventi	2.856	-
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	9.842	7.723

I proventi netti da partecipazioni mostrano un incremento di 2.119 migliaia di Euro, passando da 7.723 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015 a 9.842 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016.

I proventi derivanti dalla valutazione al patrimonio netto delle società collegate diminuiscono di 579 migliaia di Euro passando da 7.723 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015 a 6.986 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016. Gli altri proventi sono legati alla cessione del 60% della partecipazione in Prime Aviation Services per 955 migliaia di Euro e a dividendi da Air-

port Handling SpA per 1.901 migliaia di Euro, deliberati dall’Assemblea degli azionisti di Airport Handling SpA del 6 maggio 2016 sulla destinazione dell’utile dell’esercizio 2015. SEA SpA detiene il diritto a ricevere il dividendo deliberato dall’Assemblea degli azionisti in quanto titolare di Strumenti Finanziari Partecipativi.

7.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei “Proventi e oneri finanziari” risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Utili su cambi	103	8
Altri proventi finanziari	33	851
Totale proventi finanziari	136	859
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(12.793)	(13.725)
Commissioni su finanziamenti	(1.553)	(1.726)
Perdite su cambi	(28)	(42)
Altri interessi passivi:	(4.566)	(4.436)
- oneri finanz su TFR	(645)	(801)
- oneri finanz su Leasing	(13)	(142)
- oneri finanz su Derivati	(2.820)	(2.956)
Altri	(1.088)	(537)
Totale oneri finanziari	(18.940)	(19.929)
Totale proventi (oneri) finanziari	(18.804)	(19.070)

Gli oneri finanziari netti, dell’esercizio 2016, ammontano a 18.804 migliaia di Euro, in diminuzione di 266 migliaia di Euro rispetto all’esercizio precedente, a fronte di una riduzione degli oneri finanziari lordi di 989 migliaia di Euro. Su tale riduzione hanno influito diversamente i seguenti fattori: (i) minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio lungo termine per 932 migliaia di Euro per diminuzione dell’indebitamento lordo e riduzione del costo medio del debito; (ii) minori commissioni sui finanziamenti per 818 migliaia di Euro; (iii)

maggiori altri interessi passivi per 782 migliaia di Euro, su cui incidono le maggiori garanzie bancarie connesse all’erogazione dei finanziamenti BEI nel giugno 2015. Nel medesimo periodo i proventi finanziari sono diminuiti di 723 migliaia di Euro, seguendo la discesa dei tassi di mercato e una diversa dinamica delle disponibilità di cassa prodottesi nell’esercizio.

7.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Imposte correnti	48.574	51.222
Imposte differite	(1.311)	2.943
Totale	47.263	54.165

La riconciliazione tra l’aliquota fiscale teorica ed effettiva è esposta nella tabella seguente:

(Importi in migliaia di Euro)	2016	%	2015	%
Utile prima delle imposte attività in funzionamento	141.037		134.718	
Utile/Perdita prima delle imposte da attività cessate	(89)		3.677	
Utile prima delle imposte	140.948		138.395	
Imposte sul reddito teoriche	38.761	27,5%	38.056	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	(131)	-0,1%	1.271	0,9%
IRAP	7.154	5,1%	6.020	4,3%
Altro	1.521	1,1%	9.257	6,7%
Totale	47.304	33,6%	54.604	39,5%
Imposte sul reddito da attività in funzionamento	(47.263)		(54.165)	
Imposte sul reddito da attività cessate	(42)		(439)	
Totale imposte del Gruppo	(47.305)		(54.604)	

Le imposte dell’esercizio 2016 ammontano a 47.263 migliaia di Euro, a fronte di 54.165 migliaia di Euro registrate nel 2015. L’esercizio 2015 risentiva negativamente a livello di Gruppo dell’effetto legato agli impatti

generati sia dal riallineamento della fiscalità anticipata e differita alla nuova aliquota di riversamento IRES 24%, applicabile a partire dal periodo d’imposta 2017, sia dall’indeducibilità di alcune partite straordinarie.

7.13 Risultato netto da attività cessate

Il risultato netto delle attività cessate rileva una perdita 130 migliaia di Euro, contro un utile 3.238 migliaia di Euro dell'esercizio 2015. La voce comprende il risultato della società SEA Handling SpA in liquidazione, a seguito della sua classificazione come attività cessata avvenuta nell'esercizio 2014. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato in Nota 5.2.

7.14 Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo l'utile netto dell'esercizio attribuibile al Gruppo per la media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo. In relazione al risultato netto diluito per azione, non essendo stati emessi strumenti partecipativi del capitale sociale della capogruppo, la media ponderata delle azioni in circolazione è la medesima utilizzata per la determinazione dell'utile base per azione. Pertanto il risultato base per azione al 31 dicembre 2016 risulta pari a 0,37 Euro (risultato netto dell'eser-

cizio 93.619 migliaia di Euro /n. azioni in circolazione 250.000.000). Al 31 dicembre 2015 era pari a 0,34 Euro per azione (risultato netto dell'esercizio 83.850 migliaia di Euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

8. Transazioni con le Parti Correlate

Per quanto concerne le operazioni effettuate con parti correlate, si precisa che le stesse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nel normale corso di attività delle società del Gruppo. Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Nelle seguenti tabelle sono riportati i saldi patrimoniali con le parti correlate al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2016 e 2015, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.

Rapporti del Gruppo con Parti Correlate (al 31 dicembre 2016)

(Importi in migliaia di Euro)	Crediti Commerciali	Debiti Commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO(*)	138	342	866	9.518
Dufrital	5.469	1.173	29.297	19
Malpensa Logistica Europa	1.029	986	4.116	0
SEA Services	354	834	2.548	2.569
Disma	130	98	230	0
Signature Flight Support Italy	402	32	777	135
Totale parti correlate	7.522	3.465	37.834	12.241
Totale voce di bilancio	86.968	161.530	653.512	422.617
% sul totale voce di bilancio	8,65%	2,15%	5,79%	2,90%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 9.518 migliaia di Euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Rapporti del Gruppo con Parti Correlate (al 31 dicembre 2015)

(Importi in migliaia di Euro)	Crediti Commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO (*)	209	419	738	8.030
Dufrital	8.901	1.000	29.037	22
Malpensa Logistica Europa	1.157	987	4.131	0
SEA Services	443	440	2.841	2.604
Disma	127	99	232	0
Totale parti correlate	10.837	2.945	36.979	10.656
Totale voce di bilancio	90.527	164.486	642.408	425.180
% sul totale voce di bilancio	11,97%	1,79%	5,76%	2,51%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 8.030 migliaia di Euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con le parti correlate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate (al 31 dicembre 2016)

(Importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	3.835		3.835	152.717	2,5%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	2.935		2.935	(61.778)	-4,8%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(97.681)	0,0%

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate (al 31 dicembre 2015)

(Importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(913)		(913)	181.390	-0,5%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	2.337		2.337	(75.511)	-3,1%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(75.392)	0,0%

Le transazioni tra il Gruppo e le Parti Correlate nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione dei parcheggi siti presso l’aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e SEA Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all’attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a Dufrital;
- ricavi per service amministrativo, nonché relativi ai corrispettivi e alla concessione rilasciata da SEA Prime per il rifornimento di carburante; costi per *push-back* (Signature Flight Support Italy).

Altri rapporti con Parti Correlate

SACBO SpA

Nel corso del 2016 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 1.800 migliaia di Euro.

SEA Services Srl

Nel corso del 2016 SEA Services ha distribuito dividendi a SEA per 680 migliaia di Euro.

Disma SpA

Nel corso del 2016 Disma ha distribuito dividendi a SEA per 281 migliaia di Euro.

Malpensa Logistica Europa SpA

Nel corso del 2016 Malpensa Logistica ha distribuito dividendi a SEA per 173 migliaia di Euro.

9. Compensi degli Amministratori

Per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 603 migliaia di Euro (799 migliaia di Euro per l’esercizio 2015).

10. Compensi del Collegio Sindacale

Nell’esercizio 2016 l’ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 295 migliaia di Euro (315 migliaia di Euro nell’esercizio 2015).

11. Compensi della Società di Revisione

I compensi riconosciuti per l’attività di revisione e altri servizi accessori alla società di revisione Deloitte & Touche SpA per l’esercizio 2016, sono stati pari a 277 migliaia di Euro.

12. Impegni e garanzie

12.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di inve-

stimenti per 22.433 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (64.068 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato.

Dettaglio Impegni per progetto		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Progettazione e realizzazione di un nuovo magazzino presso Cargo City di Malpensa	7.582	9.688
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistica di Linate e Malpensa	6.403	21.797
Progettazione e manutenzione straordinaria delle infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	3.201	9.283
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	2.212	3.000
Progettazione e lavori sistemazione fiume Lambro aviazione generale	1.542	2.889
Hangar aviazione generale	1.270	26
Automezzi di pista	104	
Accordo quadro per attività di supporto alla progettazione impianti	100	
Accordo quadro coordinamento sicurezza	20	
Progettazione e realizzazione del nuovo edificio per stazione ferroviaria del T2 di Malpensa		12.608
Progettazione e manutenzione straordinaria infrastrutture di Linate		2.043
Realizzazione delle opere complementari dell’area Passeggeri T1 di Malpensa		949
Completamento architettonico e strutturale delle opere civili interne di Malpensa		731
Realizzazione delle opere complementari - impianti meccanici, dell’Aerostazione passeggeri T1 e del terzo satellite di Malpensa		462
Restyling del piano Arrivi e Check in T1 Malpensa		331
Restyling opere esterne e area ristorazione aviazione generale		110
Sistema automatico per gestione parcheggio aviazione generale		100
R.T.I. Consorzio Costruzioni infrastrutture		51
Totale	22.433	64.068

12.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2016 il Gruppo SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi 19.187 migliaia di Euro, con riferimento principalmente al noleggio di autobus

interpista e al noleggio del parco auto. Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti in capo al Gruppo al 31 dicembre 2016:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
Entro 12 mesi	5.760
Tra 1 e 5 anni	13.427
Totale	19.187

12.3 Impegni e garanzie

Le garanzie reali, pari a 2.033 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2016 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie a garanzia delle prime due tranche erogate in giugno 2015 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014, pari rispettivamente a 31.500 migliaia di Euro e a 34.500 migliaia di Euro;
- fidejussione di 25.000 migliaia di Euro alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 22.930 migliaia di Euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 4.000 migliaia di Euro a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate, per la realizzazione di opere presso Ghedi iniziate nell'esercizio 2015. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli Aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa, per un ammontare pari a Euro 25.900 migliaia, comprensivo dei lavori a fronte della disponibilità dei terreni su Linate. Relativamente alle aree di Malpensa sono in corso trattative con il Ministero per la definizione dei terreni da cedere a SEA e delle relative opere che la stessa sarà chiamata a realizzare;
- fidejussione di 2.000 migliaia di Euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;

- fidejussione di 2.000 migliaia di Euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia per 902 migliaia di Euro;
- dalla fidejussione rilasciata dalla Banca Popolare di Milano alla Terna (Rete elettrica nazionale SpA) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per 1.214 migliaia di Euro;
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a GESAC per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Napoli e Torino per 112 migliaia di Euro;
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Unareti per il trasporto dell'energia per 173 migliaia di Euro;
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a SACBO per la partecipazione alla gara per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Bergamo per 96 migliaia di Euro. Nel mese di gennaio 2017 l'impegno è stato estinto;
- fidejussione di 102 migliaia di Euro a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- dalla fidejussione prestata dalla Banca Popolare di Milano a favore dell'Agenzia delle Dogane di Milano a garanzia del corretto versamento delle imposte di consumo per 69 migliaia di Euro;
- dalla fidejussione prestata dalla Banca Popolare di Sondrio a favore dell'UTF a garanzia del corretto versamento delle imposte di consumo per 52 migliaia di Euro e da altre fidejussioni per 30 migliaia di Euro;
- fidejussione di 75 migliaia di Euro a favore di Direzione Ufficio delle Dogane Milano 3 (Aviazione generale);
- 376 migliaia di Euro per altre fidejussioni minori.

12.4 Passività potenziali e altri impegni

Si rimanda a quanto esposto nelle note esplicative in relazione a crediti (*Nota 6.10*) e rischi operativi (*Nota 6.14*).

13. Stagionalità

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure* vs. *business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

14. Attività potenziali

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel conto economico, in applicazione dello IAS 37. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione al paragrafo "*Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio*".

15. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2016 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

16. 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 2016, il Gruppo non ha posto in essere operazioni significative non ricorrenti.

17. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del Bilancio al 31 dicembre 2016

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Pietro Modiano



SEA

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



PROSPETTI CONTABILI

Situazione Patrimoniale-Finanziaria

(Importi in Euro)		Al 31 dicembre 2016		Al 31 dicembre 2015	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
	Note				
Immobilizzazioni immateriali	6.1	989.635.259		984.322.135	
Immobilizzazioni materiali	6.2	135.320.523		137.334.338	
Investimenti immobiliari	6.3	3.398.255		3.412.075	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.4	51.252.774		51.501.305	
Partecipazioni disponibili per la vendita	6.5	26.164		26.194	
Imposte differite attive	6.6	45.172.548		44.317.229	
Altre attività finanziarie non correnti	6.7	16.776.367		16.776.367	
Altri crediti non correnti	6.8	240.268		1.596.648	
Totale attività non correnti		1.241.822.158	0	1.239.286.291	0
Rimanenze	6.9	4.129.886		4.800.305	
Crediti commerciali	6.10	82.964.904	10.259.311	85.473.477	13.227.593
Crediti finanziari correnti	6.11	43.532.446	43.532.446	36.306.390	36.306.390
Crediti per imposte	6.12	14.173.775		11.666.110	
Altre attività finanziarie correnti	6.7	7.189.871		7.189.871	
Altri crediti correnti	6.13	8.111.205		7.047.101	
Cassa e disponibilità liquide	6.14	46.997.934		55.270.506	
Totale attivo corrente		207.100.021	53.791.757	207.753.760	49.533.983
Attività cessate		0	0	0	0
TOTALE ATTIVO		1.448.922.179	53.791.757	1.447.040.051	49.533.983
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	211.333.111		195.802.425	
Utile dell'esercizio	6.15	87.856.117		78.553.263	
PATRIMONIO NETTO		326.689.228	0	301.855.688	0
Fondo rischi e oneri	6.16	170.173.114		175.244.828	
Fondi relativi al personale	6.17	48.095.310		46.787.493	
Passività finanziarie non correnti	6.18	549.068.737		569.775.302	
Totale passività non correnti		767.337.161	0	791.807.623	0
Debiti commerciali	6.19	161.771.089	18.815.005	160.207.907	11.177.773
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	6.045.654	1.069.028	24.024.746	1.916.741
Altri debiti	6.21	155.002.525		141.212.619	
Passività finanziarie correnti	6.18	32.076.522	4.577.217	27.931.468	4.011.774
Totale passivo corrente		354.895.790	24.461.250	353.376.740	17.106.288
Passività connesse alle attività cessate		0	0	0	0
TOTALE PASSIVO		1.122.232.951	24.461.250	1.145.184.363	17.106.288
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.448.922.179	24.461.250	1.447.040.051	17.106.288

Conto Economico					
(Importi in Euro)					
	Note	2016		2015	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Ricavi di gestione	7.1	632.013.412	44.918.346	612.988.712	40.678.475
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	46.622.015		52.383.624	
Totale ricavi		678.635.427	44.918.346	665.372.336	40.678.475
Costi del lavoro	7.3	(177.478.415)	656.718	(170.264.156)	882.579
Materiali di consumo	7.4	(9.010.735)		(11.418.361)	
Altri costi operativi	7.5	(223.013.053)	(43.435.980)	(221.208.435)	(39.449.304)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(43.113.724)		(48.780.915)	
Totale costi operativi		(452.615.927)	(42.779.262)	(451.671.867)	(38.566.725)
Margine operativo lordo / EBITDA (*)		226.019.500	2.139.084	213.700.469	2.111.750
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(3.444.241)		(3.032.379)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(17.100.000)		(14.149.526)	
Ammortamenti	7.9	(58.054.753)		(55.757.170)	
Risultato operativo		147.420.506	2.139.084	140.761.394	2.111.750
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	4.587.127	2.686.347	5.566.474	5.566.474
Oneri finanziari	7.11	(18.911.083)		(19.849.238)	
Proventi finanziari	7.11	1.132.435	1.090.467	1.535.772	1.016.199
Risultato prima delle imposte		134.228.985	5.915.898	128.014.402	8.694.423
Imposte	7.12	(46.372.868)		(49.461.139)	(843.268)
Risultato netto da attività in funzionamento		87.856.117	5.915.898	78.553.263	7.851.155
Risultato netto da attività cessate		0	0	0	0
Risultato netto		87.856.117	5.915.898	78.553.263	7.851.155

(*) L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni. L'EBITDA del periodo di confronto, che includeva anche gli accantonamenti e svalutazioni ad eccezione dell'accantonamento a fondo ripristino e sostituzione, è stato pertanto riesposto secondo la nuova logica al fine di garantire la comparabilità dei dati, come evidenziato nelle Note esplicative par. 2.1 "Base di preparazione".

Conto Economico Complessivo		
(Importi in Euro)		
	2016	2015
Risultato netto	87.856.117	78.553.263
Altre componenti del risultato complessivo		
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	1.425.627	2.011.547
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	(438.139)	(820.413)
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	987.488	1.191.134
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(1.813.454)	1.865.105
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	653.389	(512.904)
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(1.160.065)	1.352.201
Totale altre componenti del risultato complessivo	(172.577)	2.543.335
Totale risultato complessivo dell'esercizio	87.683.540	81.096.598

Rendiconto Finanziario		
(Importi in Euro)	2016	2015
Risultato prima delle imposte	134.228.985	128.014.402
Rettifiche:		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni materiali ed immateriali	58.054.753	57.847.787
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	(1.386.811)	(822.692)
Oneri finanziari netti	17.778.648	18.313.466
Oneri (Proventi) da partecipazioni	(4.587.127)	(5.566.474)
Pagamento sanzione AGCM (esclusa quota interessi)		3.365.000
Escussione fidejussione per appalti		(2.200.000)
Altre variazioni non monetarie	(3.583.839)	(4.750.356)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	200.504.609	194.201.133
Variazione rimanenze	419.804	600.719
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(2.867.411)	33.680.011
Variazione debiti commerciali e altri debiti	17.448.057	(4.867.384)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	15.000.450	29.413.346
Imposte sul reddito pagate	(66.121.028)	(36.849.209)
Pagamento sanzione AGCM (inclusa quota interessi)		(3.367.535)
Escussione fidejussione per appalti		2.200.000
Cash flow derivante dall'attività operativa	149.384.031	185.597.735
Investimenti in immobilizzazioni:		
-immateriali (*)	(44.920.502)	(65.912.880)
-materiali	(14.926.236)	(11.932.460)
-finanziarie		(10)
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
-materiali	1.647.454	70.238
-finanziarie	30	
Dividendi incassati	2.934.878	2.337.441
Versamenti in conto capitale a favore di Sea Handling in liquidazione		(16.448.274)
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(55.264.376)	(91.885.945)
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine	(14.894.526)	(4.023.181)
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	(6.841.200)	4.416.241
Dividendi distribuiti	(62.816.559)	(50.915.940)
Interessi e commissioni pagate	(17.871.600)	(18.723.454)
Interessi incassati	31.658	479.527
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(102.392.227)	(68.766.807)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	(8.272.572)	24.944.983
Disponibilità liquide di inizio esercizio	55.270.506	30.325.523
Disponibilità liquide di fine esercizio	46.997.934	55.270.506

(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2016 è pari a 16.386 migliaia di Euro a fronte di 12.218 migliaia di Euro dell'esercizio 2015.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto											
(Importi in Euro)	Capitale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva AFS	Riserva di cash flow hedge	Riserva Utile /(Perdita) Attuariale	Riserva straordinaria	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
Al 1 gennaio 2015	27.500.000	23.686.390	1	(8.982.344)	(6.396.906)	113.706.371	5.500.000	60.288.176	187.801.688	56.382.402	271.684.090
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2014 e relativa distribuzioni di dividendi						5.457.402			5.457.402	(56.382.402)	(50.925.000)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				1.191.134	1.352.201				2.543.335		2.543.335
Risultato dell'esercizio										78.553.263	78.553.263
Al 31 dicembre 2015	27.500.000	23.686.390	1	(7.791.210)	(5.044.705)	119.163.773	5.500.000	60.288.176	195.802.425	78.553.263	301.855.688
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2015 e relativa distribuzione di dividendi						15.703.263			15.703.263	(78.553.263)	(62.850.000)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				987.488	(1.160.065)				(172.577)		(172.577)
Riclassificazione riserva da prima conversione agli IFRS		(8.872.439)			4.947.427	3.925.012			0		0
Risultato dell'esercizio										87.856.117	87.856.117
Al 31 dicembre 2016	27.500.000	14.813.951	1	(6.803.722)	(1.257.343)	138.792.048	5.500.000	60.288.176	211.333.111	87.856.117	326.689.228

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). Alla data di predisposizione del presente documento l’assetto azionario della Società è il seguente:

	Percentuale di possesso
Comune di Milano	54,81%
Provincia di Varese	0,64%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale azionisti pubblici	55,59%
Zi-Aeroporti SpA	35,75%
F2i Sgr SpA	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale azionisti privati	44,41%
Totale	100,00%

La Società, a seguito dell’emissione del prestito obbligazionario in data 17 aprile 2014, denominato “SEA 3 1/8 2014-2021” e dell’ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell’art. 16, comma 1, lett.a) del D.Lgs.n.39/2010.

2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio separato di SEA chiuso al 31 dicembre 2016. 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 la redazione dei bilanci consolidati di società non quotate. SEA ha deciso di avvalersi di detta opzione per la predisposizione del proprio bilancio consolidato a partire dall’esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Il medesimo Decreto Legislativo (al quarto comma dell’art. 4) ha disciplinato inoltre l’opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci separati inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS. SEA ha deciso di avvalersi anche di detta opzione a partire dal bilancio per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per detto bilancio separato, è stata pertanto identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2010. Con “IFRS” si intendono anche gli *International Accounting Standards* (“IAS”) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall’IFRS *Interpretation Committee*, precedentemente denominato *International Financial Reporting Interpretations Committee* (“IFRIC”) e ancor prima *Standing Interpretations Committee* (“SIC”). Il presente bilancio è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell’art. 9 del D.Lgs. 38/2005.

In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente agli esercizi presentati nel documento. Il bilancio è stato pertanto predisposto sulla base delle migliori conoscenze degli IFRS e tenuto conto della migliore dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento, come meglio di seguito specificato. Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della continuazione dell’attività, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale considerando i livelli di capitalizzazione esistenti e non rilevando l’esistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la situazione patrimoniale e finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione “corrente/non corrente”, per il conto economico 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 gli ammontari delle 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 del *fair value*. Si precisa che ai fini di una migliore rappresentazione dei dati di bilancio sono state apportate le seguenti riesposizioni: i) L’EBITDA è stato definito nel 2016 come differenza tra il totale ricavi ed il totale costi operativi, ad esclusione degli accantonamenti e svalutazioni. Conseguentemente è stato riesposto anche l’esercizio precedente per rendere comparabili tali dati; ii) il debito per addizionali sui diritti di imbarco è stato riclassificato dalla voce “Debiti per imposte dell’esercizio” alla voce “Altri debiti”, con conseguente riclassificazione dei valori del precedente esercizio, a fini comparativi. La Società, a seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato “SEA 3 1/8 2014-2021”, ha adottato i principi contabili IFRS 8 “Settori operativi” e IAS 33 “Utile per azione”, la cui informativa è esposta nel Bilancio Consolidato alla *Nota 5.3 e 7.14*. Il presente bilancio è assoggettato a revisione contabile da parte della società di revisione Deloitte & Touche SpA.

2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2016 Si riportano nel seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2016, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti. L’adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, non ha avuto effetti sulla situazione patrimoniale finanziaria o sul risultato della Società.

	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
Amendment to IAS 19 Employee benefits	17 dic '14	09 gen '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 feb '15	01 gen '16
Annual improvements cycles 2010-2012	17 dic '14	09 gen '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 feb '15	01 gen '16
Amendment to IFRS 11 Joint arrangements on acquisition of an interest in a joint operation	24 nov '15	25 nov '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '16	01 gen '16
Amendment to IAS 16 Property, plant and equipment and IAS 38 Intangible assets on depreciation and amortisation	02 dic '15	03 dic '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '16	01 gen '16
Annual improvements cycles 2012-2014	15 dic '15	16 dic '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '16	01 gen '16
Amendment to IAS 1 Presentation of financial statements on the disclosure initiative	18 dic '15	19 dic '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '16	01 gen '16
Amendment to IAS 27 Separate financial statements on the equity method	18 dic '15	23 dic '15	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '16	01 gen '16

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

	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
Amendment to IAS 12 Recognition of deferred tax assets for unrealized losses	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2017
Amendment to IAS 7 Disclosure initiative	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2017
IFRS 9 Financial instruments	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRS 15 Revenue from contracts with customers	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
Amendment to IFRS 2 Clarification and measurement of share based payment transactions	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
Annual improvements cycles 2014-2016	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRIC 22 Foreign currency transactions and advance consideration	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
Amendment to IAS 40 Transfers of investment property	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRS 16 Leases	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019

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 2016. Gli eventuali riflessi che i principi contabili, gli emendamenti e le interpretazioni di prossima applicazione potranno avere sull’informativa finanziaria della Società sono in corso di approfondimento e valutazione.

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.

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:

I costi connessi alle aggregazioni aziendali sono rilevati a conto economico. L’avviamento è rilevato inizialmente al costo ed è ridotto successivamente solo per le riduzioni di valore cumulate. Annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità che abbia subito una riduzione di valore, l’avviamento è sottoposto a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dal principio IAS 36 (Riduzione di valore delle attività); il valore originario non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore. Non si effettuano rivalutazioni dell’avviamento, neanche in applicazioni di leggi specifiche. Eventuali passività connesse alle aggregazioni aziendali per pagamenti sottoposti a condizione vengono rilevate alla data di acquisizione delle aziende e dei rami di azienda relativi alle aggregazioni aziendali. In caso di cessione di una parte o dell’intera impresa precedentemente acquisita e dalla cui acquisizione era emerso un avviamento, nella determinazione della plu-

svalenza 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. La logica di determinazione del *fair value* discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto 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. 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 lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico “Ricavi per lavori su beni in concessione”. Le attività di ripristino o sostituzione non sono capitalizzate e confluiscono nella stima del fondo ripristino e sostituzione trattato successivamente. I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l’utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione, poiché si presuppone che i benefici economici futuri del bene verranno utilizzati dal concessionario. L’ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in

oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici. Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l’adeguata copertura dei seguenti oneri:

- completo ammortamento dei beni in concessione alla data di fine concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo “*Fondi rischi e oneri – Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione*”. Qualora si verificino eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali immobilizzazioni immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione e il valore di recupero viene imputata a conto economico.

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

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti simili

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

Computer software

I costi per *software* sono ammortizzati a quote costanti in 3 anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono addebitati al conto economico nel momento in cui sono sostenuti. Le immobilizzazioni immateriali a vita utile definita sono inoltre sottoposte a verifica per identificare eventuali riduzioni di valore annualmente o ogniqualvolta vi sia un’indicazione che l’immobilizzazione possa aver subito una riduzione di valore. Si rimanda a quanto riportato al successivo paragrafo “Perdite di valore delle attività”.

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell’osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l’obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all’esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all’esercizio dell’attività d’impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono

di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2041. 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 devoluzione gratuita.

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 l’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:

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”.

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), even-

tualmente 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.

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate in una delle seguenti categorie in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate:

- attività finanziarie a *fair value* a conto economico;
- crediti e finanziamenti attivi;
- attività disponibili per la vendita.

Le attività finanziarie sono iscritte all’attivo patrimoniale nel momento in cui la Società diviene parte dei contratti connessi alle stesse. Le attività finanziarie cedute sono eliminate dall’attivo dello stato patrimoniale, quando il diritto a ricevere i flussi di cassa è trasferito unitamente a tutti i rischi e benefici associati alla proprietà.

Gli acquisti e le vendite di attività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta delle relative operazioni. Le attività finanziarie sono valutate come segue:

(a) Attività finanziarie a fair value a conto economico

Le attività finanziarie sono classificate in questa categoria se acquisite allo scopo di essere cedute nel breve termine. Le attività di questa categoria sono classificate come correnti e valutate al *fair value*; le variazioni di fair value sono riconosciute a conto economico nell’esercizio in cui sono rilevate, se significative.

(b) Crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari, prevalentemente relativi a crediti verso clienti, non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell’attivo corrente, a eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell’attivo non corrente. Tali attività sono valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso d’interesse effettivo.

Se vi è un’obiettivo evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore, l’attività è ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi di cassa ottenibili in futuro. Le perdite di valore sono rilevate

a conto economico. Se negli esercizi successivi vengo-
no meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni,
il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza
del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del
costo ammortizzato.

(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività disponibili per la vendita sono strumenti fi-
nanziari non derivati esplicitamente designati in que-
sta categoria, ovvero che non trovano classificazione
in nessuna delle precedenti categorie e sono compresi
nelle attività non correnti a meno che il *management*
intenda cederli nei 12 mesi successivi dalla data del bi-
lancio. Tali attività finanziarie sono valutate al *fair value*
e gli utili o perdite da valutazione sono imputati a una
riserva di patrimonio netto afferente le “Altre compo-
nenti del risultato complessivo”; la loro rilevazione a
conto economico è effettuata solo nel momento in cui
l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta o, nel
caso di variazioni cumulate negative, quando si valuta
che la riduzione di valore già rilevata a patrimonio net-
to non potrà essere recuperata in futuro.

Nel caso di partecipazioni classificate come disponibili
per la vendita, un prolungato o significativo declino
nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo
iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come
strumenti di copertura quando la relazione tra il de-
rivato e l'oggetto della copertura è formalmente
documentata e l'efficacia della copertura, verificata
periodicamente, è elevata. Quando i derivati di co-
pertura coprono il rischio di variazione del *fair value*
degli strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*,
es. copertura della variabilità del *fair value* di attività/
passività a tasso fisso), i derivati sono rilevati al *fair value*
con imputazione degli effetti a conto economi-
co; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura
sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value*
associate al rischio coperto. Quando i derivati coprono
il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti
oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le coperture
effettuate vengono designate a fronte dell'esposizione
alla variabilità dei flussi finanziari attribuibile ai rischi
che in un momento successivo possono influire sul
conto economico. La parte efficace della variazione di
fair value della parte di contratti derivati che sono stati
designati come di copertura secondo i requisiti previsti
dallo IAS 39 viene rilevata in una riserva di patrimonio
netto (e in particolare nelle “altre componenti del ri-
sultato complessivo”); tale riserva viene poi imputata

a conto economico nell'esercizio in cui la transazione
coperta influenza il conto economico. La parte ineffi-
cace della variazione di *fair value* della parte di contrat-
ti derivati, così come l'intera variazione di *fair value* dei
derivati che non sono stati designati come di copertura
o che non ne presentano i requisiti richiesti dal citato
IAS 39, viene invece contabilizzata direttamente a con-
to economico nella voce “proventi/oneri finanziari”.

Il *fair value* di strumenti finanziari quotati è basato sul
prezzo corrente di offerta. Se il mercato di un'attivi-
tà finanziaria non è attivo (o si riferisce a titoli non
quotati), la Società definisce il *fair value* utilizzando
tecniche di valutazione che includono: il riferimento
ad avanzate trattative in corso, riferimenti a titoli che
posseggono le medesime caratteristiche, analisi basate
sui flussi di cassa, modelli di prezzo basati sull'utilizzo
di indicatori di mercato e allineati, per quanto possibi-
le, alle attività da valutare.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti
inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in
base al metodo del costo ammortizzato al netto del
fondo svalutazione crediti. Qualora vi sia un'obiettivo-
ta evidenza di indicatori di riduzioni di valore, l'attività
viene ridotta in misura tale da risultare pari al valore
scontato dei flussi ottenibili in futuro.

L'obiettivota evidenza di perdita di valore è verificata
considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti con-
trattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di
insolvenza della controparte. I crediti sono esposti al
netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se
negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'at-
tività 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 valore
che sarebbe derivato dall'applicazione del costo am-
mortizzato qualora non fosse stata effettuata la sval-
tazione. 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 net-
to di realizzo ovvero costo di sostituzione. Non sono
inclusi nella valutazione delle rimanenze gli oneri fi-
nanziari.

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 sostitu-
zione.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depo-
siti bancari disponibili e le altre forme di investimento
a breve termine prontamente liquidabili, con scadenza
uguale o inferiore ai tre mesi. Eventuali scoperti di con-
to 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'obbli-
gazione corrente (legale o implicita) per una futura
uscita di risorse economiche come risultato di even-
ti 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 sol-
tanto possibile sono indicati nella apposita sezione in-
formativa 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 conces-
sionario 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 interven-
ti 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 - “accan-
tonamenti e passività potenziali” - che stabilisce l'ad-
debito 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 concessio-
ne accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attua-
le degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio
per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi
e fino al termine della concessione, finalizzate ad assi-
curare 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 (os-
sia beni in concessione classificati nelle immobilizza-
zioni 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 de-
finiti.

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale
SEA partecipa mediante versamenti fissi a soggetti ter-
zi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono
obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori con-
tributi 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 contribu-
zione definita, SEA versa contributi, volontari o stabiliti
contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici
e privati. I contributi sono iscritti come costi del perso-
nale secondo il principio della competenza economica.
I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che
sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pa-
gamenti, 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 dipen-
dente 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 com-
petenza 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 de-
terminati annualmente da un attuario indipendente uti-
lizzando 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 va-
luta 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 rap-
porto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi
Decreti e Regolamenti emanati nel corso del primo se-
mestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rappor-

to 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, sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutate 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.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato.

Operazioni di reverse factoring-factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, la Società ha posto in essere accordi di *reverse factoring* o *factoring* indiretto (pro-solvendo).

Sulla base delle strutture contrattuali in essere il fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso la Società ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

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

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

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati al *fair value* del corrispettivo ricevuto per le prestazioni di servizi della gestione ordinaria dell'attività, in base al principio della competenza economica. Il ricavo è riconosciuto al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti.

I ricavi, principalmente riferibili alle prestazioni di servizi sono riconosciuti nell'esercizio nel quale i servizi sono resi. I canoni attivi e le *royalty* sono riconosciuti nell'esercizio di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti mentre, i corrispettivi per certificati verdi sono riconosciuti annualmente su base fissa secondo contratti pluriennali e si riferiscono alla remunerazione della messa a disposizione delle reti interne al sedime aeroportuale.

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).

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.

Gli 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, sono considerati costi commerciali e, come tali, classificati nei "Costi operativi" e rilevati in correlazione ai ricavi a cui sono riferibili. In particolare, a giudizio del management che monitora l'efficacia di queste iniziative commerciali alla pari di altre iniziative *marketing* classificate tra i costi commerciali, nonostante tali incentivi siano parametrati a talune voci specifiche di ricavo e ad esse proporzionate, per la loro natura di impulso al traffico o alla crescita dello scalo, da un punto di vista gestionale devono essere considerati unitariamente a tutti i costi sostenuti dalla Società in ambito commerciale e di *marketing* e sono quindi esposti nei *management account* e valutati nei KPI aziendali unitamente ai costi di *marketing*. In tale contesto è stata quindi presa la decisione di classificare tale fattispecie di incentivo, nella comunicazione finanziaria annuale in modo coerente alla visione gestionale.

Oneri finanziari

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

Imposte

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

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la

quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali, che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale (non in operazioni di aggregazioni di imprese) di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

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

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

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

Dividendi

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

3. Stime e assunzioni

La predisposizione dei bilanci richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che, relativamente alla Società, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali, un

cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

(a) Riduzione di valore delle attività

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

(b) Ammortamenti

L’ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l’immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull’esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri, che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l’effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

(c) Fondi rischi e oneri

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

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

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

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

(d) Crediti commerciali

Se vi è l’obiettivo evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l’apposizione di un fondo svalutazione crediti. 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) Attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità del credito finanziario verso Milan Airport Handling Trust sorto con l’assegnazione della partecipazione Airport Handling al citato Trust e la sottoscrizione di strumenti finanziari partecipativi emessi da Airport Handling successivamente alla assegnazione al Trust, è effettuata sulla base delle migliori conoscenze delle prospettive di esito delle operazioni di cessione della società da parte del Trust e

di valutazione del valore dell’interessenza residuale alla citata cessione ed è quindi soggetta all’ordinaria alea di incertezza dei processi negoziali di dismissione di investimenti finanziari nonché delle prospettive di redditività futura dell’investimento.

4. Gestione dei rischi

La strategia della Società nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle proprie performance finanziarie. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati. La gestione dei suddetti rischi è svolta identificando, valutando ed effettuando la copertura dei rischi finanziari.

4.1 Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l’esposizione di SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie. Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di default di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale. Per SEA l’esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all’operatività aeroportuale, dall’altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del

trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie). 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. Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione. I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore. SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso, o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione.

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

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	151.066	154.104
- di cui scaduto	79.003	93.068
Fondo svalutazione crediti commerciali	(78.360)	(81.859)
Totale crediti commerciali verso clienti	72.706	72.245

Nell’esercizio 2016 è proseguita la gestione di parte dei crediti mediante operazioni di factoring. 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 tra-

sferiti 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 2016 e relativo comparativo:

Crediti commerciali verso clienti		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti commerciali verso clienti	151.066	154.104
Di cui scaduto	79.003	93.068
da meno di 180 giorni	5.908	17.051
da oltre 180 giorni	73.095	76.017
Incidenza % dei crediti scaduti	52,3%	60,4%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	3,9%	11,1%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	48,4%	49,3%

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2016 e relativo comparativo, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sotto-

poste a procedure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l’indicazione delle fideiussioni bancarie e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

Crediti commerciali verso clienti		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti commerciali verso clienti	151.066	154.104
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	43.347	44.322
(ii) crediti oggetto di contestazioni	22.814	24.666
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	84.905	85.116
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	12.842	24.080
Fideiussioni e depositi cauzionali	55.199	55.673
Percentuale dei crediti garantiti da fideiussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	65,0%	65,4%

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 2016 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

SEA è esposta al rischio della variazione dei tassi di interesse in relazione alla necessità di finanziare le proprie attività operative e di impiegare la liquidità disponibile. Le variazioni dei tassi di interesse possono incidere positivamente o negativamente sul risultato economico della Società, modificando i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento. SEA gestisce tale rischio attraverso un opportuno bilanciamento fra l’esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l’obiettivo di mitigare l’effetto economico della volatilità dei tassi di interesse di riferimento. L’esposizione a tasso variabile espone la Società a un

rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, SEA fa ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*. Al 31 dicembre 2016 l’indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che alla data di chiusura dell’esercizio la Società non ha indebitamento a breve termine. Il debito a medio/lungo termine al 31 dicembre 2016 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,20% e il 1,62%, e non considera l’effetto delle operazioni copertura e il costo di eventuali garanzie accessorie):

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2016 e 2015					
(Importi in migliaia di Euro)	Scadenza	31 dicembre 2016		31 dicembre 2015	
		Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2021	300.000	3,125%	300.000	3,125%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2017 al 2035	261.538	1,22%	276.994	1,37%
o/w a Tasso Fisso		57.895	3,89%	60.000	3,90%
o/w a Tasso Variabile(*)		203.643	0,45%	216.994	0,67%
Altri Finanziamenti Bancari	2020	176	0,50%	85	0,50%
o/w a Tasso Fisso		176	0,50%	85	0,50%
o/w a Tasso Variabile		-	-	-	-
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		561.714	2,24%	577.079	2,28%

(*) Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 36% al 31.12.2016 e il 41% al 31.12.2015);
(ii) Euro 60 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell’indebitamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2016 è pari a 561.714 migliaia di Euro, in diminuzione di 15.365 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2015, con un costo medio che si è ridotto di 4 *basis point*, toccando il 2,24% a fine esercizio. Si segnala che il costo di tale indebitamento, considerando anche le operazioni di copertura

dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, è pari al 2,83%, in diminuzione rispetto al 2,92% di fine dicembre 2015 (-9 *basis point*). Complessivamente il totale del debito a medio-lungo termine a tasso variabile non coperto della Società al 31 dicembre 2016 risulta pari al 23,3% circa del totale di tale debito. Non vi sono state pertanto coperture

eccedenti rispetto ai flussi futuri oggetto di copertura (*overhedge*). Al 31 dicembre 2016 SEA ha in essere il

seguente prestito obbligazionario per complessivi nominali 300.000 migliaia di Euro.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in Euro MM)	Cedola	Tasso annuale
SEA SpA 3 1/8 04/17/21	SEA SpA	Irish Stock Exchange	XS1053334373	7	17/04/21	300	Fissa, annuale	3,125%

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, pari al 31 dicembre 2016 a 596.283 migliaia di Euro (in riduzione rispetto a 591.660 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015, prevalentemente per effetto della dinamica dei tassi di mercato) è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2016;

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

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

Coperture tasso d'interesse							
(€/000)	Nozionale alla stipula	Nozionale residuo al 31/12/2016	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2016	Fair value al 31/12/2015
IRS	10.000	9.032	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.351,4)	(1.512,5)
	5.000	4.516	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(675,7)	(756,3)
	15.000	12.414	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.793,5)	(2.028,0)
	11.000		18/5/2011	15/9/2011	15/9/2016		(258,5)
	10.000	7.500	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.014,2)	(1.155,6)
	11.000	7.966	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.075,6)	(1.225,3)
	12.000	8.276	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.099,9)	(1.258,5)
	12.000	8.276	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.099,9)	(1.258,5)
COLLAR	10.000	7.500	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(810,3)	(905,6)
	11.000	7.586	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(800,3)	(897,9)
Totale		73.066				(9.720,8)	(11.256,7)

Il segno "-" indica il costo per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere.
Il segno "+" indica il premio per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere.

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 13.

b) Rischio tasso di cambio

SEA è soggetta a un basso rischio di fluttuazione dei

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

c) Rischio prezzo delle commodity

SEA è esposta alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche, ovvero gas, trattate da SEA Energia per l'approvvigionamento del servizio di energia elettrica, di riscaldamento e di condizionamento a favore della capogruppo. Tali dinamiche influiscono direttamente sul prezzo finale che SEA paga per le forniture della controllata SEA Energia. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni si manifestano tanto direttamente quanto indirettamente, mediante formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing*. I rischi si evidenziano anche nella fase di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell'energia elettrica venduta a terzi. Si segnala che, nel 2016, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterne effettuare nei periodi futuri.

4.3 Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità per SEA può manifestarsi ove le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a fronteggiare le obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e nei tempi previsti. La liquidità, i flussi di cassa e le necessità di finanziamento di SEA sono gestiti attraverso politiche e processi il cui obiettivo è la minimizzazione del rischio di liquidità. In particolare SEA:

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

investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto;

- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

A fine 2016 SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per 200 milioni di Euro, di cui 120 milioni di Euro di linea *revolving* disponibile sino ad aprile 2020 e 80 milioni di Euro relativi a linee su raccolta BEI, il cui utilizzo è previsto entro dicembre 2017, per durate comprese tra i 15 e i 20 anni. Al 31 dicembre 2016 SEA dispone anche di ulteriori 187.317 migliaia di Euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa. SEA dispone di linee di credito *committed* e *uncommitted* in grado di garantire la copertura dei fabbisogni finanziari futuri e i fabbisogni della gestione corrente, con una scadenza media dell'indebitamento finanziario di medio lungo termine di poco inferiore ai 6 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Considerando solo i finanziamenti bancari l'indebitamento ha una scadenza di 7 anni (e di questo il 19% oltre i 10 anni). 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. Si precisa che le operazioni di factoring indiretto, come ampiamente specificato in precedenza, non modificano le condizioni di pagamento contrattuali e non generano pertanto effetti diluitivi della consistenza del capitale circolante. Le tabelle seguenti evidenziano per SEA il dettaglio della composizione e della scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing, i debiti finanziari verso controllate, i quali, secondo le relative previsioni contrattuali, sono esigibili a vista) e commerciali in essere al 31 dicembre 2016 e 2015:

Passività al 31 dicembre 2016					
(Importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	35,4	70,9	375,0	170,0	651,3
Debiti commerciali	161,8				161,8
Totale debito	197,2	70,9	375,0	170,0	813,1

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 4,6 milioni di Euro a fine

2016, cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a 43,5 milioni di Euro.

Passività al 31 dicembre 2015

(Importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	32,0	69,7	73,4	524,6	699,7
Debiti commerciali	160,2				160,2
Totale debito	192,2	69,7	73,4	524,6	859,9

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 4 milioni di Euro a fine 2015, cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a 36,3 milioni di Euro.

A fine 2016 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono prevalentemente costituiti dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune *tranche* di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia la capacità dell'indebitamento finanziario di SEA di assicurare anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare l'analisi ha considerato:

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

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

- a) Ipotesi:
- > si è valutato l'effetto sul conto economico di SEA,

a fine 2016 e 2015, 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 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- > gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* con-

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016		Al 31 dicembre 2015	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-31,36	336,43	-299,24	389,30
Posizione attiva di Cash pooling (interessi attivi)	-200,09	200,09	-183,40	183,40
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾	677,69	-1.085,99	984,52	-1.091,93
Posizione passiva di Cash pooling (interessi passivi) ⁽¹⁾	0,00	-15,58	0,00	-19,99
Indebitamento fin. verso controllate (int. passivi) ⁽¹⁾	0,00	0,00	0,00	0,00
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾	-439,92	439,92	-136,37	474,83
Strumenti derivati di copertura (fair value) ⁽³⁾	-1.398,54	1.342,50	-1.627,42	1.729,20

(1) + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi.
(2) + = ricavo da copertura; - = costo da copertura.
(3) Quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture.

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

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

successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato *spread* predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

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

5. Classificazione degli strumenti finanziari

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016				
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato
Partecipazioni disponibili per la vendita				26	26
Altre attività finanziarie non correnti			16.776		16.776
Altri crediti non correnti			240		240
Crediti commerciali			82.965		82.965
Crediti finanziari correnti			43.532		43.532
Crediti per imposte			14.174		14.174
Altre attività finanziarie correnti			7.190		7.190
Altri crediti correnti			8.111		8.111
Cassa e disponibilità liquide			46.998		46.998
Totale	-	-	219.986	26	-
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing	9.721				539.348
- di cui debito verso obbligazionisti					298.008
Debiti Commerciali					161.771
Debiti per imposte dell'esercizio					6.046
Altri debiti correnti e non correnti					155.003
Passività finanziarie correnti esclusi leasing					32.077
Passività finanziarie correnti per leasing					-
Totale	9.721	-	-	-	894.245

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

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			16.776			16.776
Altri crediti non correnti			1.597			1.597
Crediti commerciali			85.473			85.473
Crediti finanziari correnti			36.306			36.306
Crediti per imposte			11.666			11.666
Altre attività finanziarie correnti			7.190			7.190
Altri crediti correnti			7.047			7.047
Cassa e disponibilità liquide			55.271			55.271
Totale	-	-	221.326	26	-	221.352
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing	11.257				558.518	569.775
- di cui debito verso obbligazionisti					297.580	297.580
Debiti commerciali					160.208	160.208
Debiti per imposte dell'esercizio					24.025	24.025
Altri debiti correnti e non correnti					141.213	141.213
Passività finanziarie correnti esclusi leasing					27.442	27.442
Passività finanziarie correnti per leasing					489	489
Totale	11.257	-	-	-	911.895	923.152

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.

Nella tabella seguente vengono rappresentate le attività e le passività della Società che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		9.721	
Totale		9.721	26

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		11.257	
Totale		11.257	26

6. Note alla situazione patrimoniale - finanziaria

6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2016 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali							
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti	Svalutazioni	Al 31 dicembre 2016
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.357.235	550	63.239	(1.514)			1.419.510
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	54.327	40.301	(60.731)				33.897
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	53.397		8.633				62.030
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.519	6.880	(8.633)				5.766
Valore lordo	1.472.478	47.731	2.508	(1.514)	-	-	1.521.203
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(441.392)			1.104	(37.301)		(477.589)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(46.764)				(7.215)		(53.979)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Fondo ammortamento	(488.156)	-	-	1.104	(44.516)	-	(531.568)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	915.843	550	63.239	(410)	(37.301)	-	941.921
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	54.327	40.301	(60.731)			-	33.897
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	6.633		8.633		(7.215)	-	8.051
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.519	6.880	(8.633)			-	5.766
Valore netto	984.322	47.731	2.508	(410)	(44.516)	-	989.635

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 941.921 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 a fronte di 915.843 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dell'esercizio 2016 è pari a 37.301 migliaia di Euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari 63.239 migliaia di Euro, derivano principalmente dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione ed acconti". Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 6.16. La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 33.897 migliaia di Euro, si riferisce alle opere in

corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2016. L'incremento, pari a 40.301 migliaia di Euro, è espresso al netto del contributo dello Stato pari a 5.307 migliaia di Euro, incassato a dicembre 2016, per la realizzazione della stazione ferroviaria del Terminal 2 di Malpensa. Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 32.700 migliaia di Euro e riguardano principalmente i) la prosecuzione dei lavori di *restyling* dell'aerostazione del Terminal 1, con la realizzazione di nuove aree commerciali, delle aree di imbarco remote Schengen, in zona nord e il rinnovo dell'impiantistica antincendio; ii) nell'area Cargo, il completamento del nuovo fabbricato merci (destinato a un vettore Cargo) e la realizzazione di un secondo magazzino da destinare a operatori Cargo e iii) la conclusione dei lavori di realizzazione

dei nuovi filtri di sicurezza, dei nuovi banchi *check-in* e la riqualificazione dell’area di riconsegna dei bagagli presso il Terminal 2 nonché, il completamento dei lavori di realizzazione della nuova stazione ferroviaria, con relativo collegamento ferroviario. A Linate, le cui opere ammontano a 7.601 migliaia di Euro, si riferiscono, principalmente, all’ampliamento del piazzale ovest e agli interventi di *restyling* del Terminal, di cui sono attualmente in fase di ultimazione le attività di progettazione. Relativamente alle infrastrutture di volo, infine, sia a Malpensa che a Linate sono proseguiti gli interventi di riqualifica impiantistica finalizzati alla predisposizione dei sistemi *Advanced Surface Movement Guidance and Control System* che permetteranno una più chiara ed univoca indicazione dei percorsi da seguire, durante la fase di rullaggio degli aeromobili, nonché una migliore e più efficiente gestione delle luci sulle piste di rullaggio. Le riclassifiche a beni in concessione, sono principalmente riconducibili all’entrata in esercizio graduale delle opere sul Terminal 1 e completamento del magazzino Cargo di Malpensa. I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell’in-

gegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 8.051 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (6.633 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato nel corso del 2016 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, di cui 8.633 migliaia di Euro relativi, principalmente, ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce “Immobilizzazioni in corso ed acconti” che al 31 dicembre 2016 presenta un saldo residuo di 5.766 migliaia di Euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all’andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2016 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Nel corso dell’esercizio 2015 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

Immobilizzazioni immateriali							
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti	Svalutazioni	Al 31 dicembre 2015
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.305.443		54.481	(598)		(2.091)	1.357.235
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	46.529	62.279	(54.481)				54.327
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	53.049		348				53.397
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.092	6.775	(348)				7.519
Valore lordo	1.406.113	69.054	-	(598)	-	(2.091)	1.472.478
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(406.471)			235	(35.156)		(441.392)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(40.065)				(6.699)		(46.764)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Fondo ammortamento	(446.536)	-	-	235	(41.855)	-	(488.156)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	898.972	-	54.481	(363)	(35.156)	(2.091)	915.843
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	46.529	62.279	(54.481)			-	54.327
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	12.984		348		(6.699)	-	6.633
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.092	6.775	(348)			-	7.519
Valore netto	959.577	69.054	-	(363)	(41.855)	(2.091)	984.322

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l’esercizio 2016 relativa alle immobilizzazioni materiali:

Immobilizzazioni materiali						
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni /vendite	Ammortamenti	Al 31 dicembre 2016
Valore lordo						
Beni immobili	188.542		4.775	(152)		193.165
Impianti e macchinari	7.760	12		(3.263)		4.509
Attrezzature industriali e commerciali	37.384	6.222		(5.095)		38.511
Altri beni mobili	105.170	1.760	2.379	(48.070)		61.239
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.916	6.936	(9.662)			5.190
Valore lordo	346.772	14.930	(2.508)	(56.580)	-	302.614
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(79.196)			127	(5.876)	(84.945)
Impianti e macchinari	(6.173)			3.027	(235)	(3.381)
Attrezzature industriali e commerciali	(34.895)			5.095	(1.694)	(31.494)
Altri beni mobili	(89.174)			47.433	(5.732)	(47.473)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Fondo amm.to e svalutazioni	(209.438)	-	-	55.682	(13.537)	(167.293)
Valore netto						
Beni immobili	109.346		4.775	(25)	(5.876)	108.220
Impianti e macchinari	1.587	12		(236)	(235)	1.128
Attrezzature industriali e commerciali	2.489	6.222			(1.694)	7.017
Altri beni mobili	15.996	1.760	2.379	(637)	(5.732)	13.766
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.916	6.936	(9.662)			5.190
Valore netto	137.334	14.930	(2.508)	(898)	(13.537)	135.321

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all’applicazione dell’IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del settore *Non Aviation*, pari a 4.775 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016, hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa. Gli incrementi delle “Immobilizzazioni materiali” comprendono, inoltre, l’acquisto di nuove attrezzature *de-icer* e di macchine spazzaneve per 3.793 migliaia di Euro, nonché nuovi terminali video per 940 migliaia di Euro.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all’andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2016 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*. Tutte le immobilizzazioni, 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 2016, rispettivamente a 503.601 migliaia di Euro e 5.517 migliaia di Euro.

Nel corso dell’esercizio 2015 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

Immobilizzazioni materiali						
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni /vendite	Ammortamenti	Al 31 dicembre 2015
Valore lordo						
Beni immobili	182.320		6.293	(71)		188.542
Impianti e macchinari	7.486	368		(94)		7.760
Attrezzature industriali e commerciali	35.314	2.165		(95)		37.384
Altri beni mobili	100.204	2.340	4.056	(1.430)		105.170
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.181	7.084	(10.349)			7.916
Valore lordo	336.505	11.957	-	(1.690)	-	346.772
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(73.242)			38	(5.992)	(79.196)
Impianti e macchinari	(6.019)			91	(245)	(6.173)
Attrezzature industriali e commerciali	(33.366)			95	(1.624)	(34.895)
Altri beni mobili	(84.531)			1.396	(6.039)	(89.174)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Fondo amm.to e svalutazioni	(197.158)	-	-	1.620	(13.900)	(209.438)
Valore netto						
Beni immobili	109.078		6.293	(33)	(5.992)	109.346
Impianti e macchinari	1.467	368		(3)	(245)	1.587
Attrezzature industriali e commerciali	1.948	2.165			(1.624)	2.489
Altri beni mobili	15.673	2.340	4.056	(34)	(6.039)	15.996
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.181	7.084	(10.349)			7.916
Valore netto	139.347	11.957	-	(70)	(13.900)	137.334

6.3 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2016 e relativo comparativo:

Investimenti immobiliari		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Valore lordo	4.125	4.148
Fondo ammortamento	(727)	(736)
Totale investimenti immobiliari	3.398	3.412

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell’esercizio 2016:

Movimentazione fondo ammortamento investimenti immobiliari	
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
Valore iniziale	(736)
Decrementi	11
Ammortamenti	(2)
Valore finale fondo ammortamento investimenti immobiliari	(727)

La voce include i valori dei fabbricati ad uso civile non strumentali all’attività d’impresa (appartamenti e box). Pur in presenza di condizioni di incertezza connesse al mercato immobiliare non si ravvisano perdite di valore degli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2016.

6.4 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015, della voce “Partecipazioni in società controllate e collegate”:

Partecipazioni in società controllate e collegate		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
SEA Handling SpA in liquidazione	8.226	8.474
SEA Energia SpA	7.026	7.026
SEA Prime SpA	25.200	25.200
Consorzio Malpensa Construction	22	22
Partecipazioni in società controllate	40.474	40.722
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Malpensa Logistica Europa SpA	1.674	1.674
Disma SpA	421	421
SEA Services Srl	300	300
Partecipazioni in società collegate	10.779	10.779
Partecipazioni in società controllate e collegate	51.253	51.501

La variazione del saldo delle partecipazioni in società controllate e collegate è dovuta alla svalutazione rilevata nell’esercizio 2016, per 249 migliaia di Euro, della partecipazione detenuta in SEA Handling SpA in liquidazione, al fine di allinearne il valore al patrimonio netto, atteso come valore stimato dell’attivo liquidabile a SEA. Si segnala che il Consiglio di Amministrazione del 22 febbraio 2017 ha deliberato di autorizzare lo scioglimento e la messa in liquidazione del Consorzio Malpensa Construction. Si informa inoltre che a dicembre 2016 l’Assemblea degli azionisti di SACBO ha approvato la proposta di acquisto di azioni proprie detenute dalla Provincia di Bergamo, corrispondenti al 3% del capitale sociale, per un valore

pari a 6.804.000 Euro. L’operazione non ha avuto impatti sul capitale sociale della società, né effetti diluitivi relativi alla quota detenuta da SEA.

Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling

(a) Procedimento relativo alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012

Con decisione del 19 dicembre 2012, la Commissione

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

Come più ampiamente descritto nella Relazione Finanziaria Annuale 2015, SEA, nel contesto di un formale progetto di ‘esecuzione alternativa’ della decisione, ha posto in essere una serie di azioni tra le quali (i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, (ii) la costituzione di Airport Handling al fine di continuare a offrire i servizi di assistenza a terra nel contesto in condizioni di piena concorrenza con le altre società di *handling* e in regime di assoluta discontinuità economica con SEA Handling, (iii) l’assegnazione dell’intera partecipazione nel capitale di Airport Handling in un trust denominato “Milan Airport Handling Trust”, al fine di escludere qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling, (iv) cessione del 30% delle azioni di Airport Handling ad un operatore terzo con l’opzione, a determinate condizioni, di poter acquistare un ulteriore 40% delle azioni.

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

Tali ricorsi si trovano oggi in avanzata fase di trattazione, essendo da mesi oramai conclusa la fase scritta del procedimento; si attende dunque una pronuncia del Tribunale nel 2017.

Nel frattempo, si è comunque dato avvio ad una fase di interlocuzione – per il tramite delle Autorità italiane – con la Commissione Europea, al fine di rappresentare l’incapacità di SEA Handling di far comunque fronte in toto a tale onere restitutorio e, di riflesso, l’impossibilità dello Stato italiano di dare integrale esecuzione in forma specifica alla decisione.

Con lettera trasmessa alla Autorità italiane in data 20 luglio 2016, la Commissione Europea, preso atto delle argomentazioni spese da SEA Handling, ha chiesto conferme circa la cessazione dell’attività, lo stato di avanzamento della liquidazione e le procedure poste in essere per l’adempimento, nei limiti delle somme rivenienti dalla liquidazione stessa, dell’obbligo restitutorio di SEA Handling.

Alla luce di quanto precede, in coerenza all’impostazione adottata nei precedenti bilanci e relazioni finanziarie infrannuali, si ritiene di non dover effettuare alcun appostamento di fondi per rischi ed oneri nel bilancio di SEA Handling SpA in liquidazione e/o di crediti verso la

stessa nel bilancio di SEA con riferimento vuoi agli obblighi di restituzione integrale di SEA Handling a SEA dei presunti aiuti di Stato e/o alla rilevazione dell’intero credito per restituzione dell’aiuto di Stato da parte di SEA.

Invero, a prescindere da ogni valutazione in merito alla debenza o meno delle somme in questione (anche in relazione agli esiti dei ricorsi pendenti), se e nella misura in cui residueranno disponibilità dalla liquidazione degli attivi di SEA Handling la corresponsione di tale avanzo non potrà comunque che avvenire a favore di SEA, socio unico della società in liquidazione.

(b) Procedimento relativo all’avvio della istruttoria della Commissione Europea del 9 luglio 2014

Il 9 luglio 2014 la Commissione Europea ha deciso di avviare – nell’ambito dei poteri ad essa conferiti in materia di aiuti di Stato – una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato nella capitalizzazione, da parte di SEA, della nuova società.

Con decisione del 5 luglio 2016, trasmessa a SEA dal Ministero dei Trasporti in data 19 luglio 2016, la Commissione Europea ha concluso il procedimento di indagine avviato in relazione alla costituzione e capitalizzazione della società Airport Handling S.p.A. rilevando:

(i) l’assenza di continuità economica tra SEA Handling S.p.A. ed Airport Handling S.p.A., (ii) l’assenza di trasferimento dell’obbligo di restituzione dell’aiuto di Stato incompatibile ad Airport Handling S.p.A. nonché (iii) l’insussistenza di aiuti di Stato nella costituzione e capitalizzazione della suddetta società.

Medio tempore, si è peraltro perfezionato il processo di dismissione del controllo di Airport Handling da parte di SEA:

- nel dicembre 2014, SEA congiuntamente con il Trustee del Milan Airport Handling Trust ha conferito il mandato a un *advisor* finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all’acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling;

- nel settembre 2015 il Trustee ha sottoscritto con dnata, primaria società internazionale del Gruppo Emirates attiva nel settore dell’handling aeroportuale, un accordo vincolante per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione e pertanto della Governance di Airport Handling;

- l’accordo prevede anche un’opzione a favore di dnata per l’acquisto, al verificarsi di determinate condizioni, di un ulteriore 40% di azioni (*call option*) e di una quota corrispondente di SFP. La positiva decisione della Commissione Europea rispetto all’indagine del luglio 2014 ha reso non più esercitabile da parte di dnata una *put option* prevista in caso di decisione sfavorevole;

- il *closing* dell’operazione è avvenuto il 23 marzo 2016, dopo la decisione dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che non ha ravvisato nell’operazione in esame, ai sensi dell’articolo 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. A seguito di ciò si è provveduto a riclassificare come “corrente” la quota delle altre attività finanziarie in capo a SEA, oggetto di cessione;

- l’investimento di dnata in Airport Handling porta a una valorizzazione della società di 25 milioni di Euro, importo che conferma gli attivi patrimoniali iscritti in Bilancio. La transazione, a fronte della cessione del primo 30%, ha comportato il pagamento di 7,5 milioni di Euro da parte di dnata, somma vincolata a garanzia di dnata per un prefissato periodo di tempo, e prevede l’ulteriore pagamento di 10 milioni di Euro per l’acquisizione della quota addizionale del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal Trustee e SEA).

In ragione di quanto precede, con riferimento alle somme trasferite da SEA nel capitale di Airport Handling e alla sottoscrizione degli strumenti finanziari partecipativi da parte di SEA, si ritiene che le stesse potranno essere recuperate nel contesto della dismissione di Airport Han-

dling ovvero della partecipazione ai risultati futuri della stessa (per l’interessenza residuale) che si ritengono realizzabili. Ne consegue, che nessuna particolare appostazione o correzione si rende necessaria o opportuna.

Rischio connesso al contenzioso per presunto abuso di posizione dominante nell’acquisizione di ATA Ali Trasporti Aerei - procedimento A474 dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)

L’AGCM in data 20 dicembre 2013 ha avviato il Procedimento a seguito della denuncia di Cedicor Sociedad Anonima (“CEDICOR”), contestando a SEA di aver abusato della propria posizione dominante in violazione dell’art.102 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea (“TFUE”) nell’ambito della procedura di gara indetta per la dismissione di SEA Prime SpA (già ATA Ali Trasporti Aerei SpA). In data 2 aprile 2015, chiudendo il Procedimento, l’AGCM ha confermato l’accusa mossa a SEA, irrogandole una sanzione pecuniaria dell’importo pari 3.365 migliaia di Euro. Pur procedendo al pagamento della sanzione, avverso il Provvedimento SEA ha depositato il ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale (“TAR”). Nel suddetto ricorso si impugnano la legittimità e il merito del Provvedimento. A gennaio 2017 è stata pubblicata la sentenza del TAR che accoglie parzialmente il ricorso di SEA, rinviando alle Autorità competenti la rideterminazione, in diminuzione, della sanzione.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2016 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d’esercizio alle rispettive date, predisposti in accordo ai Principi Contabili Italiani.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016 e per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2016						
	Attività	Passività	Ricavi	Utile /(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
Sea Handling in liquidazione SpA	10.732	2.506	587	(125)	8.226	8.226	100,00%
Sea Energia SpA	79.295	61.234	46.267	627	18.061	18.061	100,00%
SEA Prime SpA	25.950	16.984	11.373	2.105	8.966	8.817	98,34%
Consorzio Malpensa Contruction	415	227	1	-	188	96	51,00%
Imprese collegate							
Dufrital SpA	78.382	48.434	151.502	4.220	29.948	11.979	40,00%
SACBO SpA	228.329	104.015	125.167	13.343	124.314	38.511	30,979%
SEA Services Srl (*)	6.470	4.005	12.484	830	2.465	986	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	21.684	10.299	37.360	2.028	11.385	2.846	25,00%
Disma SpA	12.144	5.998	6.072	601	6.146	1.152	18,75%

(*) Bilancio d’esercizio chiuso al 30/09/2016

(Importi in migliaia di Euro)							
Al 31 dicembre 2015 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015							
	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
Sea Handling in liquidazione SpA	11.502	3.028	5.022	3.238	8.474	8.474	100,00%
Sea Energia SpA	69.385	51.951	49.336	635	17.434	17.434	100,00%
SEA Prime SpA	17.735	10.874	13.931	1.757	6.861	6.747	98,34%
Consorzio Malpensa Contruction	414	226	299	3	188	96	51,00%
Imprese collegate							
Dufrital SpA	76.573	50.845	149.342	4.226	25.728	10.291	40,00%
SACBO SpA	225.760	102.174	119.181	12.387	123.586	38.286	30,979%
SEA Services Srl (**)	5.486	3.170	9.669	687	2.316	926	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	19.969	9.919	34.097	1.459	10.050	2.513	25,00%
Disma SpA	14.146	7.101	6.392	884	7.045	1.321	18,75%

(**) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2015.

6.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015 della voce “Partecipazioni disponibili per la vendita”:

Ragione Sociale	% Possesso	
	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Aereopuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport SpA	0,227%	0,227%
Sita Soc. Intern. De Telecom. Aeroneonautiques (società di diritto belga)	6 quote	12 quote

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2016 e 2015 delle partecipazioni disponibili per la vendita:

(Importi in migliaia di Euro)		
Ragione Sociale	Movimentazione	
	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Aereopuertos Argentina 2000 SA	0	0
Consorzio Milano Sistema	25	25
Romairport SpA	1	1
Sita Soc. Intern. De Telecom. Aeroneonautiques (società di diritto belga)	0	0
Totale Partecipazioni disponibili per la vendita	26	26

AA2000

La partecipazione di SEA nel capitale di Aeropuertos Argentina 2000 (di seguito AA2000) è pari all'8,5% in seguito alla conversione, da parte del governo argentino, delle obbligazioni emesse nel 2008 da AA2000 in azioni.

In data 30 giugno 2011, è stato concluso un accordo con CEDICOR per la cessione di tutta la partecipazione detenuta da SEA nel capitale sociale di AA2000, pari a 21.973.747 azioni ordinarie classe A con diritto a un voto per ogni azione.

Il corrispettivo è stato fissato in complessivi Euro 14.000.000 interamente incassati nell'esercizio 2011.

Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con l'autorizzazione da parte dell'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos). Alla data del presente documento l'ORSNA non ha ancora formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di CEDICOR e, pertanto, SEA detiene ancora l'8,5% del capitale sociale in AA2000; nel bilancio 2016 è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a 1 Euro.

6.6 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2016 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette				
(Importi in migliaia di Euro)				
	Al 31 dicembre 2015	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	Al 31 dicembre 2016
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	34.540	(790)		33.750
Sval. Imm. Materiali (Impairment Test)	14.333	(232)		14.101
Fondi rischi ed oneri	11.351	(1.935)		9.416
Fondo crediti tassato	8.840	(559)		8.281
Fondo altri crediti	0	319		319
Fondo svalutazione magazzino	0	125		125
Valutazione a fair value dei derivati	2.587		(438)	2.149
Attualizzazione TFR (IAS 19)	2.522	(677)	(901)	944
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	2.921	3.320		6.241
Perdita fiscale prospettica di SEA Handling in liquidazione al netto del beneficio	42	(42)		0
Altro	132	0		132
Totale imposte anticipate	77.268	(471)	(1.339)	75.458
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	31.396	(1.133)		30.263
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.554		(1.554)	0
Altro	1	22		23
Totale imposte differite	32.951	(1.111)	(1.554)	30.286
Totale imposte anticipate al netto delle differite	44.317	640	215	45.172

Si precisa che la voce “attualizzazione TFR (IAS 19)” presente tra le imposte differite passive per 1.554 mi-

gliaia di Euro è stata riclassificata per natura nella corrispondente voce delle imposte anticipate.

6.7 Altre attività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le altre attività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2016 e relativo esercizio di comparazione:

Altre attività finanziarie				
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016		Al 31 dicembre 2015	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
	Altre attività finanziarie	7.19016.776	7.19016.776	
Totale altre attività finanziarie	7.190	16.776	7.190	16.776

Il saldo della quota corrente e non corrente delle altre attività finanziarie si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate nell'esercizio 2013 e 2014 per complessivi 1.034 migliaia di Euro, a fronte delle perdite generate prima della cessione al Trust.

Si ricorda che la società è stata costituita il 9 settembre 2013 con un capitale sociale di 10 migliaia di Euro versato interamente dall'unico socio SEA il 27 settembre 2013. In data 30 ottobre 2013, l'Assemblea Straordinaria di Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino ad un massimo di 90 migliaia di Euro, da offrire in opzione al socio SEA, aumento interamente sottoscritto con versamenti effettuati nel mese di novembre 2013 e di febbraio 2014.

In data 3 aprile 2014, l'Assemblea Ordinaria della società Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di 2.500 migliaia di Euro da offrire in opzione al socio SEA. La prima *tranche* di 500 migliaia di Euro era stata sottoscritta in assemblea e versata contestualmente dal socio SEA. Le due *tranche* successive erano state versate da SEA a giugno 2014 (710 migliaia di Euro) e luglio 2014 (1.290 migliaia di Euro) su richiesta del Consiglio di Amministrazione di Airport Handling.

In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA aveva deliberato la costituzione del Trust, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale, allo scopo di adottare ogni miglior procedura per attuare la discontinuità con l'attività di handling, precedentemente svolta da SEA Handling SpA, ai termini e alle condizioni previsti nell'atto istitutivo del Milan Airport Handling Trust.

In data 27 agosto 2014 l'Assemblea ordinaria di Airport Handling Srl aveva deliberato l'aumento di capitale sociale a 5.000 migliaia di Euro, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data, SEA socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di Trust aveva trasferito al Trust di scopo "Milan Airport Handling Trust": (i) l'intera parteci-

pazione di nominali 5.000 migliaia di Euro; (ii) ogni diritto alla medesima spettante in dipendenza dell'aumento di capitale di Airport Handling. Il tutto senza corrispettivo alcuno e in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del Trust. Successivamente a tale trasferimento di proprietà, in data 27 agosto 2014, era avvenuta la trasformazione di Airport Handling Srl in Società per Azioni, con nomina dei nuovi organi sociali ed emissione di n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di 1 migliaia di Euro ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'azionista unico Milan Airport Handling Trust. Tali SFP hanno caratteristica di *equity* (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società. In data 28 agosto 2014 SEA aveva provveduto al corrispondente versamento per 20.000 migliaia di Euro. Il 23 marzo 2016 si è conclusa l'operazione di cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del Consiglio di Amministrazione e pertanto della *Governance* di Airport Handling. A seguito della cessione si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie oggetto di cessione.

L'investimento di dnata in Airport Handling porta ad una valorizzazione della società di 25 milioni di Euro, importo che conferma gli attivi patrimoniali iscritti in Bilancio. La transazione ha comportato il pagamento di 7,5 milioni di Euro da parte di dnata a fronte della cessione del primo 30% che rimarranno vincolati per un prefissato periodo di tempo a garanzia di dnata e prevede l'ulteriore pagamento di 10 milioni di Euro per l'acquisizione della quota addizionale del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal Trustee e SEA).

6.8 Altri crediti non correnti

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

Altri crediti non correnti		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
	Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85	-1.329
Altri crediti	240	268
Totale altri crediti non correnti	240	1.597

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 240 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (1.597 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 1.328 migliaia di Euro (1.329 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), sono interamente coperti dal fondo svalutazione crediti e sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell' "Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre

del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa. Gli altri crediti, invece, non evidenziano una variazione significativa e si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

6.9 Rimanenze

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

Rimanenze		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
	Materie prime, sussidiarie e di consumo	4.5745.100
Fondo obsolescenza magazzino	(444)	(300)
Totale rimanenze	4.130	4.800

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 2016 ammonta a 444 migliaia di Euro. Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2016:

Movimentazione Fondo obsolescenza magazzino	
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
Valore iniziale	(300)
Accantonamento	(250)
Utilizzo	106
Valore finale Fondo obsolescenza magazzino	(444)

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2016 e, relativo comparativo, della voce “crediti commerciali”:

Crediti commerciali		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti commerciali verso clienti	72.706	72.245
Crediti commerciali verso imprese controllate	3.227	2.447
Crediti commerciali verso imprese collegate	7.032	10.781
Totale crediti commerciali	82.965	85.473

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere. I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto

di valutazioni differenziate a seconda dello stato del contenzioso e sono soggetti all’uso di stime che è stato descritto nel precedente paragrafo 3 a cui si rimanda. Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Fondo iniziale	81.891	88.051
Incrementi (decrementi) netti	2.581	(5.542)
Utilizzi	(6.022)	(618)
Valore finale fondo svalutazione crediti	78.450	81.891

Gli incrementi netti del fondo, pari a 2.581 migliaia di Euro per il 2016 (a fronte di rilasci netti per 5.542 migliaia di Euro per l’esercizio 2015) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali. Gli utilizzi dell’esercizio 2016, pari a 6.022 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. La riduzione dei crediti commerciali verso imprese collegate, invece, è sostanzialmente dovuta alle tempistiche di scadenza e relativo incasso delle fatture. 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 43.532

migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (36.306 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) ed è principalmente composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare il saldo al 31 dicembre 2016 è composto dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia. Si rimanda a quanto esposto nella Nota 8 relativa ai rapporti con Parti Correlate.

6.12 Crediti per imposte

La voce “Crediti per imposte” ammonta a 14.174 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (11.666 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) e si riferisce per 10.384 migliaia di Euro all’istanza di rimborso, presentata a marzo 2013, della maggiore IRES versata a fronte della mancata deduzione dell’IRAP sul costo del lavoro delle annualità 2007/2011 (10.384 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), per 2.631 migliaia di Euro dal credito IRES derivante dai maggiori acconti versati a giugno e novembre rispetto al debito IRES dell’esercizio 2016 e per 782 migliaia di Euro dal credito IVA generatosi a seguito del pagamento dell’acconto di dicembre.

6.13 Altri crediti correnti

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

Altri crediti correnti		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Crediti diversi	5.490	6.145
Crediti per dividendi da incassare	1.901	
Crediti verso compagnie assicurative	232	406
Crediti per incassi vari	277	246
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	208	247
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	3	3
Crediti verso lo Stato per causa SEA /Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	-	-
Totale altri crediti correnti	8.111	7.047

Il saldo della voce “Altri crediti correnti” ammonta a 8.111 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (7.047 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) e si compone delle voci sotto dettagliate. I crediti diversi, pari a 5.490 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (6.145 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori). La variazione dell’esercizio, pari a 655 migliaia di Euro, è principalmente dovuta alla riduzione degli anticipi a fornitori per 609 migliaia di Euro. I crediti per dividendi da incassare, pari a 1.901 migliaia di Euro, afferiscono all’iscrizione dei dividendi deliberati dall’Assemblea degli Azionisti di Airport Handling SpA, del 6 maggio 2016. SEA SpA detiene il diritto a ricevere i dividendi relativamente alla quota di Strumenti Finanziari Partecipativi. Per maggiori dettagli si veda anche quanto riportato nella Nota 6.7. I crediti verso compagnie assicurative, pari a 232 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (406 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell’esercizio ma di competenza di quello successivo. I crediti per incassi vari, pari a 277 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (246 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) afferiscono, principalmente, ai crediti

derivanti da incassi transati con carta di credito, POS e telepass per i quali non si è ancora manifestato l’accredito in conto corrente bancario. I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 208 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (247 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), si riferiscono principalmente a crediti verso l’INPS e verso il Fondo Volo per il Contratto di Solidarietà difensivo, terminato nel 2014, anticipata ai dipendenti per conto degli stessi enti. Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni, pari a 3 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (3 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), si riferisce ai maggiori pagamenti effettuati in maniera provvisoria negli anni precedenti per canoni correlati ai ponti radio, compensati con i canoni versati a gennaio 2017.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ammontava a 3.889 migliaia di Euro, iscritto a seguito della sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute, è interamente coperto dal fondo svalutazione crediti e riguarda la posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi maturati fino al 31 dicembre 2014.

6.14 Cassa e disponibilità liquide

La tabella seguente riepiloga l’ammontare della voce “Cassa e disponibilità liquide”:

Cassa e disponibilità liquide		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Depositi bancari e postali	46.954	55.197
Denaro e valori in cassa	44	74
Totale	46.998	55.271

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2016 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 45.438 migliaia di Euro (53.173 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), depositi bancari non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi, per 1.516 migliaia di Euro (2.024 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) e denaro e valori in cassa per 44 migliaia di Euro (74 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario. Si segnala che la liquidità al 31 dicembre 2016 non include l’escrow account sul quale sono depositati 6.000 migliaia di Euro a fronte dell’incasso del prezzo di vendita del 30% degli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti da SEA in Airport Handling.

6.15 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2016 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 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 2016 la riserva legale di SEA ammonta a 5.500 migliaia di Euro mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a 138.792 migliaia di Euro (119.164 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) il cui incremento di 19.628 migliaia di Euro è conseguente alla destinazione di parte dell’utile dell’esercizio 2015 per 15.703 migliaia di Euro e dalla riclassificazione di parte della riserva da prima conversione agli IFRS per 3.925 migliaia di Euro.

Riserva AFS (Available for Sale)

Il saldo della riserva AFS al 31 dicembre 2016, pari a 1 euro, è rappresentativo della partecipazione detenuta

da SEA in AA2000 in base all’accordo con CEDICOR esposto in Nota 6.5.

Riserva di cash flow hedge

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2016, pari a -6.804 migliaia di Euro (-7.791 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), è rappresentativo della variazione del fair value della parte di efficacia dei contratti derivati di copertura elencati in Nota 4.2.

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2016, pari a -1.257 migliaia di Euro (-5.045 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto. Si segnala che nell’esercizio 2016 è stato riclassificato, dalla riserva da prima conversione agli IFRS, l’importo di 4.947 migliaia di Euro, rappresentativo dell’applicazione del principio contabile internazionale IAS 19 in sede di transizione agli IFRS.

Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

Distribuzione dividendi

In data 4 maggio 2016 l’Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione di dividendi per 62.850 migliaia di Euro e il riporto a riserva di 15.703 migliaia di Euro, relativamente alla destinazione dell’utile dell’esercizio 2015, pari a 78.553 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.

(Importi in migliaia di Euro)	Importo al 31/12/2016	Possibilità di utilizzazione (*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Natura/Descrizione				
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	138.792	A,B,C	138.792	
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814		-	
Riserva AFS	0			
Riserva di cash flow hedge	(6.804)			
Riserva utile/perdita attuariale	(1.257)			
Altre riserve (1):				
- ex lege rivalutazione 576/76	3.649	A,B,C	3.649	
- ex lege rivalutazione 72/83	13.557	A,B,C	13.557	
- ex lege rivalutazione 413/91	43.082	A,B,C	43.082	
Totale	238.833		199.080	-
Totale quota non distribuibile			39.753	

(*) A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci.
(1) Riserve in sospensione d’imposta.

6.16 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione dei “Fondi rischi e oneri” per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2016:

Fondo rischi e oneri					
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi /Decrementi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2016
Fondo di ripristino e sostituzione	136.068	17.100	(16.386)		136.782
Fondo oneri futuri	39.177	3.527	(6.799)	(2.514)	33.391
Totale fondo rischi e oneri	175.245	20.627	(23.185)	(2.514)	170.173

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell’IFRIC 12, pari 136.782 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (136.068 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettua-

te 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.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione dei fondi per oneri futuri:

Fondi oneri futuri					
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi /Decrementi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2016
Accantonamenti in materia di lavoro	8.032		(1.445)	(3)	6.584
Contenziosi con appaltatori	550		(550)		-
Rischi fiscali	4.571		(1.954)	(1.617)	1.000
Fondi diversi	26.024	3.527	(2.850)	(894)	25.807
Totale fondi oneri futuri	39.177	3.527	(6.799)	(2.514)	33.391

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 2015.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 1.000 migliaia di Euro, è relativo alla copertura dei contenziosi di natura tributaria per i quali la Società è oggetto di accertamenti da parte degli organi competenti. Si precisa che nell'esercizio 2016, SEA ha definito il contenzioso avviato nel 2015 dall'Agenzia delle Dogane, sugli scali di Malpensa e Linate per l'attività di energia elettrica, avente ad oggetto la regolarità degli adempimenti, in materia di accise, previsti dal D.lgs. n. 504/1995 (T.U.A.). Gli importi definiti hanno trovato piena copertura nel fondo stanziato nell'esercizio 2015.

La voce dei "Fondi diversi" per 25.807 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (26.024 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) è composta principalmente nel modo seguente:

- 9.893 migliaia di Euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 4.033 migliaia di Euro riferiti a contenziosi di natura

- assicurativa per richieste di risarcimento danni;
- 8.000 migliaia di Euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala che la Commissione aeroportuale di Malpensa non ha ancora deliberato in via definitiva, a differenza della Commissione aeroportuale di Linate;
 - 881 migliaia di Euro per contenziosi con ENAV;
 - 3.000 migliaia di Euro per contenziosi legali di natura diversa.

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

6.17 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2016 è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale	
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
Fondo iniziale	46.788
(Proventi)/oneri finanziari	645
Utilizzi	(1.151)
(Utili) / Perdite attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	1.813
Totale fondi relativi al personale	48.095

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	
	Al 31 dicembre 2016
Tasso annuo di attualizzazione	1,31%
Tasso annuo di inflazione	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,63%

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

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2016 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

Variazione delle ipotesi	
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
+ 1 % sul tasso di turnover	47.816
- 1 % sul tasso di turnover	48.407
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	48.855
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	47.351
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	46.902
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	49.334

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)	Al 31 dicembre 2016
Duration del piano	10,8

Erogazioni previste	
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
Annualità 1	2.100
Annualità 2	2.116
Annualità 3	1.892
Annualità 4	2.550
Annualità 5	2.837

6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2016 e relativo esercizio di comparazione:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016		Al 31 dicembre 2015	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	20.829	250.929	16.821	272.110
Debiti verso altri finanziatori	11.248	298.140	11.110	297.665
Totale passività finanziarie	32.077	549.069	27.931	569.775

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016		Al 31 dicembre 2015	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Finanziamenti a lungo termine	19.689	241.208	15.456	260.853
Debito per oneri su finanziamento	1.140		1.365	
Fair value derivati		9.721		11.257
Debiti verso banche	20.829	250.929	16.821	272.110
Debiti verso obbligazionisti		298.008		297.580
Debito per oneri su obbligazioni	6.627		6.609	
Finanziamenti agevolati	44	132		85
Debiti finanziari verso controllate	4.577		4.012	
Debiti per leasing			489	
Debiti verso altri finanziatori	11.248	298.140	11.110	297.665
Totale passività correnti e non correnti	32.077	549.069	27.931	569.775

Come evidenziato dalla tabella precedente, l’indebitamento finanziario della Società è prevalentemente riconducibile all’indebitamento bancario per finanziamenti di medio lungo termine e al prestito obbligazionario emesso in data 17 aprile 2014, denominato SEA 3 1/8 2014-2021.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche del prestito obbligazionario:

- Tipologia di obbligazioni: senior, *unsecured*, non convertibili, di taglio minimo pari a Euro 100 migliaia e rivolte esclusivamente a investitori qualificati e istituzionali;
- Prezzo di emissione: alla pari;
- Controvalore: Euro 300 milioni;
- Tasso di interesse: cedola fissa annuale del 3,125%;
- Durata: 7 anni con rimborso alla scadenza a eccezione dei rimborsi anticipati previsti nel regolamento del prestito e allineati alla prassi di mercato;

- Quotazione: mercato regolamentato gestito da *Irish Stock Exchange*;
- Covenant: tipici della prassi internazionale per emissioni obbligazionarie di questa tipologia, quali in particolare la *Limitation of Indebtness* ovvero il mantenimento del rapporto tra Posizione Finanziaria Netta/Ebitda al valore massimo di 3,8. A oggi il *covenant* è rispettato.

Si precisa che il leasing finanziario in essere al 31 dicembre 2015 è cessato in data 30 aprile 2016.

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

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accessi nel corso dell’esercizio 2016, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei rimborsi che la Società è tenuta a effettuare sulla base dei pia-

ni di ammortamento, si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Di seguito si riporta la composizione dell’indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31

dicembre 2016, e relativo comparativo dell’esercizio 2015, secondo quanto previsto dalla Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
A. Disponibilità Liquide	(46.998)	(55.271)
B. Altre Disponibilità Liquide	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(46.998)	(55.271)
E. Crediti finanziari	(43.532)	(36.306)
F. Debiti finanziari correnti	4.577	4.012
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	19.689	15.456
H. Altri debiti finanziari correnti	7.811	8.463
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	32.077	27.931
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(58.453)	(63.646)
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	241.208	260.853
L. Obbligazioni emesse	298.008	297.580
M. Altri debiti finanziari non correnti	9.853	11.342
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	549.069	569.775
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	490.616	506.129

A fine dicembre 2016 la posizione finanziaria netta, pari a 490.616 migliaia di Euro, evidenzia un miglioramento di 15.513 migliaia di Euro rispetto a fine 2015, il cui saldo risultava essere di 506.129 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 149.384 migliaia di Euro, è stato sufficiente a consentire di compensare il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (55.264 migliaia di Euro) e a quello assorbito dalla gestione finanziaria per pagamento di dividendi, di inte-

ressi e commissioni (rispettivamente per 62.817 migliaia di Euro e per 17.872 migliaia di Euro); dal punto di vista finanziario sono intervenuti i seguenti fattori: i) la riduzione delle disponibilità liquide di 8.273 migliaia di Euro (46.998 migliaia di Euro a fine 2016 a fronte di Euro 55.271 nel 2015); ii) la prosecuzione dell’ammortamento dei finanziamenti in essere con un esborso di 15.456 migliaia di Euro.

6.19 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce “Debiti commerciali”:

Debiti commerciali		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Debiti verso fornitori	135.537	141.686
Acconti	7.419	7.344
Debiti verso imprese controllate	15.381	8.233
Debiti verso imprese collegate	3.434	2.945
Totale debiti commerciali	161.771	160.208

I debiti commerciali, pari a 161.771 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l’attività di gestione

e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2016 includono importi ceduti

dagli stessi a società di factoring per 12.279 migliaia di Euro (12.975 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015). I debiti per acconti al 31 dicembre 2016, pari a 7.419 migliaia di Euro, evidenziano un saldo sostanzialmente allineato ai valori del precedente esercizio. Relativamente all’incasso ricevuto nell’esercizio 2014 e, classificato nei debiti per acconti, a seguito della Sentenza n. 12778/2013 del Tribunale di Milano (confermata dalla Corte d’Appello di Milano con sentenza n. 3553/2015) con la quale l’Agenzia delle Dogane è stata condannata al pagamento di complessivi 5.631 migliaia di Euro nell’ambito del contenzioso relativo all’occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa, si segnala che l’Agenzia delle Dogane a dicembre 2016 ha impugnato dinanzi alla Suprema Corte di Cassazione la predetta sentenza, contestato la spettanza di quanto stabilito dal Giudice di Appello. Si precisa che non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, nessun provento è stato iscritto nel presente bilancio separato. La restante parte dei debiti per acconti sono principalmente attribuibili 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.

6.20 Debiti per imposte dell’esercizio

I debiti per imposte, pari a 6.046 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (24.025 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), sono costituiti principalmente dal debito re-

lativo alla maggiore IRES versata dalle Controllate (che aderivano al Consolidato Fiscale) e richiesta a rimborso con apposite istanze nel marzo 2013 per il tramite della Consolidante, a fronte della mancata deduzione dall’IRES dell’IRAP sul costo del lavoro relativa alle annualità 2007/2011, per 1.069 migliaia di Euro (1.069 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 4.972 migliaia di Euro (4.611 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015) e da debiti tributari diversi per 5 migliaia di Euro (2 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015). Si segnala che il saldo del 31 dicembre 2015 comprendeva, inoltre, il debito per imposte dirette per complessivi 16.663 migliaia di Euro, il debito per il consolidato fiscale per 848 migliaia di Euro e il debito IVA per 832 migliaia di Euro. Si precisa che ai fini di una migliore esposizione dei dati di bilancio, il debito per addizionali sui diritti di imbarco è stato riesposto dalla voce in oggetto alla voce “Altri debiti”, con conseguente riclassificazione dei valori del precedente esercizio, a fini comparativi. Si segnala, infine, che nell’esercizio 2016 SEA non ha rinnovato l’adesione all’istituto del consolidato fiscale nazionale, scaduto con l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, con la società controllata SEA Handling SpA in liquidazione.

6.21 Altri debiti

La tabella seguente dettaglia la voce “Altri debiti” alla data di chiusura dell’esercizio 2016 e relativo comparativo:

Altri debiti (correnti)		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.760	12.198
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	13.522	11.148
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.749	3.146
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	53.088	46.714
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	12.198	11.504
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	81	70
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	46.011	38.233
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	414	925
Depositi cauzionali di terzi	1.110	1.303
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	187	187
Debito verso azionisti per dividendi	88	57
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	265	267
Altri	13.530	15.461
Totale altri debiti	155.003	141.213

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione dei dati di bilancio, il debito per addizionali sui diritti di imbarco è stato riesposto dalla voce “Debiti per imposte dell’esercizio” alla voce in oggetto, con conseguente riclassificazione dei valori del precedente esercizio, a fini comparativi. Il saldo della voce “Altri debiti” evidenzia un incremento di 13.790 migliaia di Euro, passando da 141.213 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015 a 155.003 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016. Tale variazione è ascrivibile all’effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: i) maggiori oneri per 6.374 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; ii) incremento dei debiti per 7.778 migliaia di Euro relativi alla addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle Leggi n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006 e n. 92/2012; iii) maggiori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 2.374 migliaia di Euro, principalmente dovuti alla sottoscrizione degli accordi di incentivazione all’esodo; iv) decremento della voce “Altri” per 1.931 migliaia di Euro. Tale voce, pari a 13.530 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 (15.461 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015), si riferisce prin-

cipalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori. La variazione, pari a 1.931 migliaia di Euro, è sostanzialmente attribuibile alle tempistiche di definizione delle tariffe legate al contratto di programma e di sottoscrizione degli accordi commerciali da cui dipende la tempistica di fatturazione. Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, risulta pendente, presso il Tribunale Civile di Roma, il contenzioso promosso dalla Società al fine di ottenere l’accertamento dell’inesistenza dell’obbligo giuridico di versare tale contributo. Al 31 dicembre 2016, come nel precedente esercizio, la Società non detiene altri debiti di natura non corrente.

6.22 Crediti e debiti di durata superiore a cinque anni

Non esistono crediti di durata superiore a cinque anni. I debiti di natura finanziaria di durata superiore a cinque anni ammontano a 153.571 migliaia di Euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2016.

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		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Aviation	415.942	395.891
Non Aviation	216.071	217.098
Totale ricavi di gestione	632.013	612.989

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

Ricavi di gestione Aviation		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Diritti e infrastrutture centralizzate	355.149	332.147
Ricavi da gestione sicurezza	45.209	48.832
Utilizzo spazi in regime regolamentato	15.584	14.912
Totale ricavi di gestione Aviation	415.942	395.891

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2016 registra un incremento di 20.051 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio, passando da 395.891 migliaia di Euro nel 2015 a 415.942 migliaia di Euro nel 2016. Tale crescita è stata supportata dall'adeguamento tariffario definito a livello di Contratto di Programma e dall'incremento del traffico passeggeri e cargo, grazie: i) all'attivazione di tredici nuovi collegamenti e all'incremento di diverse frequenze di tratte già esistenti; ii) all'attrazione di nuovi vettori; iii) all'incremento dei

posti offerti dalle Compagnie; e, iv) alla sottoscrizione di nuovi accordi bilaterali con la Corea del Sud e il Qatar e all'aggiornamento di alcuni accordi già in essere. Il traffico passeggeri registra un incremento di movimenti del 3,1% e di passeggeri del 3,1%. Il traffico merci continua il positivo *trend* (con una crescita del 7,2%), aggiornando il record storico del precedente esercizio in termini di movimenti che si attestano a 549 mila tonnellate di merce movimentata. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Relazione sulla gestione.

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

Ricavi di gestione Non Aviation		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Retail	86.476	85.239
Parcheggi	60.322	57.160
Spazi cargo	11.696	11.699
Pubblicità	10.316	12.005
Servizi premium	13.789	13.239
Real Estate	1.608	1.578
Servizi e altri ricavi	31.864	36.178
Totale ricavi di gestione Non Aviation	216.071	217.098

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione dei dati di bilancio, il dettaglio di tale voce è stato ampliato, rispetto al precedente esercizio, con l'indicazione dei ricavi derivanti dai "Servizi premium" e "Real esta-

te", con conseguente riclassificazione dei valori, a fini comparativi, dai "Servizi e altri ricavi". La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi retail suddiviso per tipologia.

Ricavi Retail		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Shops	45.174	44.603
Food & Beverage	17.485	16.730
Car rental	14.652	14.364
Attività bancarie	9.165	9.542
Totale retail	86.476	85.239

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia una riduzione di 1.027 migliaia di Euro per l'effetto contrapposto di: i) ricavi *retail* con una crescita di 1.237 migliaia di Euro conseguente alle maggiori *royalties* sulle concessioni per attività di vendita al pubblico. In particolare, tali proventi risentono positivamente dell'incremento del traffico passeggeri, dello sviluppo nel *restyling* dell'offerta commerciale presso il Terminal 1 di Malpensa tra i quali si segnala l'apertura di importanti *brand* nella "Piazza del Pop" e del positivo andamento dell'offerta di ristoro su entrambi gli aeroporti; ii) ricavi da parcheggi con un incremento di 3.162 migliaia di Euro in virtù di una intensa politica commerciale, caratterizzata da una costante attività di comunicazione, differenziazione delle tariffe a seconda delle esigenze della clientela e della stagionalità e costante rinnovamento dei canali di vendita. Tale andamento beneficia, inoltre, del progressivo

ripristino nell'anno dei posti auto interessati dai lavori di costruzione della stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa; iii) ricavi da pubblicità con una riduzione di 1.689 migliaia di Euro in quanto il precedente esercizio beneficiava degli investimenti promozionali, di carattere eccezionale, legati all'EXPO; iv) servizi premium con un incremento di 550 migliaia di Euro, principalmente dovuto all'aumento dei servizi a richiesta (servizi di sicurezza, accesso alle sale vip e connessi servizi di ospitalità); v) servizi e altri ricavi con un decremento di 4.314 migliaia di Euro in quanto il precedente esercizio era influenzato da proventi diversi di carattere *non recurring* legati alla definizione di obbligazioni passive. La voce "Servizi e altri ricavi" si compone principalmente dei proventi derivanti dall'attività di progettazione, dai servizi di biglietteria, dall'attività di *service* e proventi diversi.

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 52.384 migliaia di Euro nel 2015 a 46.622 migliaia di Euro nel 2016.

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, e sono inclusi nella *business unit Aviation*.

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 la riduzione corrispondente dei costi sostenuti per l’effettuazione dei lavori su beni in concessione.

7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia il costo del lavoro:

Costi del lavoro		
(Importi in migliaia di Euro)		
	2016	2015
Salari e stipendi	124.137	120.226
Oneri sociali	36.452	35.677
Trattamento fine rapporto	7.642	7.441
Altri costi del lavoro	9.247	6.920
Totale costi del lavoro	177.478	170.264

Il costo del lavoro ha subito un incremento pari 7.214 migliaia di Euro, passando da Euro 170.264 migliaia nel 2015 a 177.478 migliaia nel 2016 (+4,2%).

Tale variazione è principalmente correlata all’effetto del rinnovo del CCNL siglato nel secondo semestre del 2014 il cui aumento retributivo era scaglionato in più *tranche* tra cui l’ultima prevista in data 1° luglio 2016 e ai piani di incentivazione all’esodo condivisi con le

organizzazioni sindacali, fenomeni che insieme determinano una crescita dei costi del 3,5%. Per maggiori dettagli sui piani di incentivazione all’esodo si rimanda alla Relazione sulla gestione al paragrafo “Le risorse umane”.

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				
	2016	%	2015	%
Dirigenti	52	2%	53	2%
Quadri	261	10%	257	10%
Impiegati	1.720	63%	1.681	62%
Operai	660	24%	658	25%
Totale dipendenti subordinati	2.693	99%	2.649	99%
Dipendenti somministrati	23	1%	20	1%
Totale dipendenti	2.716	100%	2.669	100%

L’incremento di personale è riconducibile all’ampliamento del perimetro delle attività di *security*, realizzato per il tramite di personale proveniente dalle attività di *handling* aeroportuale.

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

Numero dipendenti HDC (Head count) a fine periodo			
Al 31 dicembre			
	2016	2015	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.792	2.795	(3)

7.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i “Materiali di consumo”:

Materiali di consumo		
(Importi in migliaia di Euro)		
	2016	2015
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	8.341	10.517
Variazione delle rimanenze	670	901
Totale	9.011	11.418

La voce “Materiali di consumo” include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.). La variazione di 2.407 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio è principalmen-

te generata dalla riduzione degli acquisti per scorta e pronto impiego tra i quali si evidenziano i prodotti chimici di *de-icing* ed *anti-icing* utilizzati in caso di neve e/o formazione di ghiaccio ed il carburante.

7.5 Altri costi operativi

La tabella di seguito dettaglia la voce “Altri costi operativi”:

Altri costi operativi		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Costi commerciali	44.251	40.513
Utenze e spese di vigilanza	34.059	34.507
Canoni vs Enti Pubblici	31.132	29.662
Costi di manutenzione ordinaria	24.224	24.418
Servizi di scalo forniti da società di Handling	22.899	23.896
Pulizia	13.221	13.194
Gestione parcheggi	12.072	11.164
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	8.784	11.331
Oneri tributari	6.459	6.464
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	4.206	4.194
Prestazione per assistenza disabili	3.633	3.600
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.326	3.118
Assicurazioni	1.277	1.680
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	701	867
Minusvalenze su beni patrimoniali	170	363
Affitti passivi	156	178
Altri costi	12.443	12.059
Totale altri costi operativi	223.013	221.208

Nell'esercizio 2016 la voce “Altri costi operativi” ha subito un incremento per 1.805 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio. Tale incremento è stato principalmente determinato dall’effetto contrapposto dei fenomeni di seguito elencati:

- maggiori costi commerciali per 3.738 migliaia di Euro legati, principalmente, all’incremento degli oneri per incentivi al traffico;
- incremento dei costi per canoni verso Enti Pubblici per 1.470 migliaia di Euro in conseguenza dei maggiori oneri per canone concessorio che SEA è tenuta a versare per l'esercizio 2016 all’ENAC. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione dei dati di traffico;
- minori costi per servizi di scalo forniti da società di *handling* per 997 migliaia di Euro principalmente legati ai servizi di *emergency/contingency*, ai servizi per emergenza neve e ai servizi di *de-icing*;
- aumento dei costi per la gestione delle vendite *on-line* dei parcheggi di Orio al Serio per 908 mi-

- gliaia di Euro;
- riduzione dei costi legati alle prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici per 2.547 migliaia di Euro in quanto il precedente esercizio scontava oneri per operazioni di carattere straordinario;
- decremento dei costi per assicurazioni di 403 migliaia di Euro per effetto della ricontrattazione delle polizze assicurative in scadenza.

La voce residuale “Altri costi” accoglie, principalmente, la remunerazione riconosciuta da SEA per l’attività di incasso dei diritti aeroportuali legati all’aviazione generale pari a 4.088 migliaia di Euro (291 migliaia di Euro nel 2015), i costi per servizi di ristorazione delle sale vip pari a 2.550 migliaia di Euro (2.579 migliaia di Euro nel 2015), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a 1.374 migliaia di Euro (1.273 migliaia di Euro nel 2015), i costi industriali diversi (principalmente oneri per certificazioni ed autorizzazioni, costi per servizi di accoglienza e ricevimento dei passeggeri) pari a 550 migliaia di Euro

(564 migliaia di Euro nel 2015), i costi per il servizio di collegamento a terra pari a 846 migliaia di Euro (981 migliaia di Euro nel 2015), i contributi associativi versati dalla Società pari a 932 migliaia di Euro (833 migliaia di Euro nel 2015), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a 467 migliaia di Euro (411 migliaia di Euro nel 2015) e le spese per il funzionamento degli uffici. Si precisa che nell'esercizio 2015 la voce in oggetto includeva anche il costo, per 3.365 migliaia di Euro, legato al pagamento della sanzione amministrativa irrogata dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) a seguito della conclusione del procedimento avente ad oggetto l’accusa di abuso di posizione dominante nella procedura di gara indetta per ATA Ali Trasporti Aerei SpA (ora SEA Prime SpA) e ATA Ali Servizi SpA (ora Signature Flight Support Italy Srl).

Si precisa che la controllata SEA Energia SpA ha presentato, in data 29 settembre 2015, la domanda al GSE, per il conseguimento della qualifica di Sistema SEESEU che consentirebbe di ottenere condizioni tariffarie agevolate sull’energia elettrica consumata e non prelevata dalla rete in misura pari al 5% dei corrispondenti importi unitari dovuti e riaddebitati a SEA. In data 28 febbraio 2017 la controllata SEA Energia SpA, a seguito della ricezione del preavviso di rigetto, ha provveduto a inoltrare al GSE la documentazione integrativa al fine di adempiere alle richieste pervenute.

Seppur nel quadro delle incertezze connesse allo stato di avanzamento della richiesta e al fatto che alla data del presente bilancio non risulta ancora ottenuta la qualifica SEESEU-C per l’applicazione della tariffa agevolata degli oneri di sistema, gli Amministratori della controllata hanno ritenuto ragionevole stimare il pagamento degli oneri di sistema per gli esercizi 2015 e 2016 a condizioni tariffarie agevolate, supportati dalla propria Direzione tecnica circa gli elementi oggettivi a supporto della domanda e sulla base dello stato di avanzamento della richiesta. Pertanto nella voce “Utenze e spese di vigilanza”, il costo dell’energia è maggiorato degli oneri di sistema stimati nella misura agevolata del 5%.

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 48.781 migliaia di Euro nel 2015 a 43.114 migliaia di Euro nel 2016. L’andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (*Nota 7.2*). Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella *business unit Aviation*.

7.7 Accantonamento e svalutazioni

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

Accantonamento e svalutazioni		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	3.908	(3.808)
Svalutazioni di immobilizzazioni	-	2.091
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	(464)	4.749
Totale accantonamento e svalutazioni	3.444	3.032

Nel 2016 la voce “accantonamenti e svalutazioni” evidenzia un incremento di 412 migliaia di Euro rispetto all’esercizio precedente, passando da 3.032 migliaia di Euro nel 2015 a 3.444 migliaia di Euro nel 2016. 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.

Gli scioglimenti netti al fondo rischi e oneri futuri, pari a 464 migliaia di Euro nel 2016 (accantonamenti netti pari a 4.749 migliaia di Euro nel 2015) presentano maggiori scioglimenti, solo parzialmente compensati dagli accantonamenti, eseguiti in continuità con gli esercizi precedenti e si riferiscono principalmente all’adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano.

7.8 Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	17.100	14.150
Totale accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	17.100	14.150

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

L'andamento dell'esercizio 2016 evidenzia un incremento di 2.950 migliaia di Euro, passando da 14.150 migliaia di Euro nel 2015 a 17.100 migliaia di Euro nel

2016, in conseguenza dell'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		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	44.516	41.855
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	13.537	13.900
Ammortamento degli investimenti immobiliari	2	2
Totale ammortamenti	58.055	55.757

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

durata della concessione.

7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

Proventi (oneri) da partecipazioni		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Rivalutazione (Svalutazione) SEA Handling SpA in liquidazione	(249)	3.229
Dividendi da SACBO SpA	1.801	1.361
Dividendi da SEA Services Srl	680	528
Dividendi da Disma SpA	281	328
Dividendi da Malpensa Logistica Europa SpA	173	
Altri proventi	1.901	
Dividendi da Dufrital SpA		120
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	4.587	5.566

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi netti da partecipazioni pari a 4.587 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016, a fronte di proventi da partecipazioni per 5.566 migliaia di Euro rilevati nel precedente esercizio.

I proventi da partecipazioni hanno subito un incremento di 598 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio, passando da 2.337 migliaia di Euro nel 2015 a 2.935 migliaia di Euro nel 2016. Tali ammontari si riferiscono ai dividendi distribuiti dalle società partecipate. Gli altri proventi, pari a 1.901 migliaia di Euro, afferiscono al provento maturato sugli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti in Airport Handling SpA.

La voce "Rivalutazione (Svalutazione) SEA Handling SpA in liquidazione", pari a -249 migliaia di Euro nel 2016 (3.229 migliaia di Euro nel 2015), si riferisce alla svalutazione di valore della partecipazione detenuta in SEA Handling SpA in liquidazione con l'obiettivo di riallinearne il valore della partecipazione al valore stimato dell'attivo liquidabile a SEA.

Per ulteriori dettagli si veda anche quanto riportato nella Nota 6.4.

7.11 Proventi e oneri finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Utili su cambi	12	8
Altri proventi finanziari	1.120	1.528
Totale proventi finanziari	1.132	1.536
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(12.793)	(13.725)
Perdite su cambi	(2)	(5)
Altri interessi passivi	(6.116)	(6.119)
Totale oneri finanziari	(18.911)	(19.849)
Totale proventi (oneri) finanziari	(17.779)	(18.313)

Gli oneri finanziari netti si riducono di 534 migliaia di Euro, passando da 18.313 migliaia di Euro nel 2015 a 17.779 migliaia di Euro nel 2016. A fronte di una riduzione dei proventi finanziari di 404 migliaia di Euro, infatti, gli oneri finanziari registrano un positivo andamento con una contrazione dei costi pari a 938 migliaia di Euro.

La riduzione degli oneri finanziari di 938 migliaia di Euro è principalmente determinata dalla diminuzione del costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine, in virtù dell'andamento dei tassi di interesse, e dalla diminuzione dell'indebitamento lordo, con minor aggravio di interessi passivi.

Si segnala, inoltre, che l'effetto positivo correlato alla diminuzione degli interessi passivi relativi al *leasing* finanziario, scaduto al 30 aprile 2016, per 125 migliaia di Euro

(passando da 136 migliaia di Euro nel 2015 a 11 migliaia di Euro nel 2016), al trattamento di fine rapporto per 156 migliaia di Euro (passando da 801 migliaia di Euro nel 2015 a 645 migliaia di Euro nel 2016), alle commissioni su finanziamenti per 173 migliaia di Euro, è sostanzialmente compensato dall'incremento, pari a 390 migliaia di Euro, delle spese legate alle garanzie bancarie connesse all'erogazione dei finanziamenti BEI di giugno 2015.

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

La riduzione dei proventi finanziari di 404 migliaia di Euro, infine, è prevalentemente influenzata dall'effetto combinato derivante dalla diminuzione della giacenza media di liquidità sui conti correnti bancari e dall'andamento dei tassi di interesse.

7.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce “Imposte”:

Imposte		
(Importi in migliaia di Euro)	2016	2015
Imposte correnti	47.013	49.230
Imposte differite /(anticipate)	(640)	231
Totale imposte	46.373	49.461

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l’aliquota teorica e quella effettiva per l’esercizio 2016:

(Importi in migliaia di Euro)	2016	%
Utile prima delle imposte	134.229	
Imposte sul reddito teoriche	36.913	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	(153)	-0,1%
IRAP	7.069	5,3%
Altro	2.544	1,9%
Imposte effettive	46.373	34,5%

L’ammontare della voce “Altro” si compone, principalmente: i) per 900 migliaia di Euro dallo scarico residuo del saldo netto tra imposte anticipate e differite a seguito della riduzione (a decorrere dagli esercizi successivi a quello chiuso in data 31 dicembre 2016) dell’aliquota IRES dal 27,5% al 24%, (inclusa nella c.d. *Legge di Sta-*

bilità 2016), ii) per 522 migliaia di Euro dalle rettifiche su fiscalità differita rideterminate in sede di presentazione del Modello Unico 2016, e iii) per 558 migliaia di Euro dallo scarico della maggior fiscalità anticipata legata alla quota di accantonamento al Trattamento di Fine Rapporto, eccedente il limite annuo deducibile.

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 2016 e 2015, con indicazione dell’incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti Correlate						
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016					
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio
Imprese controllate						
SEA Handling SpA in liquidazione	63					1.028
SEA Energia SpA	731	43.532		14.092		41
Consorzio Malpensa Contruction	156			248		
SEA Prime SpA	2.277			1.041	4.577	
Imprese collegate						
SACBO SpA	138			342		
Dufrital SpA	5.350			1.173		
Malpensa Logistica Europa SpA	1.029			986		
SEA Services Srl	354			834		
Signature Flight Support Italy Srl	30			1		
Disma SpA	131			98		
Totale parti correlate	10.259	43.532	-	18.815	4.577	1.069
Totale voce di bilancio	82.965	43.532		161.771	581.145	6.046
% sul totale voce di bilancio	12,37%	100,00%	0,00%	11,63%	0,79%	17,68%

Rapporti della Società con Parti Correlate						
(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2016					
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni	Imposte
Imprese controllate						
SEA Handling SpA in liquidazione		30	(2)	(79)		(249)
SEA Energia SpA		803	27.244	(80)	1.090	
Consorzio Malpensa Contruction						
SEA Prime SpA		7.607	4.088	(428)		
Imprese collegate						
SACBO SpA (*)		860	9.518	(6)		1.801
Dufrital SpA		28.695	19			
Malpensa Logistica Europa SpA		4.076		(40)		173
SEA Services Srl		2.547	2.569			680
Disma SpA		230				281
Signature Flight Support Italy Srl		70		(24)		
Totale parti correlate		44.918	43.436	(657)	1.090	2.686
Totale voce di bilancio		632.013	223.013	177.478	(17.779)	4.587
% sul totale voce di bilancio		7,11%	19,48%	-0,37%	-6,13%	58,56%

(*) La voce “Altri costi operativi” relativa ai rapporti con SACBO, pari a 9.518 migliaia di Euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Rapporti della Società con Parti Correlate

(Importi in migliaia di Euro)						
Al 31 dicembre 2015						
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio
Imprese controllate						
SEA Handling SpA in liquidazione	112			27		1.876
SEA Energia SpA	862	36.306		7.988		41
Consorzio Malpensa Contruction	156			81		
SEA Prime SpA	1.244			136	3.246	
Signature Flight Support Italy Srl	73			1	766	
Imprese collegate						
SACBO SpA	209			419		
Dufrital SpA	8.845			1.000		
Malpensa Logistica Europa SpA	1.157			987		
SEA Services Srl	443			440		
Disma SpA	127			99		
Totale parti correlate	13.228	36.306	-	11.178	4.012	1.917
Totale voce di bilancio	85.473	36.306	11.666	160.208	597.707	24.025
% sul totale voce di bilancio	15,48%	100,00%	0,00%	6,98%	0,67%	7,98%

Rapporti della Società con Parti Correlate

(Importi in migliaia di Euro)						
Esercizio chiuso al 31 dicembre 2015						
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni	Imposte
Imprese controllate						
SEA Handling SpA in liquidazione	68	2	(111)		3.229	843
SEA Energia SpA	900	28.500	(123)	1.016		
Consorzio Malpensa Contruction	190					
Railink Srl						
SEA Prime SpA	3.164	291	(507)			
Signature Flight Support Italy Srl	67		(96)			
Imprese collegate						
SACBO SpA (*)	732	8.030	(6)		1.361	
Dufrital SpA	28.393	22			120	
Malpensa Logistica Europa SpA	4.091		(40)			
SEA Services Srl	2.841	2.604			528	
Disma SpA	232				328	
Romairport						
Totale parti correlate	40.678	39.449	(883)	1.016	5.566	843
Totale voce di bilancio	612.989	221.208	170.264	(18.313)	5.566	49.461
% sul totale voce di bilancio	6,64%	17,83%	-0,52%	-5,55%	100,00%	1,70%

(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 8.030 migliaia di Euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Operazioni con società controllate

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

i) quanto ai rapporti fra SEA e SEA Handling SpA in liquidazione la Società ha fornito alla controllata SEA Handling SpA in liquidazione alcuni servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali e service amministrativo);

ii) con riferimento a SEA Energia i rapporti attengono alla fornitura in favore degli Aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi; agli accordi relativi al riparto dei Certificati verdi generati dalla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate, nonché a un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e pianificazione e controllo);

iii) in relazione ai rapporti tra la Società e il Consorzio Malpensa Construction detti rapporti sono rappresentati dai servizi di direzione dei lavori per le opere di ampliamento e potenziamento degli Aeroporti di Milano che svolge il Consorzio in favore di SEA;

iv) con riferimento a SEA Prime trattasi di rapporti legati al contratto di sub concessione per la gestione dell'aviazione generale, sullo scalo di Linate, prorogata da SEA in data 26 maggio 2008 e scadente il 30 aprile 2041. Trattasi, in particolare, dell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di aviazione generale e dell'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza.

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

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);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);

- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (DISMA).

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

Altri rapporti con Parti Correlate

SACBO SpA

Nel corso del 2016 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 1.801 migliaia di Euro.

DISMA SpA

Nel corso del 2016 Disma ha distribuito dividendi a SEA per 281 migliaia di Euro.

SEA SERVICES Srl

Nel corso del 2016 SEA Services ha distribuito dividendi a SEA per 680 migliaia di Euro.

Malpensa Logistica Europa SpA

Nel corso del 2016 MLE ha distribuito dividendi a SEA per 173 migliaia di Euro.

9. Compensi degli Amministratori

Nell'esercizio 2016 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 481 migliaia di Euro (646 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015).

10. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2016 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 220 migliaia di Euro (221 migliaia di Euro al 31 dicembre 2015).

11. Compensi della Società di Revisione

I compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio separato di SEA riconosciuti alla società di revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2016, sono stati pari a 102 migliaia di Euro, oltre a 83 migliaia di Euro per altre attività.

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		
(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016	Al 31 dicembre 2015
Progettazione e realizzazione di un nuovi magazzini presso Cargo City di Malpensa	7.582	9.688
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	6.403	21.797
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	3.201	9.283
Progetazione e realizzazione del nuovo edificio per stazione ferroviaria del T2 di Malpensa	-	12.608
Progettazione e manutenzione straordinaria infrastrutture di Linate	-	2.043
Realizzazione delle opere complementari dell'area Passeggeri T1 di Malpensa	-	949
Completamento architettonico e strutturale delle opere civili interne di Malpensa	-	731
Realizzazione delle opere complementari - impianti meccanici, dell'Aerostazione passeggeri T1 e del terzo satellite di Malpensa	-	462
Restyling del piano Arrivi e Check in T1 di Malpensa	-	331
R.T.I. Consorzio Costruzioni Infrastrutture	-	51
Totale impegni per progetto	17.186	57.943

12.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2016 SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi 19.123 migliaia di Euro, con riferimento principalmente ai componenti *software* e *hardware* a supporto del sistema informativo aeroportuale, al noleggio di autobus interpista e al noleggio del parco auto. Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti in capo alla Società al 31 dicembre 2016:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2016
Entro 12 mesi	5.728
Tra 1 e 5 anni	13.395
Totale	19.123

12.3 Garanzie

Le garanzie reali, pari a 2.033 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2016 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie a garanzia delle prime due *tranche* erogate nel giugno 2015 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014, pari rispettivamente a 31.500 migliaia di Euro e a 34.500 migliaia di Euro;
- fidejussione di 25.000 migliaia di Euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 22.930 migliaia di Euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 4.000 migliaia di Euro a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate, per la realizzazione di opere presso Ghedi iniziate nell'esercizio 2015. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli Aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa, per un ammontare pari a 25.900 migliaia di Euro, comprensivo dei lavori a fronte della disponibilità dei terreni su Linate. Relativamente alle aree di Malpensa sono in corso trattative con il Ministero per la definizione dei terreni da cedere a SEA e delle relative opere che la stessa sarà chiamata a realizzare;
- fidejussione di 2.000 migliaia di Euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di Euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 102 migliaia di Euro a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- 376 migliaia di Euro per altre fidejussioni minori.

13. Passività potenziali e contenzioso

Si rimanda a quanto esposto nelle note esplicative in relazione a contenziosi su partecipazioni (Nota 6.4 e Nota 6.5), crediti (Nota 6.10) e rischi operativi (Nota 6.16).

14. Attività potenziali

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

15. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2016 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

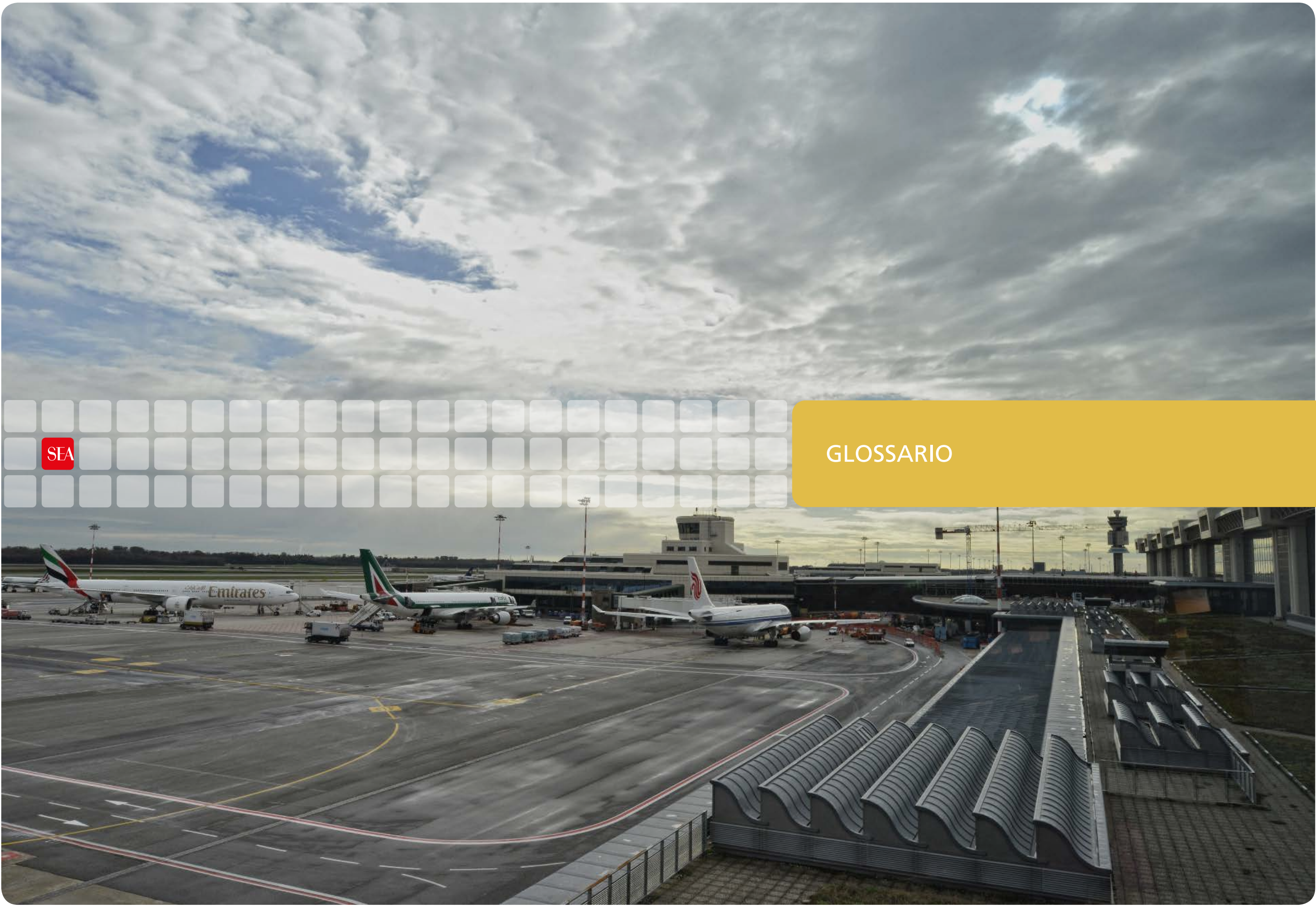
16. Eventi e operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2016, la Società non ha posto in essere operazioni significative non ricorrenti.

17. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2016

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Pietro Modiano



GLOSSARIO



GLOSSARIO

ACCORDI BILATERALI

Accordi che disciplinano il traffico aereo fra due stati, per destinazioni esterne all’Unione Europea, articolati secondo schemi fissi e ispirati al principio della reciprocità. Attraverso la stipula di un accordo bilaterale viene definita la capacità massima operabile (in termini di frequenze e posti offerti), il numero dei vettori ammessi a operare e i punti d’accesso (in termini di destinazioni operabili) dei rispettivi paesi.

ACI

Airports Council International. Associazione internazionale dei gestori aeroportuali. La sede europea è a Bruxelles.

AIRPORT CARBON ACCREDITATION

Certificazione promossa da ACI Europe con il supporto tecnico di *WSP Environmental* (società londinese leader nella consulenza su tematiche ambientali), che prevede l’attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni di CO₂ da parte dei gestori aeroportuali, degli operatori, degli aeromobili e dei soggetti che lavorano negli aeroporti.

A-SMGCS

Advanced Surface Movement Guidance and Control System: sistema di guida luci al suolo in grado di portare in modo automatico gli aerei da un punto di ingresso prestabilito a un punto di attesa previsto per il decollo.

AREA SCHENGEN

Area dell’aeroporto in cui sono operati i voli diretti verso i paesi che hanno aderito agli Accordi di Schengen, in cui sono stati aboliti i controlli sistematici delle persone alle frontiere. Attualmente i paesi aderenti agli accordi di Schengen sono: Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Italia, Portogallo, Spagna, Austria, Grecia, Danimarca, Finlandia, Svezia, Islanda, Norvegia, Slovenia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Malta, Svizzera Liechtenstein.

BUSINESS

Settori in cui opera il Gruppo SEA: *Commercial Aviation*, *General Aviation*, *Energy*. I *business* si dividono in attività, articolate a loro volta in comparti, questi ultimi ulteriormente dettagliati per segmenti.

CARTA DEI SERVIZI

Documento contenente le informazioni circa la qualità dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dalle compagnie aeree che ogni società di gestione deve predisporre sulla base di quanto stabilito nel D.P.C.M. 30 dicembre 1998 e nelle linee guida indicate dall’ENAC con circolare del 2 maggio 2002 (Circolare ENAC APT-12).

CERTIFICATI BIANCHI

I certificati bianchi, o più propriamente Titoli di Efficienza Energetica (TEE), sono titoli che certificano i risparmi energetici conseguiti da vari soggetti attraverso la realizzazione di specifici interventi (es. efficientamento energetico) e che valgono il riconoscimento di un contributo economico, rappresentando dunque un incentivo atto a ridurre il consumo energetico in relazione al bene distribuito.

CERTIFICATI VERDI

Struttura di incentivazione all’utilizzo di fonti di energia rinnovabili costituita da titoli negoziabili rappresentativi di determinate quantità di emissioni di CO₂. I certificati vengono quindi scambiati sul mercato dai produttori di energia elettrica in maniera da correggere gli squilibri in termini di emissioni autorizzate di anidride carbonica

DUAL TILL

Principio tariffario secondo il quale la misura dei diritti viene determinata tenendo conto unicamente delle attività *Aviation*, senza pertanto, considerare le attività *Non Aviation*.

EBITDA

Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization, equivalente al Margine Operativo Lordo (MOL). Si calcola come differenza tra il totale ricavi ed il totale costi, escludendo gli accantonamenti e svalutazioni.



ENAC

L’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell’aviazione civile in Italia, istituito con D.Lgs. del 25 luglio 1997 n. 250. L’ENAC ha competenza in materia di regolazione dell’aviazione civile, di controllo e vigilanza sull’applicazione delle norme adottate, disciplina degli aspetti amministrativo economici del sistema del trasporto aereo.

FTE (Full Time Equivalent)

FTE calcola la media mensile di tutto il personale amministrato e distaccato, riproporzionandolo in base al nastro orario retribuito (part-time) e ai movimenti mensili di assunzione/cessazione.

HDC (Headcount)

HDC conteggia tutto il personale amministrato a fine periodo.

HDE (Headcount Equivalent)

HDE calcola la media mensile di tutto il personale amministrato, riproporzionandolo in base al nastro orario retribuito (part-time) e ai movimenti mensili di assunzione/cessazione.

Handler

L’operatore che svolge servizi di *handling*, ossia tutte quelle attività di assistenza a terra ai vettori aerei disciplinate ed elencate nell’Allegato A del D. Lgs. n. 18 del 13 gennaio 1999 – che recepisce la Direttiva comunitaria 96/67/CE del 15 ottobre 1996 – quali le attività (i) di assistenza alle operazioni di volo in rampa (i servizi prestati in area *Airside*, fra cui imbarco/ sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento del carico degli aeromobili, smistamento, movimentazione e riconcilio bagagli) e (ii) di assistenza ai passeggeri a terra (ossia i servizi prestati in area *Landside*, fra cui *Check-in* e *Lost&found*), nonché (iii) di natura amministrativa, di caricamento a bordo di carburante (*refueller*) e pasti (*caterer*), manutenzione aeromobili, trattamento merci e posta.

IATA

International Air Transport Association. Organizzazione internazionale rappresentativa delle compagnie aeree internazionali.

QUINTA LIBERTÀ

Facoltà per il vettore di un paese (es. “A”), che vola da quel paese (“A”) ad un paese terzo (es. “B”) e da qui in prosecuzione verso un ulteriore diverso paese (es. “C”), di effettuare trasporto di passeggeri e merci oltre che da “A” a “B” e da “A” a “C”, anche tra “B” e “C”, e pertanto tra due paesi diversi dal proprio.

SINGLE TILL

Principio tariffario che determina la tariffa regolata sulla base di entrambe le attività *Aviation* e *Non Aviation*.

SLOT

Permesso, dato a un vettore, di utilizzare l’intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo, in un aeroporto coordinato, a una data e un orario specifici assegnati allo stesso vettore al fine dell’atterraggio e del decollo.

VETTORE ALL CARGO

Compagnia aerea i cui aeromobili trasportano esclusivamente merci.

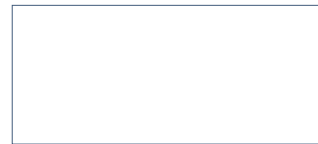
VETTORE BELLY

Compagnia aerea con aeromobili con trasporto a configurazione mista.



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni di CO₂.

Malpensa e Linate confermano, anche nel 2016, le loro *performance* di eccellenza europea ottenendo il livello *Neutrality* nell'ambito dell'iniziativa *Airport Carbon Accreditation*.



L'attenzione del Gruppo SEA alle problematiche ambientali si riflette anche nell'utilizzo di carta certificata FSC per la stampa della Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2016.

Questo volume è stampato su carta FSC amica delle foreste. Il logo FSC identifica prodotti che contengono carta proveniente da foreste gestite secondo i rigorosi standard ambientali, economici e sociali definiti dal Forest Stewardship Council



SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali

Aeroporto Milano Linate - 20090 Segrate, Milano

Codice fiscale e iscrizione al Registro

Imprese di Milano n. 00826040156

REA di Milano n. 472807 – Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.

www.seamilano.eu