

# ANNUAL REPORT 2023

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2023

410

Milano Malpensa



MilanAirports

# Indice

## INDICE

<b>1</b>	<b>Dati di sintesi e informazioni generali</b>
<b>2</b>	<b>Il Gruppo SEA</b>
<b>3</b>	<b>Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società</b>
<b>5</b>	<b>Organi sociali</b>
<b>6</b>	<b>Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2023 e altri indicatori</b>
<b>8</b>	<b>Relazione sulla gestione 2023</b>
<b>9</b>	<b>Eventi di rilievo dell'esercizio 2023</b>
<b>10</b>	<b>Quadro economico di riferimento</b>
<b>14</b>	<b>Quadro normativo e regolamentare di riferimento</b>
<b>17</b>	<b>Climate Change</b>
<b>19</b>	<b>Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari</b>
<b>19</b>	<i>Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano</i>
<b>26</b>	<i>Conto economico</i>
<b>31</b>	<i>Stato patrimoniale riclassificato</i>
<b>33</b>	<i>Indebitamento finanziario netto</i>
<b>33</b>	<i>Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA</i>
<b>34</b>	<b>Indicatori Alternativi di Performance</b>
<b>35</b>	<b>Investimenti del Gruppo SEA</b>
<b>37</b>	<b>Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</b>
<b>38</b>	<b>Evoluzione prevedibile della gestione</b>
<b>39</b>	<b>Andamento operativo - Analisi di settore</b>
<b>40</b>	<i>Commercial Aviation</i>
<b>41</b>	<i>General Aviation</i>
<b>43</b>	<b>Risk Management Framework</b>
<b>50</b>	<b>Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2023</b>
<b>55</b>	<b>Altre informazioni</b>
<b>55</b>	<i>Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario</i>
<b>55</b>	<i>Customer Care</i>
<b>57</b>	<i>La progettualità europea</i>
<b>58</b>	<i>Le risorse umane</i>
<b>61</b>	<b>Sistema di Corporate Governance</b>
<b>65</b>	<b>Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti</b>
<b>65</b>	<b>Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti</b>
<b>66</b>	<b>Gruppo SEA - Bilancio Consolidato</b>
<b>67</b>	<b>Prospetti contabili</b>
<b>71</b>	<b>Note esplicative al Bilancio Consolidato</b>
<b>129</b>	<b>Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Consolidato</b>
<b>135</b>	<b>SEA SpA - Bilancio Separato</b>
<b>136</b>	<b>Prospetti contabili</b>
<b>140</b>	<b>Note esplicative al Bilancio Separato</b>
<b>197</b>	<b>Relazione del Collegio Sindacale all'assemblea degli azionisti di SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.</b>
<b>205</b>	<b>Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Separato</b>

**DATI DI SINTESI**

**E INFORMAZIONI**

**GENERALI**

## IL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA, in base alla Convenzione sottoscritta tra SEA ed ENAC nel 2001 e valida sino al 2043, gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate. Il sistema aeroportuale di Milano si articola sugli scali di:

### MILANO MALPENSA

L'aeroporto intercontinentale di Milano è dotato di due Terminal. Il Terminal 1 offre un'ampia gamma di destinazioni domestiche, internazionali e intercontinentali e un'offerta commerciale diversificata per rispondere alle esigenze di tutte le tipologie di passeggeri che transitano in aeroporto.

Il Terminal 2 è stato riaperto il 31 maggio 2023, dopo essere stato chiuso nel 2020 per il ridimensionamento del traffico aereo a seguito della pandemia. Il Terminal è interamente dedicato a easyJet e il restyling effettuato è finalizzato al miglioramento dell'esperienza di viaggio dei passeggeri, dalle fasi di check-in e controlli fino all'imbarco. Entrambi i Terminal sono raggiungibili con il treno.

### MILANO MALPENSA CARGO

È il polo nevralgico nazionale per la distribuzione delle merci in import ed export. Dopo aver ricoperto un ruolo fondamentale nel 2020 per l'aumento dei voli cargo legati sia al consistente afflusso di dispositivi medici anti Covid sia allo sviluppo dell'e-commerce, si è confermato anche negli anni successivi polo primario per gli scambi di merci.

### MILANO LINATE

È l'aeroporto di Milano rivolto prevalentemente alla clientela *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali intra europee. A circa 8 km dal centro della città di Milano, con cui, da luglio 2023, è collegato anche tramite la rete metropolitana cittadina, si configura come un vero e proprio *city airport*, con strutture e aree dedicate al *business* e allo *shopping*.

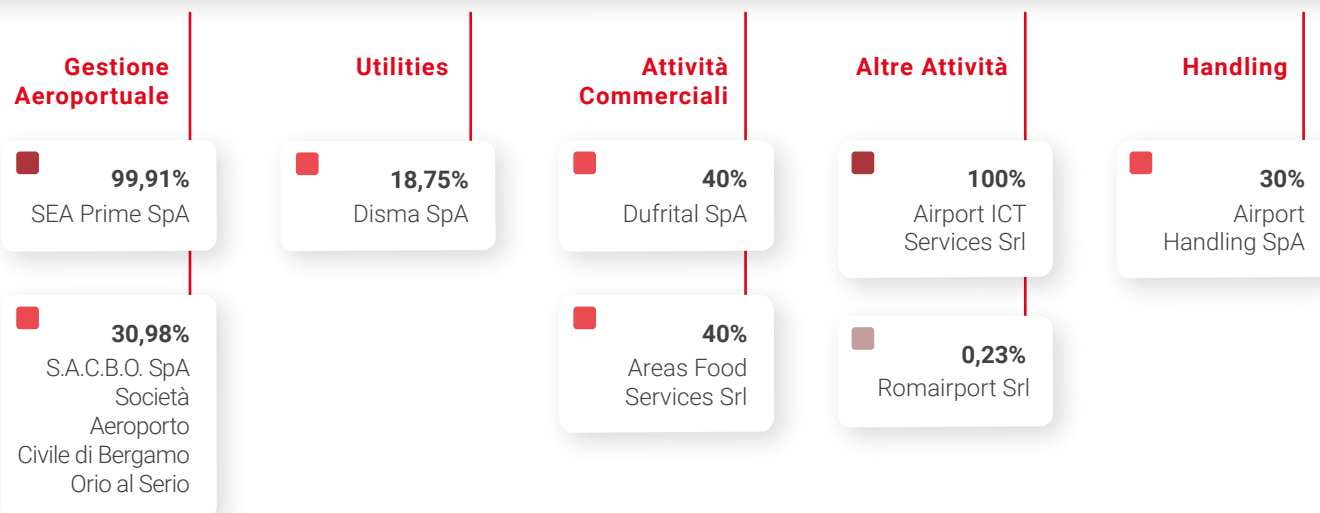
### MILANO LINATE PRIME E MILANO MALPENSA PRIME

Aeroporti gestiti da SEA Prime SpA, società controllata da SEA SpA e dedicati all'aviazione generale, offrono servizi e *facilities* ad alto valore aggiunto.

## STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

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

### SEA SpA



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

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

## STRUTTURA DEL CAPITALE SOCIALE

Il capitale sociale di SEA SpA è pari a euro 27.500.000, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di euro 0,11 ciascuna, di cui 137.023.805 azioni di categoria A, 74.375.102 azioni di categoria B e 38.601.093 altre azioni.

Gli Azionisti titolari di azioni di categoria A, nell'ipotesi di cessione, a esito della quale perdano il controllo della Società, sono tenuti a garantire ai soci titolari di azioni di categoria B un diritto di co-vendita. Gli Azionisti titolari di azioni di categoria A godono di un diritto di prelazione in caso di cessione di azioni da parte dei Soci titolari di azioni di categoria B.

Al 31 dicembre 2023 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

### Azionisti pubblici

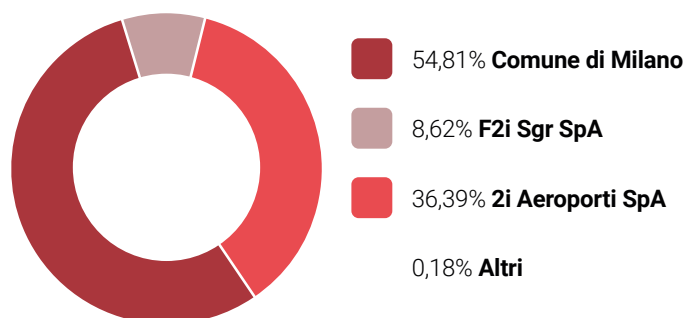
8 enti/società	
Comune di Milano <sup>(*)</sup>	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
<b>Totale</b>	<b>54,95%</b>

### Azionisti privati

2i Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA <sup>(**)</sup>	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
<b>Totale</b>	<b>45,05%</b>

<sup>(\*)</sup> Titolare di azioni di categoria A

<sup>(\*\*)</sup> In nome e per conto di F2i - secondo Fondo italiano per le infrastrutture



La Società, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, in data 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" (rimborsato nel 2021) e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'articolo 16 comma 1 lettera a) del D.Lgs. n. 39/2010. Tale qualifica è mantenuta mediante una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, completata a ottobre 2020 e quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).



## ORGANI SOCIALI

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

**Presidente**

Michaela Castelli<sup>(4)</sup>

**Amministratore Delegato e Direttore Generale**

Armando Brunini

**Amministratori**

Pierfrancesco Barletta<sup>(1) (2)</sup>  
Franco Maria Antonio D'Alfonso<sup>(3) (4)</sup>  
Daniela Mainini<sup>(2) (5)</sup>  
Luciana Sara Rovelli<sup>(2) (3)</sup>  
Rosario Mazza<sup>(3)</sup>

### COLLEGIO SINDACALE

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

**Presidente**

Paola Noce

**Sindaci effettivi**

Stefania Chiaruttini  
Daniele Angelo Contessi  
Luigi Di Marco  
Stefano Giuseppe Giussani

**Sindaci supplenti**

Federica Mantini  
Giacomo Alberto Bermone\*

### SOCIETÀ DI REVISIONE

EY SpA \*\*

<sup>(1)</sup> Vice Presidente non esecutivo

<sup>(2)</sup> Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

<sup>(3)</sup> Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

<sup>(4)</sup> Membro del Comitato Etico

<sup>(5)</sup> Membro dell'Organismo di Vigilanza

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

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

## PRINCIPALI DATI ECONOMICO FINANZIARI AL 31 DICEMBRE 2023 E ALTRI INDICATORI

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

### Dati Economici

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

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

### Dati Finanziari

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

(A) Le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2023 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

<sup>(2)</sup> L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del fair value dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.

### Investimenti

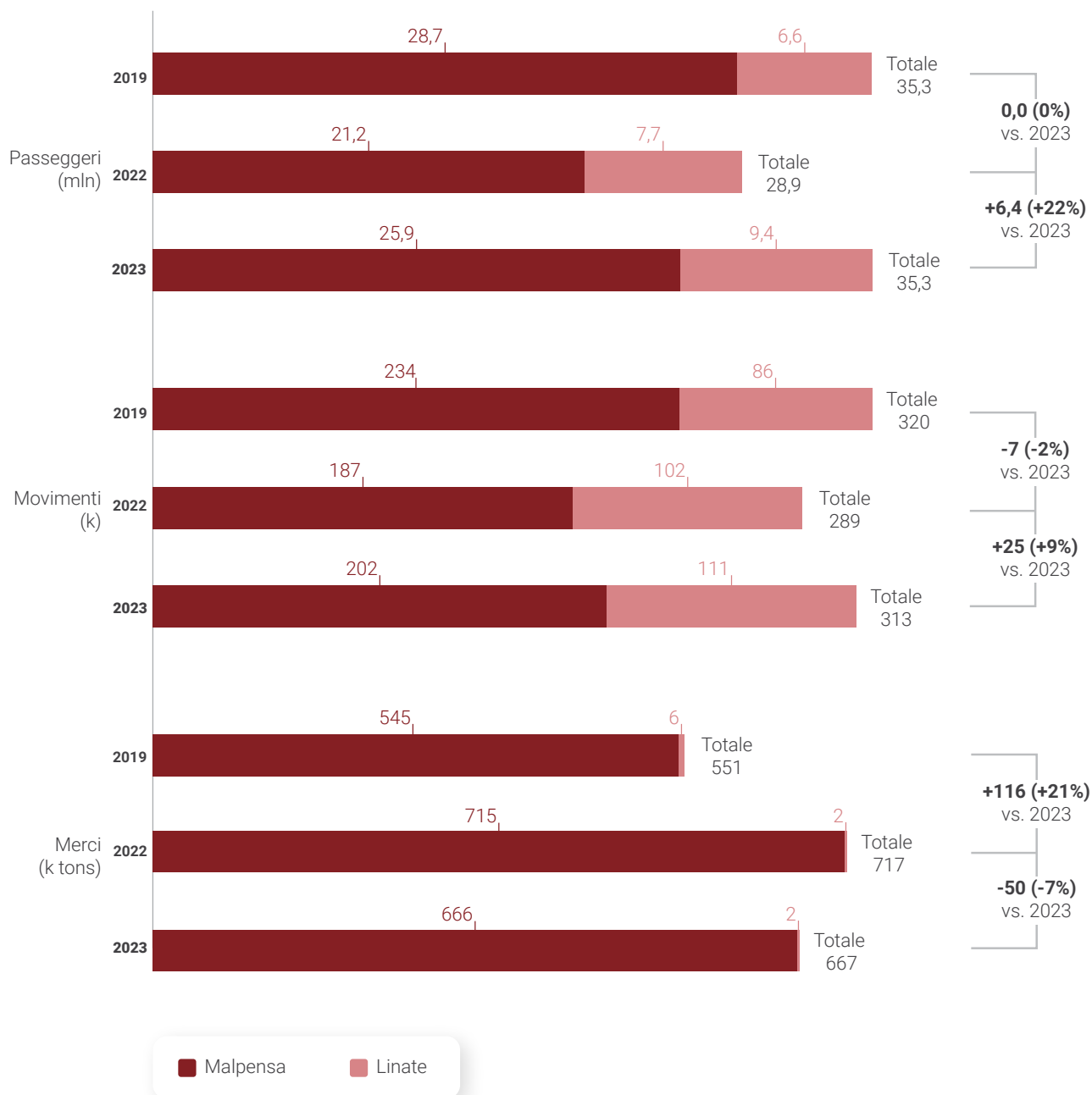
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	114.242	76.819	37.423

### Altri Indicatori

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



## Dati di traffico 2023 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



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

# Relazione **RELAZIONE SULLA** **GESTIONE 2023** gestione 2023

## EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 2023

### Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

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

### Linate Airport District

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

### Conflitto russo-ucraino

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

### Conflitto israelo-palestinese

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

### Aggiudicazione della gara per la cessione di Airport ICT Services Srl

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

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

### Rafforzamento della struttura finanziaria

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

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

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

## QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

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

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

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

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

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

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

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

## TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

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

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

Per quanto riguarda la situazione sanitaria, l'ultima misura introdotta dal Ministero della Salute italiano nel mese di dicembre 2022 - ovvero l'obbligo di esibire un test molecolare o antigenico negativo per i viaggiatori in ingresso dalla Cina - è stata interrotta a fine febbraio 2023 (ordinanze del 28 dicembre 2022 e del 30 gennaio 2023<sup>2</sup>). Anche la Cina ha permesso nel corso del 2023 la riattivazione dei collegamenti con l'estero, forzosamente interrotti a causa della pandemia, autorizzando i viaggi di gruppo per turismo dei cittadini cinesi nei Paesi stranieri e viceversa. Tali iniziative sono da considerarsi conseguenza della stabilizzazione della situazione sanitaria a livello globale.

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

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

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

Pur in presenza di una certa instabilità dello scenario geopolitico, il sostenuto recupero della domanda di collegamenti (in particolare su mete intercontinentali) ha consentito alle compagnie aeree di ridefinire il proprio network, diversificando le destinazioni servite e potenziando le proprie attività su rotte già operate: ne è un esempio<sup>3</sup> l'incremento dei collegamenti sulle destinazioni dell'Estremo Oriente (Cina, Corea del Sud, Giappone e Thailandia), del Sud America (Argentina e Brasile) e del Golfo Persico (Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Oman).

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

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

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

<sup>2</sup> Fonte | Ministero della Salute.

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

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

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

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

Sotto il profilo commerciale, invece, l'anno 2023 è stato accompagnato dai sensibili rincari dei titoli di viaggio rispetto al passato, con variazioni che hanno raggiunto in taluni casi oltre il +40% rispetto al 2022.<sup>4</sup> Alla luce di dinamiche sui prezzi giudicate potenzialmente anormale, pur in un clima economico segnato da elevata

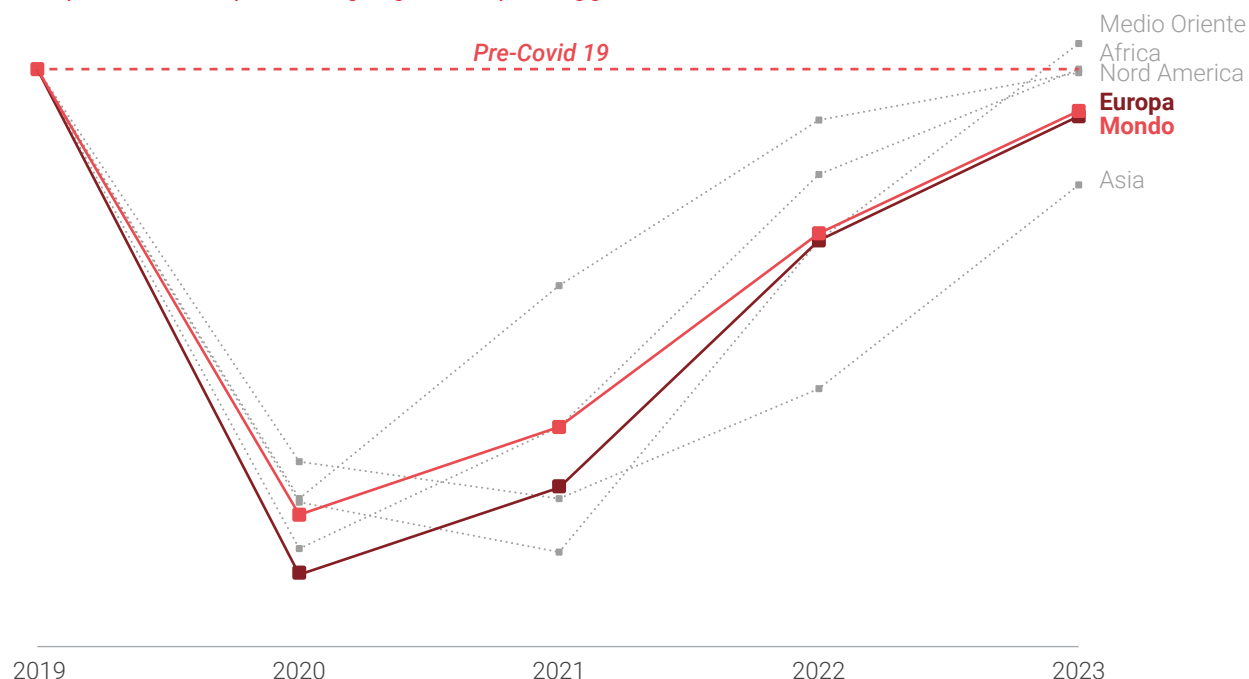
inflazione, l'Italia ha individuato attraverso il "Decreto Asset" lo strumento per rilevare condotte restrittive della concorrenza o abuso di posizione dominante da parte dei vettori, conferendo di fatto nuovi poteri alle Autorità di controllo. In tale contesto, anche la Commissione europea ha attivato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

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

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

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

## Recupero traffico per area geografica [passenger]



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

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

<sup>5</sup> Fonte | EBAA: Business aviation traffic tracker Europe - December 2023.



## QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

### Pubblicazione nuovi Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali

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

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

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

### Nuovo periodo tariffario 2024-2028

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

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

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

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

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

### Consultazione annuale Comitato Utenti per le tariffe 2024

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

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

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

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

gli utenti degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate ove SEA ha proposto di "congelare" il livello vigente dei corrispettivi regolamentati, estendendone l'applicazione anche per il 2024. Ricontrata la mancanza di pareri contrari, detta proposta è stata trasmessa all'Autorità per la formale adesione.

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

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

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

In data 18 ottobre 2023 SEA ha sottoposto alla consultazione degli utenti aeroportuali di Milano Malpensa la proposta di revisione del corrispettivo relativo al servizio di PRM per l'esercizio 2024, predisposta in linea con le previsioni delle citate Linee Guida Enac.

Nel corso dell'audizione SEA e gli utenti dell'aeroporto di Malpensa hanno raggiunto l'intesa sul livello tariffario posto in consultazione. Il corrispettivo per l'anno 2024 è stato quindi fissato in euro 0,96 per passeggero in partenza, con una riduzione del -20% rispetto alla tariffa 2023 (euro 1,20). Il nuovo valore approvato da ENAC in data 24 gennaio 2024 sarà esigibile a decorrere dal prossimo 24 marzo 2024.

Viceversa, per lo scalo di Linate, l'utenza presente alla consultazione tenutasi in data 19 ottobre 2023 ha espresso voto contrario alla proposta di aggiornamento tariffario, da cui ne è discesa l'attivazione della procedura prevista delle richiamate Linee Guida ENAC in caso di mancato accordo.

SEA ha quindi presentato istanza all'ENAC per l'avvio dell'attività istruttoria sulla definizione del corrispettivo in parola. Siamo ancora in attesa della conclusione dell'istruttoria in argomento e di conoscere il nuovo valore da applicare per lo scalo di Linate.

### **Nuovi corrispettivi per il servizio di De-icing**

Ai sensi del d.lgs. 18/99, il servizio di *de-icing* rientra tra le attività di *handling* da svolgere in regime di concorrenza. In mancanza di operatori disposti a svolgere il servizio in parola, questo è svolto da SEA in regime di esclusiva in entrambi gli aeroporti in virtù dei provvedimenti ENAC del 14 gennaio 2021 e 4 settembre 2023 che hanno rispettivamente riservato, in capo a SEA, la centralizzazione del servizio in argomento per lo scalo di Milano Malpensa e quello di Milano Linate.

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

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

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

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

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

## **Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo**

### **Decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121**

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

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

## CLIMATE CHANGE

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

Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici così detti "estremi" quali, ad esempio, bombe d'acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, con disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni ad infrastrutture ed asset aeroportuali. Si è resa quindi necessaria la definizione di interventi di mitigazione delle conseguenze che il cambiamento climatico può generare sulle infrastrutture e sull'operatività degli aeroporti. Nell'ambito di un percorso volto ad incrementare la resilienza delle infrastrutture aeroportuali, è proseguito nel corso del 2023 il progetto, co-finanziato dall'Unione Europea, Re-MXP (Resilience improvement of the Milan MXP Airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi-risk framework), che ha l'obiettivo di attuare sulle infrastrutture di Malpensa una serie di interventi volti a mitigare i rischi di natura sismica o connessi a severi eventi meteorologici quali le alluvioni. A completamento viene realizzato anche un sistema "smart monitoring" (monitoraggio sismico del T1 e sistema di drenaggio) che consentirà di conoscere in tempo reale il comportamento delle infrastrutture sia nelle normali condizioni operative sia in caso di eventi eccezionali.

Al fine di contrastare i cambiamenti climatici e nell'ambito delle iniziative di sostenibilità ambientale, SEA ha intrapreso alcune azioni riconosciute anche da certificazioni internazionali che ne attestano la bontà. Nel corso del 2021, entrambi gli scali di Malpensa e Linate hanno ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+<sup>6</sup> per la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO<sub>2</sub> negli aeroporti. L'impegno di SEA riguarda la riduzione assoluta, entro il 2030, delle proprie emissioni di Scope 1 e 2 del 66%, rispetto al 2010. In occasione del rinnovo triennale della certificazione da conseguirsi entro giugno 2024 SEA presenterà un aggiornamento della propria traiettoria di decarbonizzazione che prevede il conseguimento dell'obiettivo "Net Zero" entro il 2030. A tale scopo è stata definita una strategia energetica approvata dal CdA nel mese di ottobre 2023.

"Net Zero Emissions" rappresenta l'obiettivo, in materia di sostenibilità, più rilevante per SEA. Per raggiungerlo è stato predisposto un piano, che in larga parte riflette le best practices introdotte, a livello Europeo, dai principali attori del settore. Le emissioni di scope 1 e scope 2 si sono ridotte da 106.277 tonnellate di CO<sub>2</sub> nel 2022 a 66.557 nel 2023. Gli aeroporti devono primariamente ridurre le emissioni assolute e neutralizzare le emissioni residue investendo nella rimozione e stoccaggio della CO<sub>2</sub>. Le emissioni residue vengono compensate tramite l'acquisizione di Carbon Credits accreditati dal programma ACA, garantendo in questo modo la neutralità climatica anche nel corso del periodo di conseguimento degli obiettivi di riduzione. Nel 2023 i costi sostenuti per l'acquisto di Carbon Credits sono stati pari a 463 migliaia di euro.

<sup>6</sup> Da novembre 2020 il programma Airport Carbon Accreditation comprende un ulteriore livello di accreditamento per ampliare le possibilità degli operatori aeroportuali di testimoniare il proprio impegno verso la riduzione delle emissioni assolute di gas a effetto serra. I livelli di accreditamento attuali sono:

- **1 Mapping** - Mappatura delle fonti di emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale e calcolo delle conseguenti emissioni di CO<sub>2</sub>.
- **2 Reduction** - Oltre al requisito di livello 1 (Mapping), creazione di un piano di riduzione delle emissioni focalizzato alla razionalizzazione continua dei livelli di emissione (campo di applicazione scope 1 e scope 2).
- **3 Optimisation** - Oltre ai requisiti riguardanti i livelli 1 (Mapping) e 2 (Reduction), il calcolo delle emissioni aeroportuali degli stakeholder e il loro coinvolgimento per la definizione di un piano d'azione (scope 3).
- **3+ Neutrality** - Oltre ai livelli 1, 2 e 3, raggiungimento dell'obiettivo di neutralizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scope 1 e scope 2) con l'acquisto di Carbon offsets.
- **4 Transformation** - L'ulteriore livello è stato introdotto per impegnare gli aeroporti aderenti alla riduzione assoluta delle emissioni di scope 1 e 2 secondo una traiettoria che deve comunque conseguire l'obiettivo "net zero" entro il 2050. Vengono rafforzati anche gli impegni relativi allo scope 3 attraverso l'adozione di uno specifico Stakeholder Partnership Plan.
- **4+ Transition** - Come per il livello 3+ il conseguimento di questo livello si ottiene neutralizzando le emissioni residue con l'acquisto di Carbon offsets.

Il 2023 ha visto la prosecuzione e accelerazione dell'implementazione di iniziative indicate nel Carbon Management Plan: transizione parco mezzi a veicoli elettrici o alimentati a combustibili a basse emissioni, interventi per risparmio ed efficientamento energetico. In riferimento alle iniziative per guidare e influenzare le attività degli stakeholders responsabili delle emissioni di CO<sub>2</sub> di Scope 3 nell'ambito della certificazione ACA4+ è stato predisposto lo Stakeholder Partnership Plan basato sulla sottoscrizione di impegni di collaborazione con rilevanti operatori aeroportuali e non solo.

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

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

aeroporti di Linate e Malpensa nel corso del 2023. Il fondo totale messo a disposizione da SEA per l'anno 2023 è stato pari a complessivi Euro 450.000,00 ed è risultato utilizzato per il 66%. Il SAF fornito presso gli aeroporti milanesi rispetta le caratteristiche qualitative previste dalla normativa europea (direttiva RED II) e ha garantito la riduzioni unitarie delle emissioni di CO<sub>2</sub> per il 74%.

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

Il "Net Zero Team" è un gruppo di lavoro multidisciplinare, composto da rappresentanti di sei Direzioni aziendali, che assicura:

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

## COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

### Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano

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

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

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

#### Aviazione Commerciale

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

#### Aviazione Generale

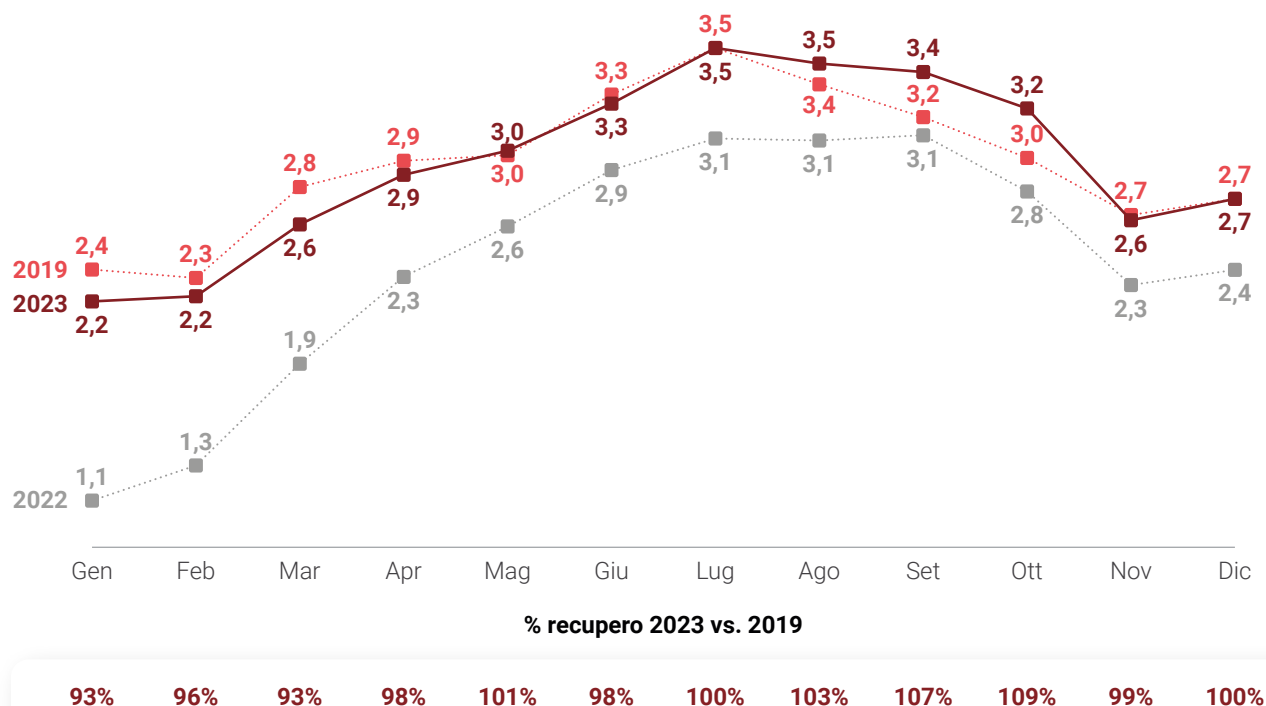
	2023	2022	Δ%	2019	Δ%
<b>Movimenti [k]</b>	<b>33,9</b>	<b>32,6</b>	<b>+4%</b>	<b>24,5</b>	<b>+38%</b>
Linate	27,5	26,6	+4%	16,0	+72%
Malpensa	6,4	6,1	+5%	8,6	-26%

*Passeggeri in arrivo e partenza*

*Merci in import ed export*

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

## Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



## AVIAZIONE COMMERCIALE

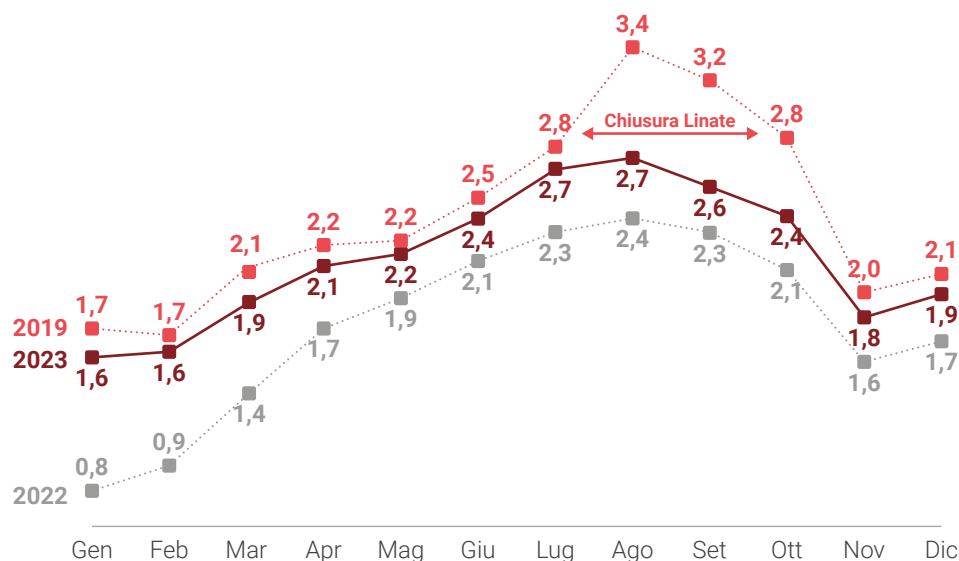
## Malpensa



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

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



## Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre

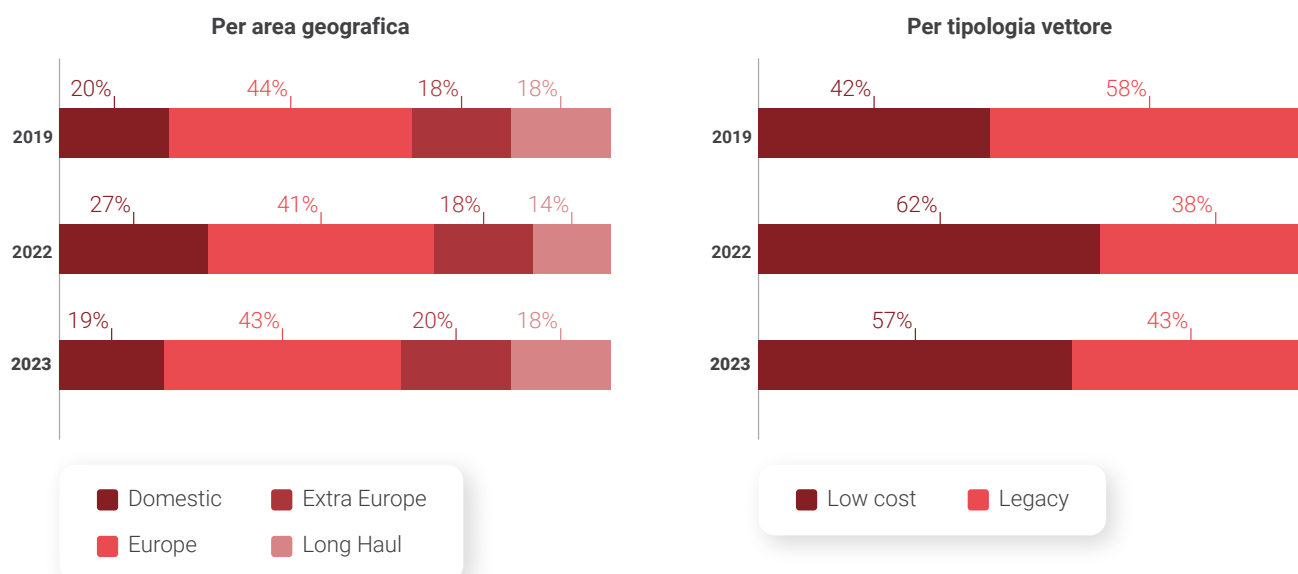


		
	Posti a	Load
	Movimento	Factor
2019	176	77%
2022	192	75%
2023	194	80%

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

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

## Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre



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

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

## Linate

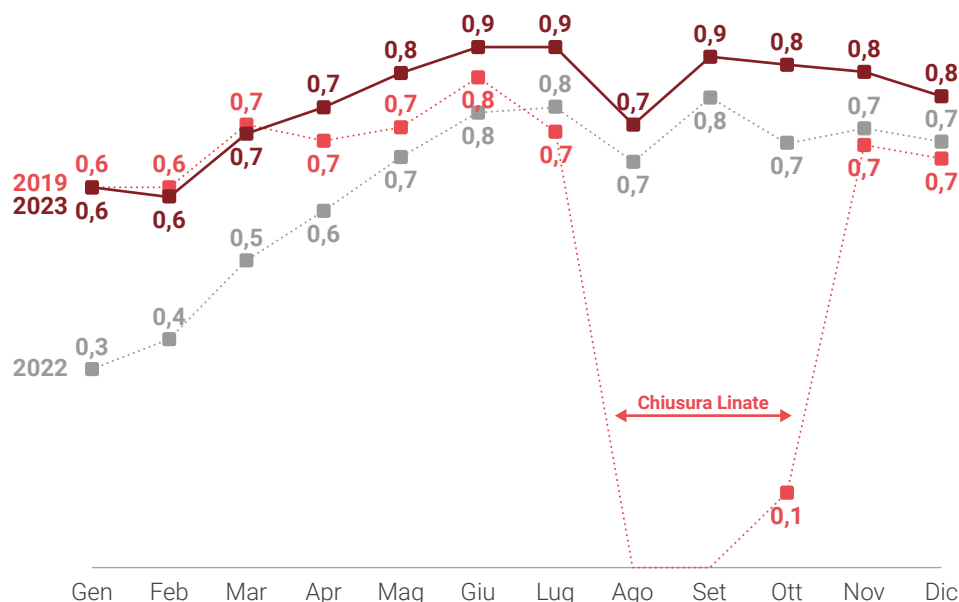
Nel 2023 dall'aeroporto di Linate sono transitati 9,4 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto all'anno precedente e del +43% rispetto al 2019, anno in cui l'aeroporto è stato chiuso per i lavori di rifacimento del terminal e della pista nel periodo compreso tra il 27 luglio ed il 26 ottobre.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

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

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

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

## Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



	Posti a Movimento	Load Factor
2019	138	68%
2022	156	66%
2023	156	72%

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

<sup>7</sup> Il numero degli slot disponibili è stato determinato sulla base dei giorni feriali.

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

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

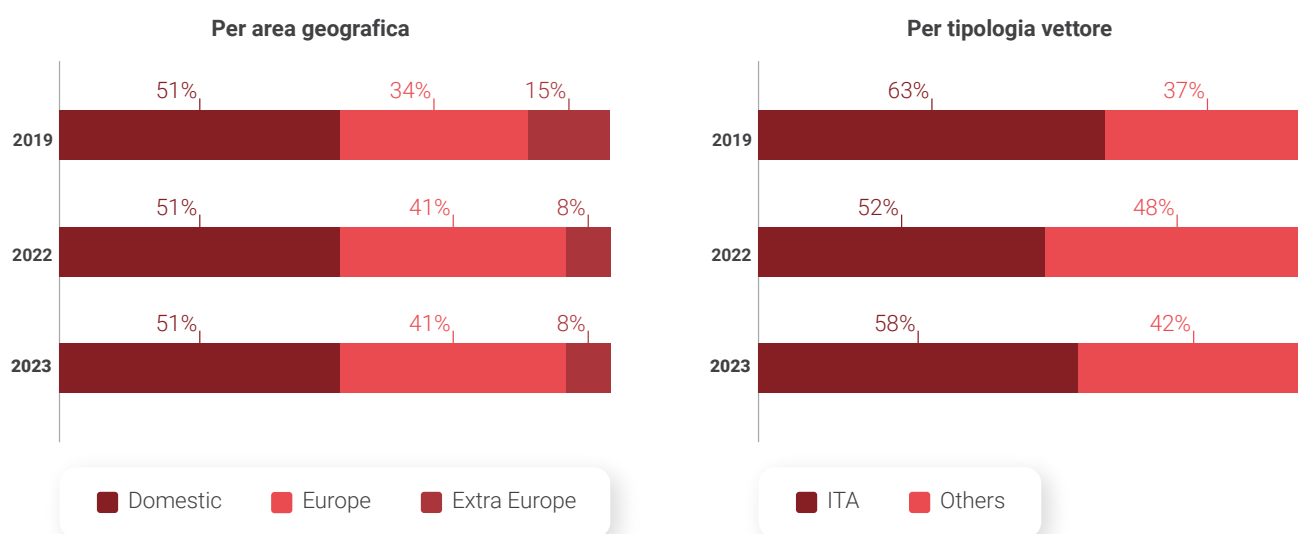
Un ulteriore elemento di discontinuità con il passato è stato rappresentato dai voli di continuità territoriale (da/per la Sardegna) soggetti a oneri di servizio pubblico: tali collegamenti, operati dal 2013 al 2019 da Alitalia e Air Italy (ex Meridiana), sono stati gestiti sinergicamente da Volotea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

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

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

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

### Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre



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

## Cargo

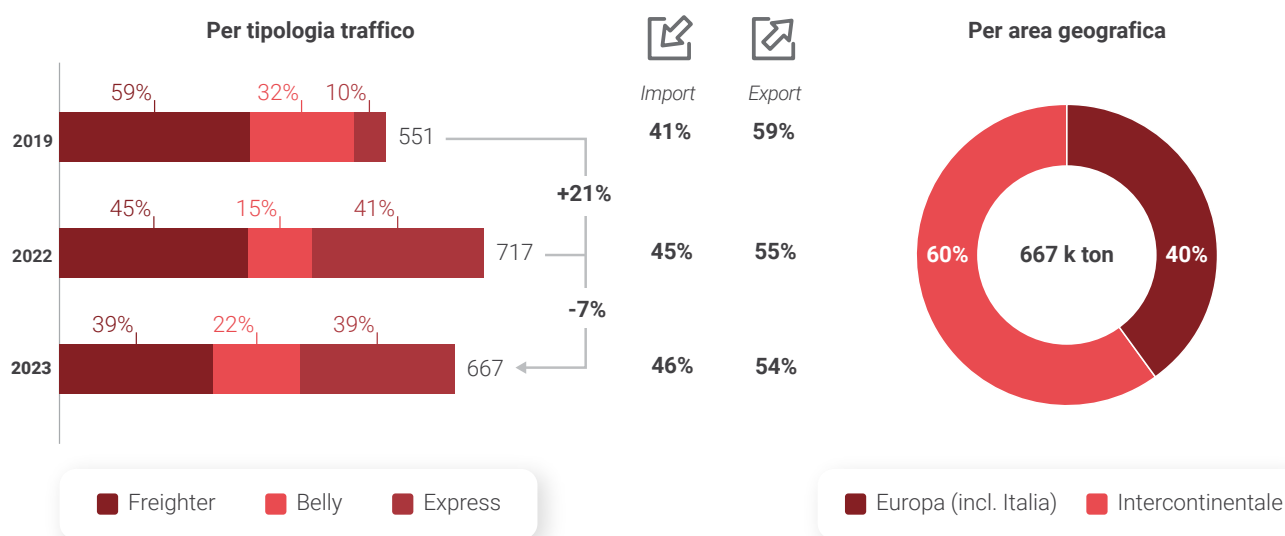
Nel 2023 il comparto cargo ha gestito 667 mila tonnellate di merce (su voli all-cargo o nella stiva di voli passeggeri, c.d. "belly"), in flessione del -7% rispetto al 2022 e superiori del +21% rispetto al 2019. Anche il numero dei movimenti all-cargo a Malpensa, pari a 27 mila nel 2023, risulta in riduzione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

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

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

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

## Merci [k ton] gennaio - dicembre



Sebbene in contrazione rispetto al 2022, i risultati ottenuti nel 2023 confermano il ruolo della Cargo City di Malpensa quale primario polo italiano per gli scambi di merce in import ed export, che rispettivamente costituiscono il 46% ed il 54% dei volumi di merci movimentate. A livello nazionale, la quota di mercato<sup>8</sup> delle merci movimentate da/verso Linate e Malpensa risulta essere pari al 65%.

## AVIAZIONE GENERALE

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

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

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

### Aviazione Generale

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

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

## Conto economico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

<sup>9</sup> I provvedimenti normativi emanati nel 2022, e confermati anche per il primo semestre 2023, riconoscono un credito d'imposta alle imprese non energivore dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kWh che abbiano registrato un significativo incremento del costo unitario rispetto al 2019.

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



## Ricavi

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

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

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

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 32.676 migliaia di euro nell'esercizio 2022 a 38.373 migliaia di euro nell'esercizio 2023, con un incremento del 17,4%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un *general 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 2023 sono pari a 429.617 migliaia di euro, in diminuzione di 16.818 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2022. Al netto delle componenti non ricorrenti indicate in precedenza (2.514 migliaia di euro), sono pari a 432.131 migliaia di euro e si confrontano con costi di gestione 2022 rettificati da componenti non ricorrenti (26.351 migliaia di euro di incentivi all'esodo e 6.099 migliaia di euro del contributo costi energia a deduzione dei costi) pari a 426.183 migliaia di euro.

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

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

## Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 30.832 migliaia di euro nel 2022 a 36.204 migliaia di euro nell'esercizio 2023. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

## Accantonamenti e svalutazioni

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

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

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

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

## Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

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

## Ammortamenti

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

## Proventi e oneri da partecipazioni

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

## Proventi e oneri finanziari

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

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

## Imposte

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

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

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

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

### **Risultato netto da Attività cessate**

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

Logistica Europa al prezzo di vendita. L'esercizio di confronto, oltre alla valutazione della partecipazione in Malpensa Logistica Europa, riesposto in questa riga come previsto dall'IFRS 5, comprende anche il risultato della società SEA Energia Spa pari a un utile di 127 migliaia di euro, registrato nei primi 9 mesi del 2022, periodo in cui la società era parte del Gruppo SEA. Esso include anche la minusvalenza registrata nel consolidato, pari a 4.087 migliaia di euro, per effetto della cessione della partecipazione e calcolata sul patrimonio netto al momento della cessione, rettificato secondo i principi IAS/IFRS.

### **Risultato del Gruppo**

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un utile di 156.207 migliaia di euro in diminuzione di 26.253 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2022, che aveva registrato un utile pari a 182.460 migliaia di euro.

## Stato patrimoniale riclassificato

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

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2023 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2022 erano pari rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro).

<sup>(1)</sup> L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del fair value dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario. L'indebitamento finanziario, al pari delle altre voci di Stato patrimoniale non comprende l'indebitamento finanziario delle attività discontinue.

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

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.277.219 migliaia di euro, registra una riduzione di 77.418 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per effetto: *i)* della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 80.853 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 67.902 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii)* dal decremento dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 1.006 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022; *iii)* dell'incremento del valore delle partecipazioni in società collegate (2.382 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; *iv)* del decremento delle imposte differite attive nette pari a 43.559 migliaia di euro; *v)* del decremento degli Altri crediti non correnti, pari a 45.575 migliaia di euro, principalmente per l'attualizzazione del valore dell'attività relativa all'*indemnification right* connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Il Capitale circolante netto, pari a -268.687 migliaia di euro, si incrementa di 88.257 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022.

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

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

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

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

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

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

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

## Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto comprensivo delle attività discontinue è pari a 282.333 migliaia di euro e registra una riduzione di 105.837 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022, in cui era pari a 388.170 migliaia di euro. Il miglioramento dei valori di indebitamento finanziario netto è legato oltre alla favorevole dinamica dei flussi di cassa della gestione corrente pari a 269.485 migliaia di euro, all'incasso di 50.609 migliaia di euro relativi alla chiusura definitiva di ogni pendenza con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il mancato adeguamento dei diritti aeroportuali per il periodo dal 2000 al 2005. Nel periodo in esame vi sono state uscite di cassa per investimenti pari a 124.090 migliaia di euro e per il pagamento della seconda tranche di dividendi straordinari deliberati dall'assemblea degli azionisti nel 2019 e il cui pagamento era stato sospeso sino all'esercizio 2022 a causa delle perdite subite per effetto della pandemia. L'indebitamento finanziario netto senza le attività discontinue esposto secondo il principio IFRS 5, pari a 285.101 migliaia di euro.

## Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2022	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2023
<b>Bilancio della Capogruppo</b>	<b>276.971</b>		<b>(26)</b>	<b>153.017</b>	<b>429.962</b>
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	7.818	(4)		866	8.680
Rettifiche per valutazione equity collegate	63.042			2.095	65.137
Altre scritture di consolidamento	(4.964)			233	(4.731)
<b>Bilancio Consolidato</b>	<b>342.867</b>	<b>(4)</b>	<b>(26)</b>	<b>156.211</b>	<b>499.048</b>

## INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

- L'EBITDA o "Margine operativo lordo" o "Risultato operativo lordo" è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- L'EBIT o "Risultato operativo" è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi inclusi accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- Per "Indebitamento finanziario Netto" o "Posizione finanziaria Netta" si intende liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti).
- Per "Capitale circolante netto" si intende somma di rimanenze, crediti commerciali, altri crediti correnti, altre attività finanziarie correnti, crediti tributari, altri debiti, debiti commerciali e debiti per imposte.
- Per "Capitale investito netto" si intende la somma del "Capitale circolante" così come sopra definito e immobilizzazioni al netto dei fondi relativi al personale, altri debiti non correnti e di fondi rischi e oneri.
- Per "Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali" si intendono gli investimenti realizzati, al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12, della quota di oneri finanziari e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.
- Per "Componenti non ricorrenti" o "Componenti non recurring" si intendono le poste derivanti da operazioni non ricorrenti. Tali poste, a giudizio del management e laddove specificato, possono essere escluse per una migliore comparabilità e valutazione dei risultati di bilancio. Alcuni degli indicatori sopra elencati sono, nella presente Relazione sulla gestione, esposti e descritti al netto delle "Componenti non ricorrenti" o "Componenti non recurring".

Si specifica, infine, che gli IAP sono stati calcolati in maniera omogenea in tutti i periodi e non devono essere considerati sostitutivi di quelli convenzionali previsti dagli IAS/IFRS.



## INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

### Aggiornamenti sui contenziosi in corso

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

### Consultazione annuale Comitato Utenti per le tariffe 2024

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

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nei primi mesi del 2024 l'andamento del traffico passeggeri rilevato a Linate e a Malpensa conferma il percorso di crescita osservato nel 2023. A livello di sistema aeroportuale, infatti, sono stati superati nei primi due mesi i valori registrati nell'anno precedente e nel 2019.<sup>11</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>11</sup> Dati aggiornati al 15 marzo 2024.

## ANDAMENTO OPERATIVO - ANALISI DI SETTORE

### Commercial Aviation

Il *business Commercial Aviation* comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation*: le prime includono la gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e l'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale.

I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*.

Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, nonché il comparto *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito.

In tale segmento confluiscono anche i proventi derivanti dalle attività di affitto magazzini, spazi ed uffici destinati agli operatori del *business Cargo*, quali *handler* merci, spedizionieri e *courier*.

### General Aviation

Il *business General Aviation* include le attività di aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e presso l'aeroporto di Malpensa.

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

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

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

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

## Commercial Aviation

### Ricavi

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

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

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

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

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

### Costi operativi

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

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

A tale dinamica hanno contribuito:

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

### EBITDA ed EBIT

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

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

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

### Investimenti

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

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

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

## Altre informazioni

### Sviluppo del comparto retail

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

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

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

### Accordi bilaterali

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

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

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

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

### Destination management e attività di co-marketing

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

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

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

## General Aviation

### Ricavi e Costi Operativi

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

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

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

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

### **EBITDA ed EBIT**

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

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

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

### **Investimenti**

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



## RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

La creazione di valore sostenibile per gli stakeholder non può prescindere dall'assunzione di rischi, componente fondamentale del fare impresa.

Il Gruppo SEA, in qualità di gestore aeroportuale, è soggetto ad un ampio spettro di rischi potenziali che possono pregiudicare il conseguimento degli obiettivi aziendali.

Al fine di ridurre l'esposizione a tali eventi, il Gruppo si è dotato di appositi processi e procedure a salvaguardia della *safety* aeroportuale e della qualità dei servizi offerti, nonché a tutela delle attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholder e a garanzia della creazione di valore nel lungo termine.

Il Gruppo SEA ha implementato un modello di Enterprise Risk Management (ERM) che si ispira alle principali *best practice* nazionali ed internazionali (es. Codice di Autodisciplina delle Società Quotate, CoSO ERM - Integrating with Strategy and Performance), finalizzato all'individuazione e alla valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento delle attività aziendali che possano assumere rilievo nell'ambito della sostenibilità del business nel medio-lungo periodo, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'*assurance* per gli stakeholder di riferimento.

Nel 2017 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la Policy di Enterprise Risk Management.

### L'approccio metodologico

Il modello di governo dei rischi adottato si basa su un approccio:

- strategico, che fornisce al Management e al Consiglio di Amministrazione informazioni rilevanti sui fattori di rischio, incertezza e opportunità, al fine di supportare l'assunzione di decisioni consapevoli in sede di definizione di obiettivi e strategie e di monitoraggio delle performance;
- di tipo *enterprise-wide*, ovvero esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per il Gruppo;
- *value-driven*, in quanto focalizzato sui rischi/opportunità a maggior impatto sugli obiettivi strategici e sui driver di valore aziendale.

Il Risk Model del Gruppo SEA, catalogo di tutti i potenziali rischi di riferimento dell'Azienda, è strutturato in quattro categorie: rischi di contesto esterno, rischi operativi e di business, rischi finanziari, rischi legali e di compliance, includendo, inoltre, al proprio interno specifiche tipologie di rischio in ambito *Environmental, Social e Governance*.

Gli eventi individuati sono valutati e successivamente "prioritizzati", sulla base di metriche quali-quantitative in termini di impatto, probabilità di accadimento e maturità del sistema di gestione del rischio.

### Governance di Risk Management

Il modello di governance del sistema di Enterprise Risk Management del Gruppo SEA, in linea con quanto raccomandato dal Codice di Autodisciplina, è articolato secondo 3 livelli di controllo (si veda figura seguente), integrati negli assetti organizzativi aziendali.

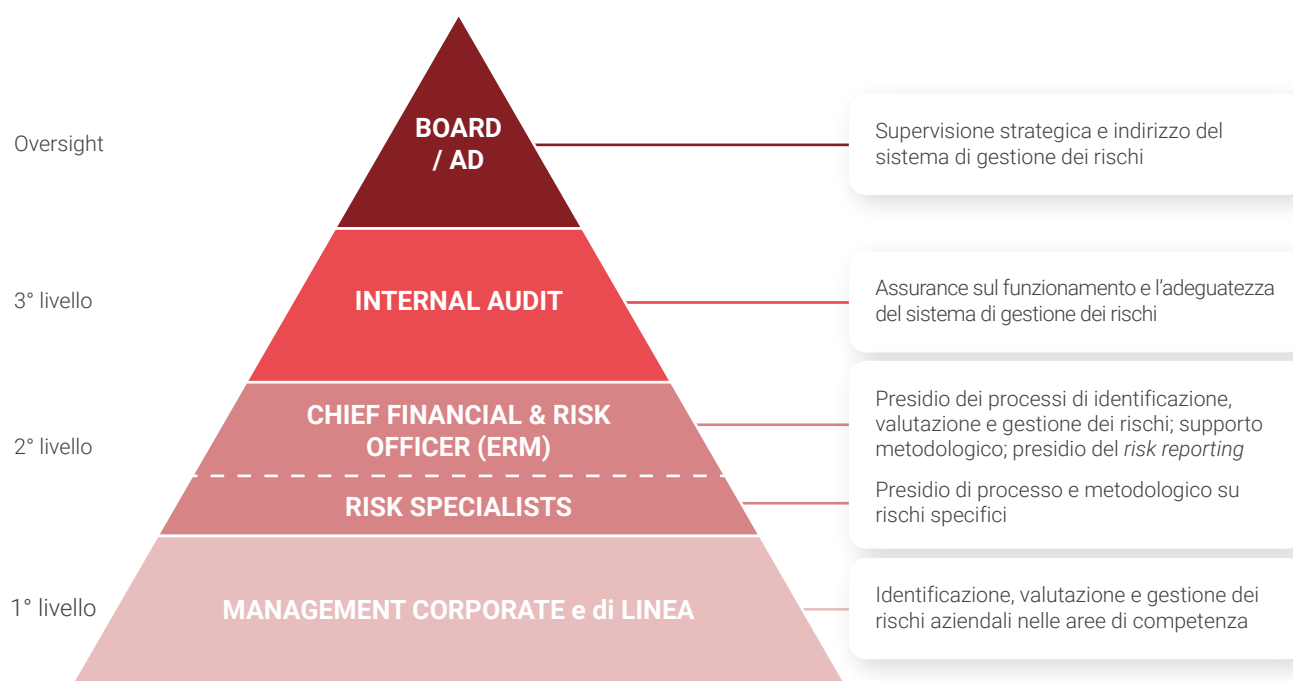
Esso definisce nella funzione ERM un secondo livello di controllo in materia di risk management con l'obiettivo sia di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali che di garantire al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio ai vertici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

Il modello si basa sul principio che la gestione dei rischi coinvolge l'organizzazione a tutti i livelli e che il management ne sia il responsabile primario, poiché gestisce quotidianamente rischi e opportunità in linea con la propensione aziendale ed è responsabile della definizione e attuazione dei piani di mitigazione individuati.

Il Management di corporate e di linea è supportato dai Risk Specialist e dalla funzione ERM.

Il Top Management esamina periodicamente il profilo di rischio aziendale e indirizza la gestione dei principali rischi emersi, approvandone i piani di risposta proposti, in coerenza con gli obiettivi strategici e la propensione al rischio aziendale definita dal Consiglio di Amministrazione.

La funzione Internal Audit, verifica in via indipendente l'efficacia ed effettiva operatività del sistema di gestione dei rischi.



## Principali fattori di rischio del Gruppo SEA

Nell'ultimo trimestre del 2023 si è svolto il periodico Risk Assessment finalizzato all'aggiornamento della *Risk Heat Map* del Gruppo, ovvero all'identificazione e valutazione dei fattori di rischio più significativi. L'attività ha visto coinvolto il senior management aziendale e la funzione ERM. Durante gli incontri sono state aggiornate le valutazioni di rischi già individuati negli anni precedenti, e i relativi piani di mitigazione ove presenti. L'orizzonte temporale di riferimento è rappresentato dal quinquennio prossimo, ma sono stati inclusi nel perimetro di analisi anche quei rischi il cui potenziale verificarsi supera il periodo di pianificazione (ad esempio rischi afferenti all'ambito ESG).

Di seguito sono riportati i rischi più significativi presenti sulla *Risk Heat Map* di Gruppo.

### 1. Rischi di contesto esterno

Rischi derivanti dal cambiamento del contesto di mercato in cui agisce l'azienda. Il cambiamento può essere dovuto a diversi fattori:

- dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali;
- strategie delle compagnie aeree;

- cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio;
- evoluzioni tecnologiche;
- cambiamenti climatici ed eventi straordinari (terremoti, pandemie, eruzioni vulcaniche).

In tale ambito, di seguito sono riportati i principali eventi di rischio cui il Gruppo è esposto.

### Escalation tensioni geopolitiche

Il 24 febbraio 2022 le Forze Armate della Federazione Russa hanno invaso il territorio ucraino, dando inizio a un'escalation militare nei rapporti tra i due paesi. Tale evento ha comportato l'immediata chiusura degli spazi aerei russo, bielorusso e ucraino, un fortissimo shock sui mercati energetici e un aggravio della situazione di stress delle *supply chain* globali. Il conflitto è proseguito, pur diminuendo di intensità, per tutto il 2022 e 2023.

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

Non è possibile al momento escludere il perdurare dei

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

## Evoluzione del traffico aereo

### Pandemie

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

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

Allo stato attuale non è possibile, inoltre, escludere l'insorgere e il diffondersi di altre malattie con impatti paragonabili al Covid-19 sul settore del trasporto aereo.

### Strategie delle compagnie aeree

Revisioni delle strategie da parte delle compagnie aeree quali, ad esempio, modifiche al network di rotte operate o riduzione della capacità, derivanti anche dal contesto macroeconomico, possono comportare variazioni nei livelli di traffico sugli aeroporti del Gruppo.

Il volume del traffico dei passeggeri e delle merci in transito presso gli scali di Linate e Malpensa costituisce il fattore chiave dell'andamento dei risultati economici del Gruppo SEA. L'eventuale diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree, potrebbe avere un effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

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

## Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

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

L'evoluzione del quadro regolatorio specifico di SEA con riferimento, ad esempio, al profilo tariffario in regime di concessione potrebbe incidere sui risultati del Gruppo.

SEA monitora costantemente le attività delle Autorità nazionali ed europee in campo aeronautico e partecipa attivamente ai tavoli tecnici istituiti presso le associazioni di categoria, al fine di rimanere stabilmente al passo con eventuali modifiche legislative e intervenire anticipatamente attraverso le possibili leve.

Le attività del Gruppo sono inoltre soggette ad un'ampia gamma di leggi in materia di ambiente, emissioni, salute, impronta acustica, sicurezza e pianificazione. Qualsiasi nuova legge e/o regolamento, a livello europeo o italiano, potrebbe avere un impatto sui costi del Gruppo o dei suoi clienti. Su questo fronte si registra in particolare una crescente attenzione degli Enti Regolatori riguardo alle tematiche ESG e ambientali che potrebbe in futuro implicare maggiori costi operativi ad ogni livello della catena del valore.

### Nuovi modelli tariffari

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

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

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

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

## Cambiamenti climatici

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

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

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

## Obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo

Nel corso del 2021 entrambi gli scali di Malpensa e Linate hanno ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+ per la gestione attiva delle emissioni, in linea con l'impegno del settore al contrasto del *climate change*.

SEA ha, inoltre aderito alla risoluzione Net-Zero 2030, con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO<sub>2</sub> pari a zero entro il 2030, anticipando il termine del 2050.

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

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

Il mancato raggiungimento degli obiettivi esporrebbe

l'azienda a rischi di natura reputazionale con tutti gli stakeholder, compresa la comunità finanziaria.

## Fit for 55

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

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

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

## Recessione dell'area Euro

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

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

## 2. Rischi operativi e di business

I fattori di rischio operativi e di business sono strettamente collegati allo svolgimento delle operazioni aeroportuali. Sono eventi inerenti alla progettazione ed esecuzione degli investimenti di manutenzione e costruzione delle infrastrutture aeroportuali, all'interruzione dei processi di business causati, ad esempio, da scioperi, eventi naturali, malfunzionamenti, a *Safety* e *Security* con possibili ripercussioni su asset, salute e sicurezza dei lavoratori, nonché alla qualità dei servizi offerti, all'*Information Technology*, all'organizzazione e all'ambiente.

## Interruzione attività/servizi

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

Le attività della Società possono subire inoltre un'interruzione anche a seguito dello sciopero del personale di società terze che operano nello scalo, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza, o di una non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.).

## Safety & security

La sicurezza di passeggeri e dipendenti è di primaria importanza per il Gruppo che vi dedica massima priorità e attenzione nelle attività operative e gestionali quotidiane, attivando efficaci azioni preventive, tendendo ad un miglioramento continuo, promuovendo in azienda e presso i soggetti operanti nei propri scali la conoscenza degli obiettivi, la consapevolezza delle responsabilità ed i risultati raggiunti in tale contesto.

Il sistema di Safety Management System di cui il Gruppo è dotato, validato e controllato anche da ENAC e da EASA, garantisce in termini di *safety* aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio agendo in linea ai principi ispiratori della politica della *safety* aeroportuale di SEA.

## Information Technology

La crescente aggressività degli attacchi cyber a livello globale nei confronti dei gestori di infrastrutture strategiche, anche alla luce delle tensioni geopolitiche acuite nell'ultimo biennio, e le nuove iniziative tecnologiche di Digital Transformation che coinvolgono il Gruppo SEA mantengono rilevante il rischio di attacchi diretti ai sistemi informativi e tecnologici aeroportuali in periodo pandemico.

SEA pone grande attenzione alla protezione dei propri sistemi IT e dell'infrastruttura di telecomunicazione da accessi non autorizzati e da attacchi cyber che

potrebbero anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi o il degrado delle funzionalità stesse.

Si segnalano, in particolare, cicliche attività di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 per gli ambiti core e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda. Nel corso del 2023 sono proseguite le attività di compliance collegate all'inclusione del Gruppo SEA all'interno del c.d. Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica.

## Affidabilità dei fornitori

Il fallimento o le difficoltà operative di fornitori unici o di difficile sostituzione potrebbero avere impatto sul Gruppo in termini operativi ed economico-finanziari.

Il Gruppo ha in essere uno strutturato sistema di qualifica dei fornitori e monitoraggio delle performance degli stessi, formalizzato in apposita procedura, che consente di monitorare costantemente lo stato di salute dei fornitori e di ridurre al minimo l'esposizione a questo evento di rischio.

## People shortage

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

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

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

Gli scali del Gruppo SEA sono riusciti a fronteggiare in maniera efficace questo tipo di *disruption* minimizzando gli impatti sull'operatività. Tuttavia, il fenomeno potrebbe proseguire anche nel 2024 e necessiterà di interventi mirati da parte del Gruppo in vista degli importanti livelli di traffico attesi.

### 3. Rischi finanziari

I rischi finanziari sono associati a vari fattori fra i quali l'andamento dei tassi di interesse, l'ottenimento di finanziamenti sul mercato dei capitali con possibili ripercussioni sugli investimenti pianificati, la disponibilità delle risorse finanziarie, un eventuale default di una controparte finanziaria, mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali e la fluttuazione dei prezzi delle commodity.

La gestione dei rischi finanziari è svolta dalla Capogruppo che identifica, valuta ed effettua le azioni idonee a prevenire e limitare le conseguenze connesse al verificarsi dei suddetti fattori di rischio.

#### Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali. Tale esposizione è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione del *risk ratio* assegnato a ciascun cliente in base alla classificazione secondo la classe di rating e la classe di scaduto del credito (sulle modalità di calcolo del fondo svalutazione crediti si vedano le Note esplicative al Bilancio Consolidato, paragrafo 4.1).

#### Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2023 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

##### a) Rischio tasso di interesse

Il Gruppo SEA è esposto al rischio della variazione dei tassi di interesse in relazione alla necessità di finanziare le proprie attività operative e di impiegare la liquidità

disponibile. Le variazioni dei tassi di interesse possono incidere positivamente o negativamente sul risultato economico del Gruppo SEA, modificando i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento.

Il Gruppo SEA gestisce tale rischio attraverso un opportuno bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l'obiettivo di mitigare l'effetto economico della volatilità dei tassi di interesse sulle operazioni di finanziamento, e mediante un'attenta politica di gestione della liquidità, negoziando favorevoli condizioni di remunerazione a vista sui conti correnti bancari e impiegando le giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve termine ad elevata flessibilità finanziaria.

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

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

##### b) Rischio tasso di cambio

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

##### c) Rischio prezzo delle commodity

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

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



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

- ii. strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO<sub>2</sub>, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

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

Si segnala che, nel corso del 2023, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, anche per la dinamica decrescente del prezzo delle commodities in tale periodo, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche per solo una parte del fabbisogno.

### Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità per il Gruppo SEA può manifestarsi ove le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a fronteggiare le obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e nei tempi previsti. La liquidità, i flussi di cassa e le necessità di finanziamento del Gruppo SEA sono gestiti attraverso politiche e processi il cui obiettivo è la minimizzazione di tale rischio.

In particolare, il Gruppo SEA monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici; mantiene disponibilità liquide e ha ottenuto linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado

di coprire l'impegno finanziario del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto nei successivi 12 mesi e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo SEA dispone di 217 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi a nuove linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, e 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2023 è stata prorogata al febbraio 2025, e (ii) 123 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

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

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

### 4. Rischi legali e di compliance

I rischi legali e di compliance sono connessi al rispetto di policy e normative interne (es. comportamenti del personale interno non conformi ai valori etici dell'azienda, mancato rispetto dei poteri di delega, etc.), del quadro regolatorio di SEA (es. mancato rispetto delle regole concessorie, mancato rispetto delle normative ambientali, etc.), di leggi e regolamenti (es. mancato rispetto della normativa privacy in merito al trattamento dei dati personali). Essi possono comportare sanzioni con impatto anche sulla reputazione del Gruppo.

I sistemi di controllo interno e procedure aziendali in essere fanno ritenere remoto il rischio di non compliance al suddetto quadro regolamentare.

## PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 31 DICEMBRE 2023

### Contenzioso avviato da ATA Handling

Nel mese di maggio 2015, da parte di ATA Handling in liquidazione e sottoposta a procedura di concordato preventivo, è stato notificato un atto di citazione a SEA SpA e al Comune di Milano, in cui ATA Handling, rifacendosi alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling, chiede il risarcimento del danno da essa stessa subito a causa dei suddetti Aiuti di Stato, erogati sotto forma di aumenti di capitale, che avrebbero gravemente pregiudicato l'attività di ATA Handling: potendo, infatti, SEA Handling contare su sistematiche coperture delle perdite, ha applicato sul mercato tariffe nettamente più basse di quelle che avrebbe potuto applicare in assenza degli aiuti. Ciò da un lato avrebbe costretto ATA Handling ad applicare anch'essa tariffe più basse di quelle che avrebbe potuto applicare in un mercato non distorto, dall'altra parte avrebbe impedito ad ATA Handling l'acquisizione di una quota di mercato maggiore.

Tale situazione avrebbe impedito ad ATA Handling di operare sul mercato in condizioni di equilibrio, determinandone la liquidazione. Nel mese di settembre 2013 e, una seconda volta, nel mese di luglio 2014, ATA Handling aveva richiesto il risarcimento dei danni a causa degli asseriti Aiuti di Stato, ma entrambe le richieste sono rimaste prive di riscontro, pertanto, ATA Handling ha notificato l'atto di citazione, quantificando i danni, tramite un'analisi differenziale dei due scenari (SEA Handling con aumenti di capitale e SEA Handling senza aumenti di capitale), in 93,1 milioni di euro. Da parte di SEA è già stata prodotta la documentazione atta a scardinare la tesi del prezzo predatorio, inoltre, avendo le convenute presentato eccezione di difetto di giurisdizione, ATA Handling ha introdotto avanti alla Corte di Cassazione il regolamento di Giurisdizione, al fine di accertare se la giurisdizione sulla causa risarcitoria sia di competenza del Giudice civile o del Giudice amministrativo. La Corte di Cassazione ha confermato la giurisdizione del Giudice ordinario cui la causa è stata rimessa per la prosecuzione sul merito.

A seguito della conferma della Giurisdizione del Giudice ordinario, ATA Handling ha provveduto alla riassunzione del giudizio davanti al Giudice, che, non disponendo ancora della decisione del Tribunale dell'Unione Europea, ha prima rinviato la causa ad aprile 2018 e disposto poi un ulteriore rinvio a luglio 2018, rinviando quindi ulteriormente l'udienza al 22 gennaio 2019.

Nel corso di tale udienza il Giudice ha preso atto dell'avvenuto deposito della decisione del Tribunale UE e ha quindi concesso i termini per il deposito delle memorie ex art. 183 VI comma c.p.c., rinviando la causa per la discussione sulle istanze istruttorie all'udienza del 22 maggio 2019, ad esito della quale ha trattenuto la causa per la decisione sulle istanze istruttorie. A scioglimento della riserva il Giudice ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni in ordine alle eccezioni preliminari e pregiudiziali svolte, all'udienza del 6 maggio 2020 e quindi, a seguito di rinvio d'ufficio, al 9 settembre 2020. Le parti hanno quindi provveduto a depositare le memorie conclusive il 30 novembre 2020 ed il Giudice ha trattenuto la causa in decisione.

Alla luce del contenuto della sentenza del Tribunale UE, che ha rigettato il reclamo svolto dal Comune nei confronti della decisione della Commissione in merito alla sussistenza degli Aiuti di Stato, rimane comunque controversa sia l'automatica applicazione di tale accertamento nell'ambito del nostro ordinamento, sia, soprattutto, la sussistenza del nesso eziologico tra le circostanze accertate dalla Commissione e il danno lamentato dalla società attrice, nonché la quantificazione del suddetto danno.

Con ordinanza del 30 novembre 2021, il Giudice ha disposto una consulenza tecnica di ufficio, con lo scopo di effettuare una ricostruzione del settore dei servizi a terra presso gli scali milanesi. Nel periodo 2002/2011, verificando i soggetti che vi operano la natura dei servizi prestati e ogni altro fattore rilevante al fine di determinarne l'influenza sulla formazione dei prezzi dei servizi, nonché di analizzare la sostenibilità delle ipotesi esposte da ATA e dalle convenute a sostegno delle istanze risarcitorie, formulando le sue conclusioni in ordine all'esistenza ed all'ammontare del danno.

All'udienza del 18 gennaio 2022 per il giuramento del CTU sono state definite le date per il deposito delle memorie nonché fissato il termine per il deposito della relazione finale al 25 luglio 2022. Il 20 settembre 2022 si è tenuta l'udienza di discussione della relazione depositata dal CTU. Visto l'esito della CTU, sostanzialmente favorevole a SEA, parte attrice ha formulato istanza di rinnovazione e in subordine di integrazione della CTU al fine di chiedere al Consulente l'individuazione di scenari controfattuali alternativi ovvero l'indicazione di un criterio di quantificazione del danno. SEA si è opposta,



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

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

### **Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR del Lazio avanzato da SEA, si è pronunciato a favore della

giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza di dicembre 2019. SEA ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Contestazione Royalties carburante**

Nel 2013, con atti distinti, Alitalia Spa in a.s. e Volare hanno convenuto in giudizio Exxonmobil, Tamoil Italia Spa, KAI, Q8 e Total sostenendo di aver versato alle convenute, a titolo di airport fee, somme non dovute.

Le convenute si sono costituite in giudizio ed hanno contestato la domanda dell'attrice; inoltre, hanno chiesto ed ottenuto di chiamare in causa in manleva SEA e altri gestori aeroportuali quali asseriti percettori, seppure in via indiretta, delle fee oggetto della domanda in relazione alle somme corrisposte dall'attrice alle società petrolifere e che queste ultime hanno versato a SEA.

SEA si è costituita nei vari giudizi contestando le domande sotto diversi profili sia di natura preliminare (nullità della chiamata in causa, carenza di legittimazione attiva delle convenute a proporre la domanda, intervenuta prescrizione) sia di merito. In particolare, le difese di SEA rispetto alle pretese avversarie con specifico riferimento al periodo post 2005 si basavano soprattutto sull'aver dato corretta applicazione ad una specifica nota di ENAC del 2009 che determinava i corrispettivi di refuelling.

Tuttavia, più recentemente, è emerso i) un giudizio amministrativo non collegato alle cause di che trattasi, con cui il su citato provvedimento di ENAC, sul quale si basava buona parte della difesa di SEA, è stato annullato dal competente Tribunale, e ii) la condanna in primo grado di SEA con sentenza emessa a dicembre 2021, con cui il giudice ha accolto parzialmente la domanda di manleva svolta da Exxon nei confronti di SEA, per 3.730 migliaia di euro a fronte della richiesta iniziale pari a circa 13 milioni di euro, avverso la quale SEA ha provveduto a depositare appello.

Si fa presente, a tal proposito, che detta sentenza va in continuità con le condanne parziali già emesse dal Tribunale di Milano, ma in controtendenza rispetto a quanto stabilito dal Giudice nell'ambito del giudizio che vedeva

contrapposte SEA e Q8. In tale sentenza, infatti, (i) veniva dichiarata la prescrizione delle domande di Alitalia per le forniture fino al 12.8.2013; (ii) venivano rigettate le domande per la restante parte; e (iii) veniva altresì condannata Alitalia alla rifusione delle spese del giudizio e agli interi costi di CTU. Anche in questo caso è pendente l'appello.

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

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

### **Contenzioso per cessione contratti di lavoro**

A seguito del conferimento del ramo d'azienda relativo alle attività di Information and Communication Technology non "business specific" alla società Airport ICT Services S.r.l., una parte del personale ceduto ha impugnato la cessione di contratto, in quanto priva del necessario consenso individuale. SEA si è costituita sostenendo la genuinità del ramo d'azienda e la conseguente cessione dei contratti di lavoro subordinato verso la nuova società del Gruppo, che non richiede dichiarazione di acquiescenza da parte dei lavoratori. Al contempo SEA, perseguendo un'ipotesi conciliativa, ha appostato nel proprio bilancio un importo adeguato. In data 25 ottobre si è tenuta l'udienza di discussione nella vertenza che vedeva coinvolti dieci ricorrenti.

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

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

### **Agenzia delle Entrate - avvisi di accertamento in materia di IVA**

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di

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

### **Agenzia delle Entrate - Avviso di Liquidazione in materia di imposta di registro**

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il complesso degli Avvisi di Accertamento sinora notificati ha generato un lungo contenzioso tributario che ad oggi vede la Società definitivamente vittoriosa sia in primo che secondo grado, nonché presso la Suprema Corte di Cassazione, con relativa chiusura del sottostante contenzioso in quattordici casi. Risultano ancora pendenti in contenzioso due Avvisi di liquidazione per i quali si è in attesa rispettivamente della Sentenza di Appello e della discussione in udienza in primo grado.

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

### **Altri contenziosi**

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

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

procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia SAI S.p.A., ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003 ("Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017").

SEA, in data 5 dicembre 2017 ha presentato domanda di insinuazione al passivo per l'importo di 41.050.979,58 euro di cui 9.622.397,82 in prededuzione.

In data 4 dicembre 2019 i Commissari hanno depositato il progetto parziale di stato passivo in base al quale, dopo aver constatato il pagamento da parte di Alitalia di gran parte dei crediti insinuati in prededuzione, hanno formulato la proposta di ammettere al passivo il credito SEA, per l'importo di 30.789.279,36 euro, con esclusione dell'importo di 731.454,80 euro (di cui 660.227,50 euro relativo ad addizionali e 71.227,30 euro per fatture varie), che risulta in contestazione; SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta.

Con provvedimento del 30 novembre 2020 il Giudice Delegato ha disposto la nomina di un CTU al fine di determinare l'esatto importo del credito privilegiato astrattamente gravante su ciascun aeromobile di proprietà di Alitalia alla data dell'apertura della procedura, assegnando ai creditori un termine per la nomina di un CTP.

In data 17 giugno 2021, è stata depositata la relazione peritale definitiva che definisce l'esatto importo del credito privilegiato per SEA in 126.263,43 euro, e che, allo stesso tempo, recepisce una serie di osservazioni e contestazioni da parte dei vari CTP (incluso il CTP di SEA) in merito al criterio utilizzato per l'identificazione degli aeromobili di proprietà di Alitalia; in data 6 febbraio 2023 il Giudice Delegato ha confermato che il progetto di stato passivo è stato dichiarato esecutivo.

A seguito della transazione finalizzata con Alitalia in A.S. nel mese di luglio 2022, è stata depositata in data 29 novembre 2022 la seconda domanda di insinuazione al passivo relativa agli ulteriori crediti in prededuzione post- 2 maggio 2017 (5.617.156,56 euro di cui 5.190.705,50 per addizionali); non è stata ancora fissata l'udienza per la disamina.

Si precisa che i crediti insinuati includono le addizionali per diritti d'imbarco per un importo pari a complessivi 11.363 migliaia di euro per i quali SEA agisce in qualità di sostituto di imposta e che vedono iscritto un corrispondente debito nel passivo verso gli Enti (INPS, Ministero dell'Interno) e di cui il vettore risulta debitore. Per tali crediti non è stato previsto uno specifico fondo svalutazione. I restanti crediti oggetto della procedura sono stati interamente svalutati.

## ALTRE INFORMAZIONI

### Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario

La Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ("DNF consolidata") di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali - SEA S.p.A., predisposta ai sensi del D.lgs. 254/16, costituisce una relazione distinta (Sustainability Report) rispetto alla presente relazione sulla gestione, come previsto dall'art. 5 comma 3, lettera b) del D.lgs. 254/16, ed è disponibile sul sito [www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu) nella sezione "Sostenibilità".

### Customer Care

Il Gruppo SEA ha individuato nella qualità dei servizi offerti e nella soddisfazione dei passeggeri una priorità strategica per la crescita aziendale e per il successo del business e pertanto si è posto l'obiettivo di raggiungere l'eccellenza nella passenger experience attraverso un approccio orientato al miglioramento continuo della qualità dei servizi. Per questo SEA si impegna costantemente a valorizzare, conoscere e anticipare i bisogni e le aspettative dei passeggeri, sempre in evoluzione, migliorando ogni aspetto della loro esperienza presso gli aeroporti di Milano, in linea con i migliori standard di servizio offerti dai principali aeroporti europei.

Lo scopo è di offrire a tutti, passeggeri ed operatori, un ambiente sicuro, un'esperienza all'insegna della modernità, della dinamicità, della tecnologia e della bellezza, caratteristiche che contraddistinguono la città di Milano e la Lombardia di cui gli aeroporti milanesi ne sono la porta di ingresso.

In coerenza con questo approccio "passenger centric", SEA ha da tempo definito uno specifico Sistema di Gestione della Qualità che contribuisce a garantire elevati standard di processo, mettendo in atto azioni che incidano positivamente sui livelli di performance erogati sia da SEA che dagli altri operatori.

In particolare, il Sistema di Gestione della Qualità di SEA consente di orientare le scelte aziendali relative alla ottimizzazione dei servizi erogati o all'implementazione di

nuovi e prevede, tra l'altro:

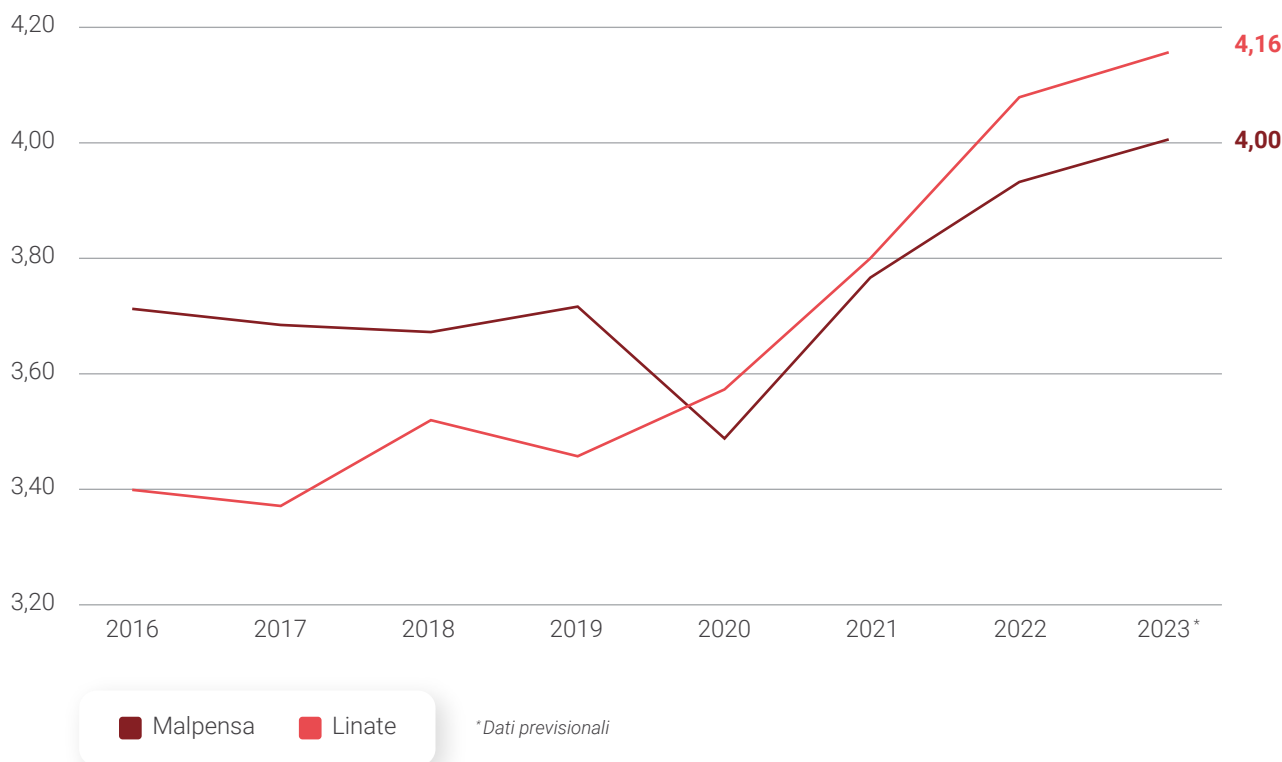
- La misurazione della qualità percepita, attraverso interviste realizzate su un campione statisticamente significativo di passeggeri e attraverso delle specifiche metodologie di ricerche qualitative anche on-line, di shadowing e eye-tracking;
- La misurazione della qualità erogata, attraverso la misurazione oggettiva di specifici indicatori relativi ai servizi operativi principali che molto impattano sull'esperienza del passeggero, osservati e monitorati direttamente sul campo o per mezzo di sistemi automatici;
- Il benchmarking, che grazie all'adesione al programma internazionale ACI ASQ promosso dall'associazione mondiale degli aeroporti, permette un confronto e un network con i principali aeroporti internazionali;
- Le certificazioni dei servizi e i piani di audit;
- un piano di miglioramento continuo, che assicura la raccolta, il monitoraggio e la realizzazione delle iniziative di miglioramento identificate con il coinvolgimento di passeggeri e dagli stakeholder.

Anche grazie al proprio Sistema di Gestione della Qualità SEA ha garantito, nel corso del 2023, il raggiungimento di standard di qualità elevati ed ha gestito efficacemente la riapertura del Terminal 2 di Malpensa del maggio 2023, con la quale si è data un'adeguata risposta alle esigenze dei passeggeri di SEA.

SEA anche per il 2023 ha rinnovato l'adesione al programma ACI ASQ che, a livello internazionale, ha visto progressivamente aumentare il numero degli aeroporti aderenti dopo una diminuzione dei partecipanti durante il periodo della pandemia.

Il programma consente di confrontarsi con i più importanti aeroporti mondiali ed in particolare in Europa e in Italia. I giudizi espressi dai passeggeri per gli scali di Malpensa e di Linate sono migliorati progressivamente nel corso degli anni. Il dato 2023 conferma il trend in crescita degli aeroporti milanesi che si attestano ai livelli della media Europea, con una particolare performance positiva registrata da Linate.

## ACI ASQ Overall Satisfaction



I passeggeri hanno particolarmente apprezzato:

- i servizi di *Security* erogati con il supporto delle nuove macchine EDSCB, che non richiedono ai passeggeri l'estrazione di liquidi e di apparati elettronici dal proprio bagaglio a mano, già installate a Linate (primo aeroporto in Europa) che nel corso del 2023 è stata implementata anche a Malpensa Terminal 1. I dispositivi di nuova generazione che impiegano una tecnologia TAC sono in grado di rilevare esplosivi all'interno del bagaglio a mano senza che il passeggero debba estrarre i liquidi e gli apparati elettronici dal bagaglio stesso. Il sistema permette una sensibile riduzione dei tempi di attesa e assicura al passeggero un eccellente servizio rendendo i controlli più sicuri e veloci;
- Il FaceBoarding, disponibile ai passeggeri in partenza da Linate dal 15 maggio 2023 non solo per i passeggeri ITA Airways diretti a Roma Fiumicino ma esteso, fino alla fine del trial previsto a dicembre 2023, anche ai passeggeri di SAS - Scandinavian Airlines in viaggio per Stoccolma Arlanda. Il FaceBoarding è un sistema Biometrico di Passenger Journey (BPJ) che attraverso la rilevazione del volto del passeggero gli permette di non esibire documentazione cartacea durante tutto il percorso in aeroporto, dalle procedure di controllo di sicurezza all'imbarco sull'aeromobile;
- Il progetto Entry Exit System (EES), ovvero il sistema di registrazione elettronica dell'ingresso e dell'uscita di cittadini di Paesi terzi dallo spazio Schengen, con cui calcolare automaticamente la durata del soggiorno. Il progetto della Commissione Europea permette di modernizzare ed automatizzare la gestione delle frontiere, aumentare la sicurezza e rendere più efficienti i controlli alle frontiere grazie alla digitalizzazione di alcuni processi. SEA si sta preparando per facilitare le nuove attività al controllo di frontiera, in attesa del go-live, installando a Linate e Malpensa i chioschi presso i quali i passeggeri effettueranno la registrazione al Sistema Centrale Europeo.

Anche il restyling delle toilette, proseguito nel 2023, ha comportato un miglioramento dal punto di vista estetico e funzionale e ha avuto un impatto estremamente positivo in termini di valutazione da parte dei passeggeri. Ulteriori interventi migliorativi sono stati implementati sul **servizio WIFI** ad accesso libero, veloce e gratuito e dei **punti di ricarica** per dispositivi mobili.

Nel corso del 2023 sono inoltre stati realizzati ulteriori interventi tecnico-infrastrutturali a supporto della customer experience sul Terminal 2 di Malpensa:



- al **check-in** sono state implementate 21 postazioni *self bag-drop* che permettono ai passeggeri di imbarcare i loro bagagli in completa autonomia.
- tutta l'area dei **controlli di sicurezza** è stata completamente ristrutturata con un *lay-out* più funzionale.
- particolare attenzione è stata dedicata al miglioramento dell'**offerta commerciale** per i passeggeri: un *duty - free* completamente nuovo di oltre 1.500 mq e una forte presenza di punti di ristorazione con formule innovative e alcune anteprime nazionali.

Inoltre, SEA, a conferma dell'impegno sui temi della disabilità, ha attivato una collaborazione con le associazioni di categoria per i diritti delle persone con disabilità, con l'obiettivo di creare le condizioni per un percorso di miglioramento della "Passenger experience" anche di questa categoria di utenti, avvalendosi di esperti con ampia e comprovata esperienza e grazie alla collaborazione di persone disabili che possono verificare l'efficacia dei servizi.

## La progettualità europea

SEA è coinvolta a livello internazionale in progetti, cofinanziati dall'Unione Europea, di ricerca e innovazione principalmente orientati alle tematiche ambientali, trasporti sostenibili e a quelle di safety/security. Nell'ambito del programma Horizon 2020 e CEF (Connecting Europe Facilities) sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

- **PASS4CORE**: le attività sono state avviate in data 01/04/2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il contesto di riferimento entro cui si sviluppa l'azione proposta è rappresentato dallo sviluppo e miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale primaria in Italia. L'iniziativa prevede l'intervento di diversi stakeholder pubblici e privati. Per quanto riguarda SEA, l'obiettivo è la realizzazione, presso la Cargo City di Malpensa, di una nuova area destinata a soddisfare varie richieste espresse dagli autotrasportatori. In particolare, è prevista la realizzazione di un parcheggio "sicuro" ed attrezzato con sistemi di protezione, di un'adeguata offerta di servizi alla persona e di servizi tecnici per i mezzi.
- **MXP-NLINE**: le attività sono state avviate ad aprile 2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il progetto, sviluppato in partnership con FERROVIENORD, consiste nei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa e la linea RFI del Sempione.
- **RE-MXP**: il progetto prevede il miglioramento del sistema di drenaggio per la riduzione del rischio di alluvioni e interventi per la mitigazione del rischio sismico e lo sviluppo di un sistema di smart monitoring all'interno di un quadro multi-rischio. La fine del progetto è prevista per il 2026. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo Climate Change della presente relazione di bilancio.
- **U-ELCOME**: U-space European COMmon dEpLoyment. Il progetto coordinato da EUROCONTROL è finalizzato allo sviluppo dell'integrazione dei servizi/sistemi di gestione del traffico aereo (ATC) e quelli per la gestione di servizi basati su eVTOL (U-Space) per il trasporto beni e persone. Il progetto è iniziato a novembre 2022, mentre la fine lavori è prevista dopo 36 mesi.
- **eMAGO** (electrification of Milan Airports' Ground Operations): il progetto, iniziato nel novembre 2022, è relativo all'implementazione di soluzioni sostenibili e innovative, offrendo due soluzioni chiave per la fornitura di energia sia a Linate che a Malpensa.
- **MEGA 2**(Milan East hub GAtes): Le attività sono state avviate a marzo 2020 e si sono concluse a dicembre 2022. L'iniziativa, sviluppata in partnership con il Comune di Milano, il Comune di Segrate e RFI, ha come obiettivo la progettazione infrastrutturale multimodale "Milano Porta Est Hub" comprendente la Stazione dell'Alta Velocità di Segrate Porta Est e collegamento tra detta stazione e l'Aeroporto di Milano Linate. La fase precedente (progettazione preliminare) si è conclusa a dicembre 2022.
- **OLGA** (hOListic & Green Airport): il progetto ha avuto inizio nel mese di ottobre 2020 e durerà 60 mesi. Il progetto OLGA, sfruttando i Giochi Olimpici del 2024 (Parigi) e del 2026 (Milano-Cortina) quali eventi di massa che potenzialmente potrebbero costituire una minaccia per la biodiversità e contribuire al peggioramento dell'inquinamento atmosferico mira a ridurre significativamente la carbon footprint del settore dell'aviazione attraverso lo sviluppo di innovazioni ambientali per gli aeroporti verdi, che possono essere ulteriormente trasferite e replicate in altri aeroporti e altri contesti. Per SEA il Workpackage di maggiore importanza, sia in termini di effort del personale che di investimenti, è quello dell'"energy" (WP5) che ha come protagonista l'idrogeno e che la vede impegnata come WP Leader. SEA si è impegnata a disegnare il proprio "green H2 hub" ad installarlo ed a testarne l'utilizzo.

- ORCHESTRA (Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement): il progetto, di durata triennale, è iniziato nel mese di Maggio 2021 e si concluderà ad Aprile 2024. L'obiettivo del progetto è fornire un ecosistema di gestione del traffico multimodale (MTME - multimodal traffic management ecosystem) che, oltre a potenziare la collaborazione e la sincronizzazione delle operazioni all'interno e tra le modalità di trasporto, contribuisca a migliorare la sicurezza, aumentando l'accessibilità e riducendo le emissioni.

## Le risorse umane

Qualifica	Numero risorse al 31 dicembre			FTE* gennaio-dicembre		
	2023	2022	Variazione	2023	2022	Variazione
Dirigenti	48	46	2	46	45	1
Quadri	257	260	(3)	256	272	(16)
Impiegati	1.515	1.507	8	1.501	1.591	(90)
Operai	529	549	(20)	525	593	(68)
Somministrati	201	208	(7)	182	126	56
<b>Totale</b>	<b>2.550</b>	<b>2.570</b>	<b>(20)</b>	<b>2.510</b>	<b>2.627</b>	<b>(117)</b>

\* Full time equivalent.

Al 31 dicembre 2023 il totale delle persone del Gruppo SEA è pari a 2.550, in riduzione di 20 unità rispetto al 31 dicembre 2022 (-0,8%). Il numero di Full Time Equivalent del 2023, rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente, è in decremento di 117 unità da 2.627 a 2.510 (-4,5%).

La presenza femminile nel Gruppo SEA è pari al 34% al 31 dicembre 2023, equamente distribuita nei diversi ruoli.

## Organizzazione e gestione del personale

Nel corso dell'esercizio 2023 è stato emesso l'aggiornamento della procedura "Segnalazioni di condotte illecite (Whistleblowing)", al fine di recepire gli adeguamenti normativi in materia previsti dal D.Lgs. 24/2023. Nell'ambito delle iniziative volte all'ottenimento della certificazione per la parità di genere è stata redatta la "Politica per la parità di genere" ed istituito il "Comitato per la parità di genere, equità ed inclusione".

Sono stati implementati interventi organizzativi, con particolare riferimento alle aree operative, volti a sviluppare maggiore sinergia tra competenze o ad assicurare il coordinamento delle specializzazioni in ambiti aeroportuali.

## Formazione

In ambito di formazione e addestramento le attività principali hanno garantito la rispondenza agli obblighi formativi delle normative europee e nazionali soprattutto in materia di **Regolamento EU 139 EASA**, per il quale particolare attenzione è stata posta rispetto alle scadenze dei corsi iniziali e ricorrenti per conformità alla norma, individuando nuovi canali e modalità di esecuzione dei corsi di *Airside Safety*, *Piano di Emergenza Aeronautico*, *Safety Net*, *Patente Recurrent*, *Procedure Operative*. È stata inoltre mantenuta la qualificazione di *Assessor* e *Instructor on Job* operativi attraverso la puntuale verifica delle scadenze e l'erogazione di sessioni ad hoc. Formazione specialistica è stata rivolta a top e middle management sui temi di rispondenza di *Change Management at Aerodromes*, *Safety Investigation*, *Aviation Auditor*, *Emergency Response Planning*. Rientrano negli obblighi di Safety anche i corsi di aggiornamento effettuati a tutto il personale coinvolto nelle **Winter Operations**.

Per quanto concerne il **Piano Nazionale di Sicurezza**, oltre all'adeguamento dei corsi di **Security** di categoria A13, A15 e *Cybersecurity*, in collaborazione con Security Compliance sono stati predisposti percorsi formativi appositamente sviluppati per l'inserimento di nuove Guardie Particolari Giurate.



In ambito **Sicurezza del Lavoro**, notevole è stato l'impegno profuso per assicurare l'aggiornamento quinquennale al personale in scadenza. In applicazione alle regole del DM 2-9-2021, sono stati aggiornati programmi e corsi dedicati alla formazione degli **Addetti alla Gestione delle Emergenze**; sono state effettuate sessioni di esame in collaborazione con il Comando Provinciale dei VVFF di Varese per la certificazione di nuovi Addetti. Sono state inoltre pianificate numerose sessioni di corsi dedicate alle Attrezzature al fine di garantire l'utilizzo dei mezzi conformemente all'**Accordo Stato Regioni del 2012**. In ottemperanza alle disposizioni ENAC GEN02B e CE1107/06 in materia di **Passeggeri a Ridotta Mobilità** è stata organizzata la formazione dedicata a tutti gli addetti all'assistenza per l'aggiornamento annuale.

Infine, è stata posta particolare attenzione al tema dei "comportamenti sicuri" con l'adesione di SEA all'iniziativa *break formativi*, promossa da Confindustria. Sulla stessa tematica, è stato altresì avviato un percorso di formazione, in collaborazione con l'Istituto Piepoli, dedicato al personale Preposto delle aree operative.

### People engagement, employer branding and competences management

Nel corso dell'esercizio del 2023, in continuità con quanto realizzato precedentemente, le attività di formazione sono state caratterizzate da iniziative finalizzate ad accrescere il patrimonio di competenze delle persone.

Le metodologie di training sviluppate e applicate per far fronte alla piena ripresa del sistema aeroportuale hanno dato forte impulso ad una rinnovata focalizzazione del "modello blended" includendo il ritorno in aula, le fruizioni in e-learning e le lezioni svolte a distanza. Anche attraverso l'incentivazione dell'utilizzo della piattaforma GoodHabitx introdotta nel 2021 si è creato il giusto mix di percorsi formativi che affiancano ai corsi della piattaforma momenti di aula gestiti da esperti per consolidare le competenze apprese.

Lo sviluppo di competenze trasversali e manageriale ha avuto nel "Manifesto delle persone di Sea" un ruolo centrale per la formazione di tutti i People manager di Sea.

SEAAcademy ha rafforzato il suo ruolo di riferimento per la formazione, grazie al consolidamento del primo team di teachers (66 persone) che hanno concluso il loro percorso formativo e hanno iniziato la loro attività di aula.

### Welfare

L'esercizio del 2023 è stato caratterizzato da numerose iniziative di Welfare, a beneficio delle persone di SEA, parte delle quali legate altresì all'adesione al programma WHP (nel 2023 SEA si è impegnata a favorire l'adozione consapevole di uno stile di vita attivo e a creare un ambiente libero dal fumo, incentivando la cessazione tabagica). I pilastri del Welfare di SEA sono: Salute, Formazione dei figli e Wellbeing.

In particolare, per quanto riguarda la Salute, è stato realizzato un corso BLSD, è stata realizzata una campagna di prevenzione dei melanomi ed è stato implementato un progetto di Telemedicina. Inoltre, è stata realizzata la campagna di profilassi antinfluenzale, in continuità con gli anni precedenti. Per quanto riguarda la Formazione, sono state erogate complessivamente 493 borse di studio al merito, tra scuole medie, superiori e università. Lato Wellbeing, è stato implementato un portale funzionale a promuovere il benessere psico-fisico.

Trasversalmente alle iniziative sopradescritte, SEA ha erogato un "Premio Welfare", a beneficio di tutti i dipendenti, spendibile tramite un portale di flexible benefits.

Hanno continuato a risultare particolarmente apprezzate diverse iniziative preesistenti, tra le quali quella legata alla mobilità (contributo aziendale pari al 50% del costo di abbonamenti annuali ad ATM e Trenord).

### Relazioni Industriali

Nel corso del 2023 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sulle principali tematiche operative e sui nuovi progetti aziendali (es. riorganizzazione delle officine e delle aree manutentive, riapertura del Terminal 2, progetti formativi, inserimento di personale in somministrazione per far fronte al traffico incrementale della Summer Season).

In data 12 gennaio 2023 sono stati sottoscritti due distinti accordi per razionalizzare i processi manutentivi e per individuare possibili soluzioni per coprire il fabbisogno operativo di autisti specialisti. Il primo accordo ha definito l'introduzione di due figure professionali. Il secondo accordo ha invece stabilito i criteri di selezione interna per ricercare autisti specialisti anche attraverso specifici percorsi di formazione.

In data 20 settembre 2023 è stato sottoscritto un nuovo accordo volto a regolamentare l'adesione al Programma Emergenza Neve definendo:

- nuovi criteri di selezione delle persone;

- nuove modalità di ingaggio e nuove indennità per le attività connesse.

A fronte della ripartenza del traffico aereo, dei risultati ottenuti in termini di qualità del servizio e di reputation aziendale, ma anche per dare un sostegno concreto all'aumento del costo della vita dovuto all'inflazione, è stato sottoscritto in data 12 ottobre 2023 un accordo volto ad introdurre un contributo economico in credito welfare pari a 1.000 euro per ciascun dipendente.

Sempre nel corso del 2023 sono, inoltre, stati sottoscritti 9 accordi per accedere ai piani di formazione finanziata tramite Fondimpresa.

### Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

L'indice infortunistico di SEA, tenuto conto del completo recupero dei volumi di traffico pre-Covid, ha realizzato una buona performance, mantenendosi nettamente al di sotto dei valori precedenti il periodo pandemico.

Nel 2023 SEA ha superato con successo l'audit di sorveglianza condotto dall'organismo esterno accreditato (RINA), funzionale al mantenimento della certificazione del SGSSL, in conformità allo standard di riferimento ISO 45001:2018. Il SGSSL è stato monitorato costantemente attraverso audit interni, follow up, audit presso appaltatori/subappaltatori e concessionari retail/no retail, allo scopo di valutare l'adeguatezza delle misure di prevenzione e protezione implementate. È proseguita inoltre l'attività delle Safety Walk (monitoraggi operativi on site) effettuati da HSW, con il coinvolgimento e il contributo di altre direzioni (Maintenance, Infrastructures

Development, Operations).

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi e Gestione delle emergenze, sono state effettuate con esito positivo le prove di emergenza ed evacuazione, in accordo col piano stabilito. Tutte gli aspetti migliorativi emersi sono stati gestiti e rendicontati nel Registro Antincendio, dove vengono inoltre inserite le analisi delle cause e l'individuazione di azioni migliorative e/o correttive, ove necessarie. È continuato il processo di revisione dei piani di emergenza, e in particolare quello relativo al Terminal 2, riaperto il 31 maggio 2023, con l'inserimento di un allegato specifico per la gestione coordinata delle emergenze con la società che gestisce il duty free.

Sono stati inoltre aggiornati alcuni Documenti di Valutazione dei Rischi, quali la valutazione del rischio da stress lavoro correlato, rischio chimico, rischio biologico e legionella, smart working, gestanti, rischio aggressioni, violenze e molestie sul luogo di lavoro, rischio fulminazione, campi elettromagnetici ad alta frequenza e di alcuni fabbricati e ambienti di lavoro. Si sono svolte regolarmente le periodiche attività di monitoraggio da parte degli Esperti di radioprotezione, nonché le apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA. È stata infine predisposta la consueta valutazione del rischio per il personale.

È proseguita la gestione dei rapporti con gli Enti pubblici che si occupano delle tematiche di salute e sicurezza sul lavoro (ATS, INAIL, ecc.), supportando di volta in volta le varie funzioni aziendali coinvolte.

## SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

SEA ha aderito, già a far data dal 27 giugno 2001, al Codice di Autodisciplina per le società quotate emanato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana S.p.A., ridenominato Codice di Corporate Governance dall'edizione di gennaio 2020 (il "Codice").

La Società redige annualmente la relazione sul governo societario e gli assetti proprietari che descrive il sistema di governo societario adottato da SEA e fornisce informazioni sulle modalità di attuazione delle raccomandazioni del "Codice"; la relazione è consultabile sul sito [www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu).

Nel corso del 2023 SEA ha attuato un approfondito processo di aggiornamento e revisione del testo della Relazione di Corporate Governance al fine di meglio rappresentare i presidi esistenti e raccomandati dal Codice in maniera più efficace, secondo le best practice in materia e in un'ottica di costante miglioramento anche con riguardo agli attuali temi di sostenibilità.

Le informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 3 del d.lgs 24 febbraio 1998, n. 58 ("TUF") sono riportate in detta relazione approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società, cui si rinvia.

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

## SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

### Premessa

Il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, costituito dall'insieme delle regole, procedure e strutture organizzative finalizzate a una effettiva ed efficace identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi al fine di contribuire al successo sostenibile, nell'ambito di una strategia aziendale orientata all'integrazione degli obiettivi di business a quelli di sostenibilità, è uniformato alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance e alle best practice in materia. L'Amministratore Delegato è stato individuato dal Consiglio di Amministrazione quale incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, la cui descrizione è riportata nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari, cui si rinvia.

### Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria contenuta nel bilancio e nella relazione semestrale

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria di SEA assicura lo scambio di dati e informazioni con le proprie società controllate, attuandone il coordinamento. In particolare, tale attività si esplica attraverso la diffusione, a cura della Capogruppo SEA, della normativa sull'applicazione dei principi contabili di riferimento ai fini della predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo SEA e le procedure che regolano la predisposizione del bilancio separato e del bilancio consolidato, nonché dei resoconti e relazioni finanziarie semestrali. L'istituzione dei controlli avviene a valle di un processo condotto dalla Capogruppo SEA secondo un approccio mirato a individuare le criticità tipiche delle singole entità organizzative, che potrebbero avere effetti rilevanti sull'informativa finanziaria.

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

Il Sistema di gestione dei rischi non deve essere considerato separatamente dal sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria. Il Sistema è finalizzato a garantire l'attendibilità, l'accuratezza, l'affidabilità e la tempestività dell'informativa finanziaria.

Il processo di monitoraggio del Sistema di gestione dei rischi e di controllo interno sull'informativa finanziaria si articola nelle seguenti fasi:

1. Identificazione dei rischi sull'informativa finanziaria: l'attività viene svolta con riferimento al bilancio separato di SEA e al bilancio consolidato del Gruppo SEA, tenendo in considerazione aspetti quali-quantitativi relativi dapprima alla selezione delle società rilevanti da includere nell'analisi e, successivamente, alle transazioni significative.
2. Valutazione dei rischi sull'informativa finanziaria: i rischi sono valutati in termini di potenziale impatto quali-quantitativo. La valutazione dei rischi è condotta sia a livello di singola società sia a livello di

specifico processo.

3. Identificazione dei controlli implementati al fine di mitigare i rischi precedentemente individuati, sia a livello di singola società che di processo.

Le componenti del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi descritte nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari, sono tra loro coordinate e interdipendenti e il Sistema, nel suo complesso, coinvolge - con diversi ruoli e secondo logiche di collaborazione e coordinamento - l'incaricato del Sistema, gli organi amministrativi, gli organi di vigilanza e controllo, il management della Società e del Gruppo SEA.

### **Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità**

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 31 dicembre 2023 è composto da tre Consiglieri non esecutivi e indipendenti, e svolge funzione consultiva e propositiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione in materia di controllo interno, gestione dei rischi e sostenibilità. Il CCRS supporta il Consiglio di Amministrazione nella definizione delle linee di indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi in modo che i principali rischi aziendali siano correttamente identificati, adeguatamente misurati, gestiti e monitorati, attua infine gli indirizzi del Consiglio attraverso la definizione, la gestione e il monitoraggio del sistema di controllo interno. Il Comitato esamina il Piano Annuale di Audit che viene approvato dal Consiglio di Amministrazione.

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

### **Responsabile della funzione di Internal Audit**

La verifica sull'idoneità e adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è affidata alla Direzione *Auditing*. Il Responsabile della Direzione *Auditing* e analogamente l'intera Direzione, dipendono gerarchicamente dal Consiglio di Amministrazione e per esso dal Presidente; l'indipendenza della Direzione è assicurata dall'impossibilità, per il Direttore e le risorse a supporto della Direzione, di assumere incarichi operativi di qualsivoglia natura e genere all'interno del Gruppo. Il Responsabile *Auditing* gode di autonomia di spesa ed estende la propria attività a tutte le società del Gruppo SEA attraverso specifici contratti di service. Alla

Direzione *Auditing* è affidata la verifica sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. n. 231/2001 su disposizione degli Organismi di Vigilanza di SEA e delle sue controllate. Alla Direzione *Auditing* è stata affidata inoltre, con delibera dal Consiglio di Amministrazione del 22 febbraio 2018, l'attività di verifica sull'adeguatezza ed efficace attuazione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA, certificato secondo lo Standard UNI ISO 37001:2016.

### **Società di Revisione legale dei conti**

La Società di Revisione legale e organizzazione contabile, incaricata di effettuare la revisione della relazione finanziaria annuale separata e consolidata, la periodica verifica della regolare tenuta della contabilità e la revisione limitata della relazione finanziaria semestrale consolidata di SEA, è Ernst & Young SpA. L'incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti in data 28 aprile 2023 per gli esercizi 2023-2031. Il Collegio Sindacale e la Società di Revisione si scambiano periodicamente informazioni e dati in relazione ai controlli effettuati.

### **Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001**

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 31 dicembre 2023 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, un Consigliere non esecutivo ed indipendente e il Direttore *Auditing*.

L'Organismo di Vigilanza riferisce periodicamente al Consiglio di Amministrazione sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello e trasmette semestralmente e annualmente allo stesso una relazione scritta sullo stato di attuazione del Modello 231/01 e, in particolare, sui controlli e sulle verifiche eseguite nonché sulle eventuali criticità emerse.

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

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

SEA ha adottato un Modello di organizzazione e gestione ex D.lgs. 231/2001 in conformità alle disposizioni del Decreto legislativo 231 del 2001 recante la "*disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica*" (il "Decreto"), per prevenire la commissione dei reati ivi previsti. Il Modello è stato adottato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato

e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 31 maggio 2022 ed include tutti i reati previsti dal Decreto a tale data. Il Modello si compone di una "Parte Generale", di una "Parte Speciale" e dei singoli "Componenti". Le società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001.

### **Whistleblowing - Gestione delle segnalazioni**

SEA, in linea con le best practice internazionali e nel pieno rispetto delle normative applicabili, ha implementato un processo di raccolta e gestione delle segnalazioni (c.d. whistleblowing).

Per consentire l'invio di segnalazioni, SEA ha messo a disposizione sul sito Internet una piattaforma informatica di Whistleblowing che consente a chiunque (dipendenti e collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto) di inviare segnalazioni anche in forma anonima. Un ulteriore canale di segnalazione è rappresentato dalla *posta ordinaria*.

Il processo di gestione delle segnalazioni è definito da una apposita Procedura applicabile a SEA S.p.A e recepita dalle società controllate, tenuto conto delle necessità di adattamento rispetto al proprio assetto organizzativo. La procedura indica, in particolare, i canali di segnalazione, gli Organi deputati a riceverle, il processo di verifica, definisce le tutele messe in atto per i segnalanti nonché gli obblighi di riservatezza delle informazioni, in conformità alle normative vigenti.

La piattaforma informatica di Whistleblowing e la Procedura di segnalazione sono state aggiornate a luglio 2023 alle prescrizioni del Decreto Legislativo n. 24 del 10 marzo 2023 *"Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali"*.

### **Referente per l'Anticorruzione**

La Società ha individuato sin dal 2014 un Referente per l'anticorruzione, attualmente individuato nel Responsabile Legal Affairs - Staff Services and Legal Compliance, con il compito di curare ogni comunicazione in materia di anticorruzione anche verso i terzi; il ruolo, le prerogative e le responsabilità assegnate al Referente per l'anticorruzione non sono pertanto assimilabili a quelle previste dalla normativa di riferimento in capo al Responsabile per la Prevenzione della

Corruzione (ovvero, il responsabile ex legge 190/2012), che SEA non è tenuta a nominare sulla base della normativa vigente.

### **Misure anticorruzione**

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato su base volontaria, in assenza di obbligo normativo, apposite misure anticorruzione in coerenza con le finalità della L. 190/2012, che vanno ad affiancare il Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001. Le misure anticorruzione sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione il 6 febbraio 2020. Il documento include le misure di prevenzione previste nel Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal CdA il 22 febbraio 2018 e certificato, in data 8 marzo 2018, secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 "Anti-bribery Management System". La certificazione, a seguito di audit esterno, è stata rinnovata sino a marzo 2027.

Il Consiglio di Amministrazione di SEA, in data 24 marzo 2023, ha approvato il documento "Politica per la prevenzione della corruzione UNI ISO 37001:2016", che sostituisce analogo documento approvato dal CdA il 22 febbraio 2018.

### **Procedura per le Operazioni con Parti Correlate**

La Società ha adottato una procedura per le operazioni con parti correlate (la "Procedura OPC") in vigore dal 2 febbraio 2015 ed aggiornata da ultimo con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 20 dicembre 2023.

La Procedura OPC è pubblicata sul sito internet della Società all'indirizzo [www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu).

Il Consiglio di Amministrazione, nella valutazione della correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni con parti correlate, è assistito dal Comitato Parti Correlate che si identifica, a seconda delle materie di volta in volta trattate, nel Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità o nel Comitato Remunerazione e Nomine. Per ulteriori dettagli sulla Procedura per le Operazioni con Parti Correlate si rinvia alla Relazione sul Governo Societario e sugli assetti proprietari.

### **Codice Etico**

Il Codice Etico vigente, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 21 dicembre 2020, pubblicato sul sito internet della Società, ne rappresenta il sistema dei

valori e la vision etica, detta le norme di condotta cui i suoi destinatari sono tenuti, illustra i principi di comportamento nei confronti degli stakeholder. Il Codice Etico è componente del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001.

Il Comitato Etico, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022, è composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, con funzioni di Presidente del Comitato, dal Consigliere non esecutivo di SEA Franco D'Alfonso, e dai responsabili delle direzioni aziendali *"Human Resources, Health & Safety at Work"* Massimiliano Crespi e *"Auditing"* Rossella De Bartolomeo. Il Comitato Etico ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice Etico e la vigilanza sull'osservanza dello stesso.

Le Società controllate di SEA hanno adottato, quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo che pertanto svolge le sue funzioni anche a loro favore.

### Politiche di diversità

In relazione all'obbligo stabilito dall'art. 123-bis, comma 2, del decreto legislativo n. 58/1998 di descrivere le proprie politiche in materia di diversità nella composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo, avendo riguardo ad aspetti quali l'età, la composizione di genere e il percorso formativo e professionale o, nei casi in cui nessuna politica sia stata adottata, di motivare le ragioni di tale scelta, si rinvia alla Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari.

## PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2023 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 153.016.747,19.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile dell'esercizio 2023 pari a Euro 153.016.747,19 nel seguente modo:

1. Euro 153.000.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,6120 per azione;
2. Euro 16.747,19 a Riserva Straordinaria.

Inoltre, propone la distribuzione agli azionisti di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 40.000.000,00 corrispondente a Euro 0,16 per azione.

Tale proposta risulta coerente con i piani di sviluppo di SEA e trova fondamento nei risultati dell'esercizio 2023, nella solida situazione patrimoniale della Società e nelle positive prospettive future.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione*

**Michaela Castelli**



## DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti della SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A. tenutasi in data 6 maggio 2024 ha deliberato:

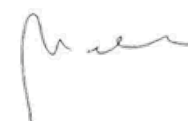
1. di approvare Bilancio di Esercizio di SEA al 31 dicembre 2023, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, che chiude con un utile di Euro 153.016.747,19;
2. di destinare l'utile dell'esercizio 2023 pari a Euro 153.016.747,19 nel seguente modo:
  - Euro 153.000.000,00 a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,6120 per azione;
  - Euro 16.747,19 a Riserva Straordinaria;
3. di fissare il termine per il pagamento del dividendo a decorrere dal 5 giugno 2024, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.

L'Assemblea ha inoltre deliberato:

- la distribuzione di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 40.000.000,00 corrispondente a Euro 0,16 per azione;
- di stabilire il pagamento delle suindicate riserve a decorrere dal 5 giugno 2024, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione*

**Michaela Castelli**



**GRUPPO SEA**

**BILANCIO CONSOLIDATO**

Gruppo

SEA

Bilancio

Consolidato



## PROSPETTI CONTABILI

### SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

(in migliaia di euro)	Note	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	993.513		991.309	
Immobilizzazioni materiali	8.2	99.615		91.478	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	13.002		14.008	
Investimenti immobiliari	8.4	3.398		3.399	
Partecipazioni in società collegate	8.5	84.560		82.178	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	68.209		111.768	
Altri crediti non correnti	8.8	14.921	175	60.496	
<b>Totale Attività non correnti (A)</b>		<b>1.277.219</b>	<b>175</b>	<b>1.354.637</b>	<b>0</b>
Rimanenze	8.9	2.730		1.558	
Crediti commerciali	8.10	153.058	18.997	122.628	13.026
Crediti per imposte	8.11	459		4.769	
Altri crediti correnti	8.11	5.089		6.853	442
Crediti finanziari correnti	8.12	125.168			
Cassa e disponibilità liquide	8.13	91.123		160.341	
<b>Totale Attivo corrente (B)</b>		<b>377.627</b>	<b>18.997</b>	<b>296.149</b>	<b>13.468</b>
<b>Attività destinate alla vendita (C)</b>	<b>6.1</b>	<b>8.751</b>			
<b>TOTALE ATTIVO (A+B+C)</b>		<b>1.663.597</b>	<b>19.172</b>	<b>1.650.786</b>	<b>13.468</b>
Capitale sociale	8.14	27.500		27.500	
Altre riserve	8.14	315.310		132.876	
Risultato del Gruppo	8.14	156.207		182.460	
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>		<b>499.017</b>		<b>342.836</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi</b>		<b>31</b>		<b>31</b>	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)</b>	<b>8.14</b>	<b>499.048</b>		<b>342.867</b>	
Fondo rischi e oneri	8.15	195.156		229.124	
Fondi relativi al personale	8.16	27.406		30.942	
Passività finanziarie non correnti	8.17	473.896		519.516	
Altri debiti non correnti	8.18	1.821		6.590	
<b>Totale Passività non correnti (E)</b>		<b>698.279</b>		<b>786.172</b>	
Debiti commerciali	8.19	185.322	9.954	190.558	8.641
Debiti per imposte dell'esercizio	8.20	21.009		11.467	
Altri debiti	8.21	228.559		290.727	
Passività finanziarie correnti	8.17	27.496		28.995	
<b>Totale Passivo corrente (F)</b>		<b>462.386</b>	<b>9.954</b>	<b>521.747</b>	<b>8.641</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)</b>	<b>6.1</b>	<b>3.884</b>			
<b>TOTALE PASSIVO (E+F+G)</b>		<b>1.164.549</b>	<b>9.954</b>	<b>1.307.919</b>	<b>8.641</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)</b>		<b>1.663.597</b>	<b>9.954</b>	<b>1.650.786</b>	<b>8.641</b>

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	2023		2022 riesposto	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	762.732	74.511	734.840	53.075
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	38.373		32.676	
<b>Totale ricavi</b>		<b>801.105</b>	<b>74.511</b>	<b>767.516</b>	<b>53.075</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	9.3	(178.583)		(192.527)	
Materiali di consumo	9.4	(9.228)		(10.505)	
Altri costi operativi	9.5	(241.806)		(243.403)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(36.204)		(30.832)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(465.821)</b>	<b>(37.606)</b>	<b>(477.267)</b>	<b>(98.181)</b>
<b>Margine Operativo Lordo</b>		<b>335.284</b>	<b>36.905</b>	<b>290.249</b>	<b>(45.106)</b>
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(6.164)		4.745	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(52.521)		(30.671)	
Ammortamenti	9.9	(70.389)		(64.823)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>206.210</b>	<b>36.905</b>	<b>199.500</b>	<b>(45.106)</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	12.756	12.756	15.530	17.463
Proventi (oneri) finanziari	9.11	4.274		(17.391)	607
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>223.240</b>	<b>49.661</b>	<b>197.639</b>	<b>(27.036)</b>
Imposte	9.12	(67.804)		(13.149)	
<b>Risultato netto da attività in funzionamento (A)</b>		<b>155.436</b>	<b>49.661</b>	<b>184.490</b>	<b>(27.036)</b>
<b>Risultato netto da Attività cessate (B)</b>	<b>6.1 / 9.13</b>	<b>775</b>		<b>(2.027)</b>	
<b>Risultato di pertinenza dei terzi (C)</b>		<b>4</b>		<b>3</b>	
<b>Risultato del Gruppo (A+B-C)</b>		<b>156.207</b>	<b>49.661</b>	<b>182.460</b>	<b>(27.036)</b>
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,62		0,73	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,62		0,73	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2022 sono stati riesposti.

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(in migliaia di euro)	2023		2022	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>156.207</b>	<b>49.661</b>	<b>182.460</b>	<b>(27.036)</b>
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(34)		5.881	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	8		(1.411)	
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(26)</b>		<b>4.470</b>	
<b>Totale altre componenti dell'utile complessivo</b>	<b>(26)</b>		<b>4.470</b>	
<b>Totale risultato complessivo dell'esercizio</b>	<b>156.181</b>		<b>186.930</b>	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	156.177		186.927	
- Interessi di minoranza	4		3	

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	2023		2022 riesposto	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>				
Risultato prima delle imposte	223.240		197.639	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	70.389		64.823	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	22.431		7.925	
Variazione dei fondi del personale	(3.709)		(7.844)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(5.714)		(5.687)	
(Proventi)/ oneri finanziari	(4.274)		17.391	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	(12.756)		(15.530)	
Risarcimento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (esclusa quota interessi)	(39.112)			
Altre variazioni non monetarie	(6.633)		13.582	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>243.862</b>		<b>272.299</b>	
Variazione rimanenze	(826)		35	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(21.547)	(5.529)	(26.028)	(1.280)
Variazione altre attività non correnti	(9)			
Variazione debiti commerciali e altri debiti	11.058	1.313	64.124	(13.236)
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>(11.324)</b>	<b>(4.216)</b>	<b>38.131</b>	<b>(14.516)</b>
Imposte sul reddito pagate	(9.975)		(2.115)	
Risarcimento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (inclusa quota interessi)	50.609			
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa</b>	<b>273.172</b>	<b>(4.216)</b>	<b>308.315</b>	<b>(14.516)</b>
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali <sup>(*)</sup>	(43.922)		(40.033)	
- materiali	(32.718)		(12.338)	
- finanziarie	(1.960)	(1.960)	(1.169)	(1.169)
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
- materiali e immateriali	2			
- finanziarie	7.400			
Incasso da cessione SEA Energia			31.261	
Dividendi incassati	6.151	6.151	1.757	1.757
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento</b>	<b>(65.047)</b>	<b>4.191</b>	<b>(20.522)</b>	<b>588</b>
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(47.939)		(264.045)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(127.050)		18.389	20.542
Dividendi distribuiti	(84.710)	(84.710)	(2)	
Interessi e commissioni pagati	(18.571)		(16.102)	
Interessi incassati	927		135	
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento</b>	<b>(277.343)</b>	<b>(84.710)</b>	<b>(261.625)</b>	<b>20.542</b>
<b>Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>(69.218)</b>	<b>(84.735)</b>	<b>26.168</b>	<b>6.614</b>
Disponibilità liquide di inizio periodo	160.341		134.173	
-Disponibilità liquide di fine periodo	91.123		160.341	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2022 sono stati riesposti.

<sup>(\*)</sup> Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2023 è pari a 32.831 migliaia di euro a fronte di 21.804 migliaia di euro dell'esercizio 2022.

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Capitale	Riserva legale	Perdite a nuovo L.178 del 30 12 2020	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/utili attuariali	Riserve hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>(120.367)</b>	<b>322.908</b>	<b>(4.516)</b>	<b>0</b>	<b>(75.119)</b>	<b>155.906</b>	<b>31</b>	<b>155.937</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>										
Destinazione del risultato 2021				(75.119)			75.119	0	(3)	(3)
<b>Altri movimenti</b>										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					4.470	0		4.470		4.470
Risultato dell'esercizio							182.460	182.460	3	182.463
<b>Saldo al 31 dicembre 2022</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>(120.367)</b>	<b>247.789</b>	<b>(46)</b>	<b>0</b>	<b>182.460</b>	<b>342.836</b>	<b>31</b>	<b>342.867</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>										
Destinazione del risultato 2022			120.367	62.093			(182.460)	0	(4)	(4)
<b>Altri movimenti</b>										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(26)	0		(26)		(26)
Risultato dell'esercizio							156.207	156.207	4	156.211
<b>Saldo al 31 dicembre 2023</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>0</b>	<b>309.882</b>	<b>(72)</b>	<b>0</b>	<b>156.207</b>	<b>499.017</b>	<b>31</b>	<b>499.048</b>

## 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).

Con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, conseguentemente la durata della concessione è prorogata sino al 2043.

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).

SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2021 la decisione di dismettere la linea di *business energy*. In data 29 settembre 2023 SEA S.p.A. ha finalizzato la vendita dell'intera partecipazione nella società SEA Energia S.p.A. alla società A2A Calore & Servizi S.r.l.. Al 31 dicembre 2022 la voce "Risultato netto da Attività cessate" includeva il conto economico di SEA Energia con le opportune rettifiche IAS/IFRS.

In data 4 luglio 2023 SEA SpA e BCUBE Air Cargo SpA hanno perfezionato l'accordo per la cessione della partecipazione di minoranza nella società Malpensa Logistica Europa SpA, detenuta, sino alla data, da SEA SpA. Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'applicazione dell'IFRS 5 nel bilancio consolidato del Gruppo.

Il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Prime, gestisce l'aviazione generale, offrendo servizi e facilities ad alto valore aggiunto.

Il Gruppo SEA, attraverso la società Airport ICT Services, gestisce la fornitura e la progettazione di sistemi informatici ed il supporto all'uso degli stessi. Il 16 novembre 2023 si è conclusa la procedura di gara pubblica finalizzata all'integrale cessione da parte di SEA delle quote societarie di Airport ICT Services e al contestuale affidamento dei servizi ICT dalla stessa erogati a SEA con l'individuazione della società Lutech SpA quale soggetto aggiudicatario. A seguito dell'aggiudicazione suddetta, l'operazione, che rimane soggetta alle usuali condizioni sospensive in linea con la prassi di mercato, ivi incluso l'ottenimento delle eventuali approvazioni antitrust e Golden Power, presumibilmente, si concluderà entro il primo trimestre 2024. Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'applicazione dell'IFRS 5 nel bilancio consolidato del Gruppo per la controllata Airport ICT Services.

Si segnala che il Gruppo detiene al 31 dicembre 2023 le seguenti partecipazioni in società collegate, le quali sono valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in diversi scali italiani, tra i quali Milano, Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Areas Food Services (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iii) Disma (partecipazione del 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; (iv) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale), società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, e (v) Airport Handling (partecipazione pari al 30% del capitale sociale), società che si occupa di servizi di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili ed equipaggi di diversi vettori.

Le attività svolte dal Gruppo SEA, poc'anzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nei business Commercial Aviation e General Aviation, in relazione a ciascuno dei quali, il Gruppo percepisce proventi come più ampiamente specificato nel paragrafo 7 "Informativa per settori operativi".

## 2. SINTESI DEI PRINCIPI CONTABILI ADOTTATI

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

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2023 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.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2023 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 e il Conto Economico Complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario Consolidato il metodo di rappresentazione indiretto. Ove presenti sono stati inoltre evidenziate le posizioni o transazioni con Parti correlate.

Il Bilancio Consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione dell'IFRS 9.

Come anticipato nella relazione sulla gestione, data la cessione della partecipazione in Malpensa Logistica Europa, il principio contabile IFRS 5 prevede che l'effetto economico della cessione della partecipazione sia esposto in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da attività cessate".

Si specifica, infine, che nella descritta circostanza di cessione della partecipazione in Airport ICT Services, il

principio contabile IFRS 5 è stato applicato allo stato patrimoniale e non è stato applicato al conto economico dati gli effetti immateriali che avrebbe prodotto sul bilancio consolidato del Gruppo.

In apposito paragrafo delle presenti note esplicative, cui si rinvia (Paragrafo 6.1 "*Risultato netto da attività destinate alla vendita*"), viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle attività cessate così come presentate nel bilancio consolidato.

### Presentazione dei rapporti in essere tra Continuing Operations e Discontinued Operations

Si ricorda che né l'IFRS 5 né lo IAS 1 forniscono indicazioni sulle modalità di presentazione delle transazioni tra Continuing e Discontinued Operations. Il metodo scelto ha portato a rappresentare tali transazioni come se le attività destinate alla vendita fossero già uscite dall'area di consolidamento del Gruppo SEA e quindi come se l'operazione fosse già avvenuta alla data di bilancio. Pertanto, nel Bilancio consolidato: (i) le singole voci di conto economico e di stato patrimoniale relative alle Continuing Operations sono state esposte senza tener conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due Operations; (ii) le poste economiche e patrimoniali riferite alle Discontinued Operations includono anche l'effetto delle elisioni di consolidato dei rapporti tra le due Operations. I valori economici e patrimoniali di tali rapporti sono evidenziati nelle tabelle che seguono. Il criterio adottato ha consentito in particolare di rappresentare il risultato e la marginalità delle Continuing Operations in modo comparabile ai risultati e alla marginalità che il Gruppo avrà dopo la dismissione delle attività destinate alla vendita.

### L. 197/2022 (cd Legge di bilancio 2023) e DL 34/2023 (cd Decreto Legge Bollette)

Il quadro normativo sopra citato ha definito, anche per l'esercizio 2023, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto della componente energia. Il contributo è pari al 35% della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica del I trimestre e al 10% della spesa sostenuta nel II trimestre.

I contributi come sopra definiti sono riservati alle imprese dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 4,5 kWh e che abbiano sostenuto spese nel I e II trimestre per l'acquisto della componente energetica, comprovate mediante le relative fatture d'acquisto, con un incremento del costo per

kWh superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

Avendo il Gruppo SEA verificato di rispondere ai requisiti imposti dal legislatore per poter accedere al beneficio e avendo effettuato i conteggi sulla base delle fatture d'acquisto ricevute, comprovanti l'incremento del costo della componente energetica come richiesto dalla normativa, si è provveduto a contabilizzare nel 2023 il beneficio derivante dal contributo. Essendo quest'ultimo finalizzato a favorire le imprese nell'acquisto dell'energia elettrica effettivamente utilizzata nel I e II trimestre 2023 la contabilizzazione adottata è quella a diretta riduzione dei costi per acquisto di energia elettrica dell'esercizio 2023. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 19.

### **Continuità aziendale e modalità di presentazione degli schemi di bilancio**

Il Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2023 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri, non sussistono incertezze significative circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio. Con riferimento a tale aspetto si rimanda alle considerazioni svolte nella relazione sulla Gestione. Nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2023 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022 opportunamente aggiornati come di seguito indicato. A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" (rimborsato nel 2022) e dall'emissione obbligatoria Bond SEA 10/2025, sono stati utilizzati i Principi Contabili IFRS 8 e IAS 33 in materia di informazione segmentale e utile per azione.

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.

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

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

Il Bilancio Consolidato è assoggettato a revisione contabile da parte della società di Revisione, EY SpA, revisore legale della Società e del Gruppo.

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



## 2.2 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicabili dal 1° gennaio 2023

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2023, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	19 nov '21	23 nov '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
<i>Amendments to IAS 8 Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates</i>	02 mar '22	03 mar '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies</i>	02 mar '22	03 mar '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
<i>Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction</i>	11 ago '22	12 ago '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
<i>Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information</i>	08 sett '22	09 sett '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23

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

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

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

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: - Classification of Liabilities as Current or Non-current Date; - Classification of Liabilities as Current or Non-current - Deferral of Effective Date and; - Non-current Liabilities with Covenants</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
<i>Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
<i>Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2025

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2023 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

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

Le nuove norme interessano le imprese localizzate in Italia, che fanno parte di un gruppo multinazionale o nazionale caratterizzato dai ricavi annui pari o superiori a 750 milioni di euro, soglia di ricavi che deve essere raggiunta in almeno due dei quattro esercizi immediatamente precedenti a quello considerato.

Come previsto dal par. 88C dello IAS 12 il Gruppo deve fornire già sul bilancio al 31 dicembre 2023 informazioni conosciute o ragionevolmente stimabili che aiutino gli utilizzatori del bilancio a comprendere l'esposizione dell'entità alle imposte sul reddito del Pillar II.



L'esposizione del Gruppo SEA alle imposte derivanti dalla disciplina "Pillar II" alla data di chiusura dell'esercizio è valutata dal Gruppo non significativa.

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

## 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 2023 e sono state opportunamente rettifiche, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo.

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2023 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 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, ad 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 2023 e al 31 dicembre 2022 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 31/12/2023 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2022 (euro)
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Airport ICT Services S.r.l.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	600.000	600.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
Areas Food Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	1.500.000	746.700
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2023 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2023	% Possesso del Gruppo al 31/12/2023	% Possesso del Gruppo al 31/12/2022
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Airport ICT Services S.r.l.	IFRS 5	100%	100%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
Areas Food Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	IFRS 5		25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

La decisione di dismettere Airport ICT Services, ha determinato l'applicazione dell'IFRS 5 alle attività cessate; si rimanda ai precedenti paragrafi 1 "Informazioni Generali" e 2.1 "Base di preparazione" per gli impatti della applicazione dell'IFRS 5.

## 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'IFRIC 12.

Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. Se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati. La successiva contabilizzazione del corrispettivo ricevuto come attività finanziaria e come attività immateriale viene descritta nel dettaglio nei paragrafi 23-26 dell'IFRIC 12.

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

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

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

Qualora si verificassero 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.

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

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

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

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

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

### Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti simili

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

### Computer software

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

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

### Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali includono sia i beni immobili che i beni mobili.

#### Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite 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 2043. 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 restituzione.

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

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria e/o ciclica sono direttamente addebitati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, l'ammodernamento o il 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:

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

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

### Diritti d'uso beni in leasing

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

Gli ammortamenti dell'attività sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare il diritto lungo la durata del contratto di leasing. Gli interessi passivi maturati sulla passività finanziaria sono rilevati mensilmente nella voce di conto economico "Oneri finanziari".

I contratti IFRS 16 stipulati da SEA sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche e a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale. I contratti di leasing di breve durata oppure di importo inferiore a 5 migliaia di euro sono, invece, rilevati direttamente a conto economico nella voce "Altri costi operativi"; il costo è rappresentato dalle quote dei canoni di leasing previste nel contratto.

### Investimenti immobiliari

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

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

### 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, 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'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

### Impairment test

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

Al 31 dicembre 2022, è stata nuovamente verificata la presenza di indicatori di impairment, con particolare riferimento all'andamento del traffico passeggeri, dei costi energetici, delle performance economiche e del tasso di attualizzazione dei flussi di cassa prospettici. In considerazione della significativa differenza tra carrying amount e valore d'uso degli asset risultante

dall'impairment test 2021, delle performance di traffico registrate nell'esercizio 2022 e delle riviste previsioni di medio-lungo termine, non sussistevano indicatori di impairment, pertanto, l'impairment test non è stato svolto.

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

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

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

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

## Attività finanziarie

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

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

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

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

## Crediti commerciali e altri crediti

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

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



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

### Rimanenze

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

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

### 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.

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

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

### **Benefici per cessazione del rapporto di lavoro**

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. 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, ad esclusione delle categorie indicate dal paragrafo 4.2 dell'IFRS 9, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che 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.

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

### **Debiti commerciali e altri debiti**

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

### **Operazioni di reverse factoring - factoring indiretto**

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, 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 affinché il trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi sia espresso in un importo (espresso al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti) che rifletta il corrispettivo a cui si aspetta di avere diritto in cambio dei beni o servizi.

La contabilizzazione avviene quando (o man mano che) il Gruppo adempie all'obbligazione di fare trasferendo

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

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

I ricavi di attività di *handling* sono riconosciuti per competenza temporale sulla base dei transiti dei passeggeri avvenuti nell'esercizio di riferimento.

I ricavi generati dal Gruppo si riferiscono alla vendita di servizi nel corso del periodo e sono principalmente riferiti alle linee di business riportate in commento all'"Informativa per settori operativi" e al conto economico. In accordo all'IFRS 15 paragrafo 114 il Gruppo disaggrega i ricavi rilevati derivanti dai contratti con i clienti in categorie che illustrano in che modo i fattori economici incidano sulla natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari.

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

#### Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di 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). I contributi

pubblici, inclusi i contributi non monetari valutati al fair value (valore equo), non devono essere rilevati finché non esista una ragionevole certezza che:

- a. l'entità rispetterà le condizioni previste; e
- b. i contributi saranno ricevuti.

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

#### Contributi in conto capitale

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

#### Contributi in conto esercizio

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

#### Riconoscimento dei costi

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

#### Proventi finanziari

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

#### 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 dallo 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".

## Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire agli azionisti 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 descritte le poste di bilancio/stime 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 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. La Società ha predisposto il test di impairment tenendo conto di una elaborazione di distinti scenari e svolgendo specifiche analisi di sensitività, da cui non sono emerse perdite durevoli di valore. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

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

### (b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per 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 del periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

### (c) Fondi rischi e oneri

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 del 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. 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

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

attuali e previsioni delle condizioni economiche future. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata 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) Lease

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

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

## 4. GESTIONE DEI RISCHI

La strategia del Gruppo nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle *performance* finanziarie del Gruppo.

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.

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.

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

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 rating e contenzioso alla data di bilancio.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali e dei relativi fondi svalutazione:

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Crediti commerciali verso clienti	231.340	212.816
- di cui scaduto	143.028	135.839
Fondo svalutazione crediti commerciali	(97.013)	(103.215)
Crediti commerciali verso imprese collegate	18.742	13.226
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(11)	(199)
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>153.058</b>	<b>122.628</b>

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

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
da meno di 180 giorni	39.504	32.763
da più di 180 giorni	103.524	103.076
<b>Totale crediti commerciali scaduti</b>	<b>143.028</b>	<b>135.839</b>

Il credito scaduto risulta incrementato rispetto al 31 dicembre 2023 in ragione sia dell'aumento del fatturato che della circostanza che alcuni vettori hanno posticipato i pagamenti a gennaio del 2024. La riduzione del fondo svalutazione crediti rispetto al 2023 è correlata alla revisione al rialzo dei rating avvenuta nel 2023.

Il fondo svalutazione crediti è determinato sulla base delle indicazioni dell'IFRS 9. Elemento chiave del principio è il passaggio dal precedente concetto di 'Incurred Loss' a quello di 'Expected Loss'. Il fondo svalutazione crediti è determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Viene determinato un c.d. 'risk ratio', rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali, che varia in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce in funzione dei giorni di scaduto). Si procede quindi con la costruzione di una *provision matrix* sulla base della quale vengono determinati i valori di accantonamento. Tale matrice prevede in riga le classi di rating e in colonna le diverse fasce di scaduto e a scadere. Il risk ratio calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di *forward looking*, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del rating e pertanto sono costantemente

aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio credito affrontato dal Gruppo SEA.

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Crediti commerciali verso clienti e collegate	250.082	226.042
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	78.558	78.899
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.820	18.820
<b>Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)</b>	<b>152.704</b>	<b>128.323</b>
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	45.650	38.120
Fideiussioni e depositi cauzionali	105.404	86.022
Percentuale dei crediti garantiti da fideiussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	69%	67%

## 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 2023 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.

### a) Rischio tasso di interesse

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

Il Gruppo SEA gestisce tale rischio attraverso un opportuno bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l'obiettivo di mitigare l'effetto economico della volatilità dei tassi di interesse sulle operazioni di finanziamento, e mediante un'attenta politica di gestione della liquidità, negoziando favorevoli condizioni di remunerazione *a vista* sui conti correnti bancari e impiegando le giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve termine ad elevata flessibilità finanziaria.

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

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

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

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine:



## Contratti di Finanziamento a medio-lungo termine

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023			31 dicembre 2022		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
<b>Obbligazioni</b>	<b>2025</b>	<b>300.000</b>	<b>3,500%</b>	<b>2025</b>	<b>300.000</b>	<b>3,500%</b>
<b>Finanziamenti Bancari su raccolta BEI</b>	<b>dal 2027 al 2040</b>	<b>184.744</b>	<b>4,18%</b>	<b>dal 2023 al 2037</b>	<b>207.683</b>	<b>2,19%</b>
o/w a Tasso Fisso		30.622	1,97%		35.963	2,25%
o/w a Tasso Variabile(*)		154.122	4,62%		171.720	2,18%
<b>Altri Finanziamenti Bancari</b>				<b>2024</b>	<b>25.000</b>	<b>2,87%</b>
o/w a Tasso Fisso						
o/w a Tasso Variabile					25.000	2,87%
<b>Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine</b>		<b>484.744</b>	<b>3,76%</b>		<b>532.683</b>	<b>2,96%</b>

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

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

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2023 è pari a 3,76%, in aumento di 80 bps rispetto a fine dicembre 2022, dinamica su cui ha inciso l'andamento crescente dei tassi di interesse a causa delle politiche monetarie restrittive dalla BCE, parzialmente compensato dal processo di ottimizzazione della struttura finanziaria del Gruppo SEA. Considerando il costo delle garanzie bancarie su alcuni finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,91%, in aumento di 81 bps rispetto a fine 2022.

Al 31 dicembre 2023 la liquidità del Gruppo SEA, pari a totali 217 milioni di euro, è remunerata ad un tasso medio del 3,86% ed è: (i) per 175 milioni di euro investita in strumenti monetari su un orizzonte temporale tra i 3 e i 6 mesi, e (ii) per 42 milioni di euro in giacenza sui c/c ordinari liberamente disponibili.

Al 31 dicembre 2023 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 milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/25	300	Fissa, Annuale	3,50%

Il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario al 31 dicembre 2023 è pari a 483.849 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 516.529 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2023;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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



## b) Rischio di cambio

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

## c) Rischio prezzo delle commodity

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

- i. gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa delle centrali che forniscono a SEA il proprio fabbisogno energetico, la cui variabilità del pricing impatta SEA indirettamente attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di acquisto (tale impatto era diretto prima dell'operazione di cessione di SEA Energia avvenuta nel settembre 2022);
- ii. strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO<sub>2</sub>, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

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

Si segnala che, nel corso del 2023, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, anche per la dinamica decrescente del prezzo delle commodities in tale periodo, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche per solo una parte del fabbisogno.

## 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 di tale rischio.

In particolare, il Gruppo SEA monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici; mantiene disponibilità liquide e ha ottenuto linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto nei successivi 12 mesi e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo SEA dispone di 217 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi a nuove linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, e 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2023 è stata prorogata al febbraio 2025, e (ii) 123 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Tali disponibilità permettono al Gruppo SEA di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri.

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, nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di factoring indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni. Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022:

## Passività al 31 dicembre 2023

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	39,0	366,9	37,8	97,9	541,6
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,1	4,2	3,9	3,0	13,2
Debiti commerciali	185,3				185,3
<b>Totale debito</b>	<b>226,4</b>	<b>371,1</b>	<b>41,7</b>	<b>100,9</b>	<b>740,1</b>

## Passività al 31 dicembre 2022

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

Al 31 dicembre 2023 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI, e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA assicurando 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;

Si ricorda che, contrariamente agli anni passati, la *sensitivity analysis* non considera gli strumenti di copertura dal rischio tasso, chiusi a scadenza nel secondo semestre 2021.

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 2023 e al 31 dicembre 2022, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis points*.
- 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 6/3 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) <sup>(1)</sup>	-739,89	739,89	-134,59	717,87
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>(2)</sup>	603,58	-677,05	634,20	-970,39

<sup>(1)</sup> + = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi

<sup>(2)</sup> + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis*, condotta su alcune voci delle tabelle precedenti, influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato registrato nel 2022. Applicando una variazione di -50 basis point alla corrispondente curva dei tassi di interesse di mercato, i flussi relativi a Conti Correnti e Finanziamenti risulterebbero di segno opposto a quelli previsti dalle relative tipologie di contratto; in tali casi, tali flussi sono stati posti pari a zero.

## 5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022 del Gruppo.

I valori determinati utilizzando la metodologia del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento. I dati sono stati classificati secondo le categorie previste dall'IFRS 9 – *Financial Instruments*.

31 dicembre 2023					
(in migliaia di euro)	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		14.921			14.921
Crediti commerciali		153.058			153.058
Crediti per imposte		459			459
Altri crediti correnti		5.089			5.089
Crediti finanziari correnti		125.168			125.168
Cassa e disponibilità liquide		91.123			91.123
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>389.818</b>			<b>389.819</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				462.739	462.739
- di cui debito verso obbligazionisti				299.363	299.363
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.157	11.157
Altri debiti non correnti				1.821	1.821
Debiti commerciali				185.322	185.322
Debiti per imposte dell'esercizio				21.009	21.009
Altri debiti correnti				228.559	228.559
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				25.425	25.425
Passività finanziarie correnti per leasing				2.071	2.071
<b>Totale</b>				<b>938.103</b>	<b>938.103</b>

31 dicembre 2022					
(in migliaia di euro)	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		60.496			60.496
Crediti commerciali		122.628			122.628
Crediti per imposte		4.769			4.769
Altri crediti correnti		6.853			6.853
Cassa e disponibilità liquide		160.341			160.341
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>355.087</b>			<b>355.088</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				507.721	507.721
- di cui debito verso obbligazionisti				299.026	299.026
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.795	11.795
Altri debiti non correnti				6.590	6.590
Debiti commerciali				190.558	190.558
Debiti per imposte dell'esercizio				11.467	11.467
Altri debiti correnti				290.727	290.727
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				26.951	26.951
Passività finanziarie correnti per leasing				2.044	2.044
<b>Totale</b>				<b>1.047.853</b>	<b>1.047.853</b>

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

## 6. INFORMATIVA SUL FAIR VALUE

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;
- livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;
- livello 3: altre informazioni.

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

### 6.1 Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da attività cessate

Nel presente capitolo viene fornito il dettaglio analitico delle voci relative alle *Attività cessate* così come presentate nel bilancio consolidato del Gruppo SEA.

Da un punto di vista metodologico si precisa che, con riferimento alla rappresentazione delle *Attività destinate alla vendita* prevista dall'IFRS 5, le stesse sono incluse nell'area di consolidamento del Gruppo SEA e pertanto i saldi complessivi relativi all'intero Gruppo sono determinati operando le dovute elisioni delle transazioni economiche e finanziarie avvenute tra le *Attività in funzionamento* e le *Attività destinate alla vendita*.

Più in dettaglio si è operato nel seguente modo:

- Le singole voci di conto economico che sono incluse nella voce Attività cessate 2023, sono riconducibili all'effetto economico dell'adeguamento al fair value del valore della partecipazione in Malpensa Logistica Europa. Come anticipato, il Gruppo ha considerato non materiali gli effetti sul conto economico derivanti dall'applicazione dell'IFRS 5 per la controllata Airport ICT Services.
- Le singole voci di conto economico che sono incluse nella voce Attività cessate 2022 sono riconducibili (i) al conto economico di SEA Energia S.p.A. con le opportune rettifiche IAS/IFRS; oltre alla minusvalenza da cessione business energy pari a 4.087 migliaia di euro; (ii) all'effetto economico dell'adeguamento della partecipazione in Malpensa Logistica

Europa.

- Le singole voci di conto economico relative alle *Attività in funzionamento* sono presentate senza tenere conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due *Attività in funzionamento* e *Attività destinate alla vendita* mentre la voce *Risultato netto da Attività cessate* comprende gli effetti complessivi dell'elisione di tali transazioni.
- A livello patrimoniale-finanziario, il 31 dicembre 2023 include voci tra le *Attività destinate alla vendita* e *Passività connesse alle attività destinate alla vendita* e sono rappresentative della Airport ICT Services.
- A livello patrimoniale-finanziario, il consolidamento al 31 dicembre 2023 delle *Attività in funzionamento* e delle *Attività destinate alla vendita* implica, così come descritto in precedenza, l'elisione delle transazioni infragruppo, in modo che gli ammontari iscritti alle *Attività in funzionamento* e alle *Attività destinate alla vendita* rappresentino i saldi attivi e passivi risultanti da transazioni con soggetti esterni rispetto al Gruppo nel suo complesso. Ne consegue che tali saldi potrebbero, non essere rappresentativi della situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo SEA post discontinuità di Airport ICT Services. Le dovute elisioni di tali rapporti sono state inserite nell'attivo tra le *Attività destinate alla vendita* e nel passivo tra le *Passività connesse alle attività destinate alla vendita*, in modo da presentare correttamente il totale attivo e totale passivo del Gruppo nel suo complesso.
- Con riferimento al rendiconto finanziario, tutti i flussi di cassa al 31 dicembre 2023 relativi alle *Attività destinate alla vendita* sono stati rappresentati in apposite voci relative alle operazioni dell'esercizio, alle attività di investimento e alle attività di finanziamento del Rendiconto finanziario. Tali voci si riferiscono ai soli flussi risultanti da transazioni con soggetti esterni al Gruppo. Ne consegue che i flussi relativi alle *Attività in funzionamento* e quelli relativi alle *Attività destinate alla vendita* potrebbero non essere rappresentativi dei flussi finanziari del Gruppo SEA post discontinuità di Airport ICT Services. Nel rendiconto finanziario consolidato gli effetti sui flussi di cassa connessi alle Attività destinate alla vendita sono esposti separatamente in una apposita riga aggiunta in ogni sezione del rendiconto finanziario.

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

### Conto Economico delle Attività cessate

(in migliaia di euro)	2023	2022
Risultato netto business energy		127
Minusvalenza da cessione business energy		(4.087)
Proventi dalla valutazione di Malpensa Logistica Europa	775	1.933
<b>Risultato netto da Attività cessate</b>	<b>775</b>	<b>(2.027)</b>

La voce "Proventi dalla valutazione di Malpensa Logistica Europa" esprime gli effetti economici derivanti dall'adeguamento al fair value del valore della suddetta società.

A livello patrimoniale-finanziario, il 31 dicembre 2023 mostra ammontari tra le "Attività destinate alla vendita" e "Passività connesse alle attività destinate alla vendita" e sono rappresentative della società controllata Airport ICT Services.

### Situazione Patrimoniale e Finanziaria delle Attività destinate alla vendita

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Immobilizzazioni immateriali	181	
Immobilizzazioni materiali	5.394	
Crediti commerciali	1.175	
Altri crediti correnti	850	
Cassa e disponibilità liquide	2.768	
Elisione crediti e debiti vs attività destinate alla vendita	(1.617)	
<b>TOTALE ATTIVO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA</b>	<b>8.751</b>	<b>-</b>
Patrimonio netto delle Attività destinate alla vendita	4.867	
Fondi relativi al personale	724	
Debiti commerciali	4.006	
Debiti per imposte dell'esercizio	186	
Altri debiti correnti	410	
Altri debiti non correnti	175	
Elisione crediti e debiti vs attività destinate alla vendita	(1.617)	
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA</b>	<b>8.751</b>	<b>-</b>

## 7. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

Il Gruppo SEA nel corso del 2022 ha dismesso la linea di *business energy* e ha identificato due *business* operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla Gestione ed in particolare: (i) *Commercial Aviation*, (ii) *General Aviation*. Tale rappresentazione potrebbe differire da quella presentata a livello di singola *legal entity*.

*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, prevalentemente in regime di 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 le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e presso Malpensa.

L'informativa per settore riportata nelle seguenti tabelle espone solo le risultanze delle attività in funzionamento.

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 2023

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	773.344	24.351	(34.963)	762.732
di cui Intercompany	(28.077)	(6.886)	34.963	
<b>Totale ricavi di gestione (verso terzi)</b>	<b>745.267</b>	<b>17.465</b>	<b>0</b>	<b>762.732</b>
<b>EBITDA</b>	<b>323.749</b>	<b>11.535</b>		<b>335.284</b>
<b>EBIT</b>	<b>197.642</b>	<b>8.568</b>		<b>206.210</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni				12.756
Proventi (oneri) finanziari				4.274
<b>Risultato prima delle imposte</b>				<b>223.240</b>
<b>Investimenti in Immobilizzazioni</b>	<b>78.058</b>	<b>4.835</b>	<b>(2.040)</b>	<b>80.853</b>
Materiali	27.885	4.835		32.720
Immateriali	50.173		(2.040)	48.133

#### Informativa di settore: Dati economici riesposti e patrimoniali al 31 dicembre 2022

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	742.425	23.143	(30.728)	734.840
di cui Intercompany	(24.393)	(6.335)	30.728	
<b>Totale ricavi di gestione (verso terzi)</b>	<b>718.032</b>	<b>16.808</b>	<b>0</b>	<b>734.840</b>
<b>EBITDA</b>	<b>278.950</b>	<b>11.299</b>		<b>290.249</b>
<b>EBIT</b>	<b>190.333</b>	<b>9.167</b>		<b>199.500</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni				15.530
Proventi (oneri) finanziari				(17.391)
<b>Risultato prima delle imposte</b>				<b>197.639</b>
<b>Investimenti in Immobilizzazioni</b>	<b>47.896</b>	<b>6.655</b>		<b>54.551</b>
Materiali	5.829	6.510		12.339
Immateriali	42.067	145		42.212

Per maggiori informazioni sulle attività dei *business* operativi, si rimanda al paragrafo "Andamento operativo – Analisi di settore" della Relazione sulla Gestione.



## 8. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

### 8.1 Immobilizzazioni immateriali

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

#### Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Riclassifica beni da IAS a IFRIC	31 dicembre 2022 con riclassifica	Riclassi- fica IFRS 5 (*)	Incre- menti del periodo	Riclas- sifiche/ giroconti	Distru- zioni/ vendite	Ammor- tamenti/ svaluta- zioni	31 dicembre 2023
<b>Valore lordo</b>									
Diritti sui beni in concessione	1.647.927	108.775	1.756.702		2.935	49.807	(292)		1.809.152
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	35.450	3.628	39.078		40.385	(38.442)			41.021
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	99.852		99.852			5.712		(84)	105.480
Immobilizzazioni in corso ed acconti	4.566		4.566		4.813	(5.712)			3.667
Altre	18.464		18.464	(100)				(143)	18.221
<b>Totale valore lordo</b>	<b>1.806.259</b>	<b>112.403</b>	<b>1.918.662</b>	<b>(100)</b>	<b>48.133</b>	<b>11.365</b>	<b>(292)</b>	<b>(227)</b>	<b>1.977.541</b>
<b>Fondo ammortamento</b>									
Diritti sui beni in concessione	(754.366)	(60.887)	(815.253)			218	175	(54.725)	(869.585)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti									
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(96.772)		(96.772)					(2.343)	(99.115)
Immobilizzazioni in corso ed acconti									
Altre	(15.328)		(15.328)						(15.328)
<b>Totale fondo ammortamento</b>	<b>(866.466)</b>	<b>(60.887)</b>	<b>(927.353)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>218</b>	<b>175</b>	<b>(57.068)</b>	<b>(984.028)</b>
<b>Valore netto</b>									
Diritti sui beni in concessione	893.561	47.888	941.449		2.935	50.025	(117)	(54.725)	939.567
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	35.450	3.628	39.078		40.385	(38.442)			41.021
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	3.080		3.080			5.712		(2.427)	6.365
Immobilizzazioni in corso ed acconti	4.566		4.566		4.813	(5.712)			3.667
Altre	3.136		3.136	(100)				(143)	2.893
<b>Totale valore netto</b>	<b>939.793</b>	<b>51.516</b>	<b>991.309</b>	<b>(100)</b>	<b>48.133</b>	<b>11.583</b>	<b>(117)</b>	<b>(57.295)</b>	<b>993.513</b>

(\*) Saldo al 31 dicembre 2022 di Airport ICT Services, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 939.567 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 a fronte di 893.561 migliaia di euro al 31 dicembre 2022. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a 54.725 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio derivano principalmente per 38.442 migliaia di euro dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti" e per 2.981 migliaia di euro dall'acquisto di nuove apparecchiature esplosive detection system per il controllo dei bagagli da stiva e di apparecchiature x-ray per il controllo radiogeno dei bagagli a mano.

Nel mese di maggio 2023 sono terminati i lavori per la realizzazione del nuovo hangar - Hangar X - di circa 4.700 mq, adibito al ricovero e alla manutenzione degli aeromobili di aviazione generale sul piazzale ovest di Linate Prime.

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 8.15.

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

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

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

Gli interventi realizzati negli aeroporti di Malpensa sono stati per la maggior parte dedicati alla necessaria riapertura del Terminal 2 e delle infrastrutture ad esso correlate, a seguito della corposa ripresa della domanda di traffico. Il Terminal 2 è stato riaperto il 31 maggio 2023.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa riguardano principalmente i) presso il Terminal 1, il ripristino di 13 banchi check-in all'isola 10, gli interventi per la flessibilità Schengen/non Schengen del satellite centrale, con l'obiettivo di disporre di un layout architettonico "dinamico", in modo da rendere possibile l'utilizzo degli spazi secondo 3 differenti configurazioni (solo traffico extra Schengen; solo traffico Schengen; traffico suddiviso in 4 gates extra Schengen e 6 gates Schengen), gli interventi per l'implementazione del sistema Border Control-Entry Exit (arrivi e partenze), la realizzazione di linee di smart security ai filtri in partenza, la prosecuzione degli interventi di adeguamento sismico e la riqualificazione di alcune Sale Vip, di bagni aperti al pubblico e della Sala Amica al piano partenze. Sono stati inoltre ultimati i lavori per l'implementazione della rete di alimentazione alle stazioni di ricarica Free to X (per i passeggeri) ed i lavori per la realizzazione di nuove reti per la ricarica elettrica delle autovetture operative; ii) presso il Terminal 2, l'adeguamento completo dell'impianto HBS allo standard 3 con l'installazione di nuove macchine EDS, di nuovi nastri e l'implementazione di una nuova linea aggiuntiva per il rientro automatico dei bagagli scartati, la riqualifica completa dell'area filtri di sicurezza con l'installazione di 10 linee di controllo dei bagagli di nuova generazione (che garantiscono maggior capacità di processamento dei bagagli a mano dei passeggeri), la riqualifica del corridoio "Arrivi" al fine di migliorare il confort climatico, incrementare il risparmio energetico e la mobilità dei passeggeri, l'installazione di barriere certificate A-Safe a protezione dei percorsi di imbarco/sbarco a piedi dei passeggeri e la realizzazione di interventi civili ed impiantistici utili alla riapertura delle attività commerciali. Nel 2024 si concluderanno i seguenti interventi: il revamping e la riqualifica degli impianti frigo e delle torri evaporative; la ristrutturazione degli spazi per l'implementazione del sistema Entry Exit System agli arrivi ed alle partenze; il trasferimento, dall'area "Partenze", della farmacia nei nuovi spazi individuati agli "Arrivi" ed ulteriori interventi propedeutici alla riapertura di shop/bar; iii) per quanto riguarda l'area merci, infine, sono pressoché conclusi sia gli interventi civili ed impiantistici per il rinnovo del CPI Cargo (Certificato di Prevenzione Incendi) del fabbricato cargo ALHA-MLE, sia i lavori di ripristino delle impermeabilizzazioni in copertura ai fabbricati cargo ALHA - MLE, sia il potenziamento della rete di scarico acque meteoriche fronte magazzini lato air side. Oltre a ciò, sono in corso importanti interventi per il potenziamento dell'antintrusione perimetrale per il miglioramento della security aeroportuale e sono stati avviati i lavori di riqualifica del viadotto partenze del Terminal 1 e della riconfigurazione

piazzale 700 in area cargo.

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

ultimati i lavori per la realizzazione di nuove reti per la ricarica elettrica delle autovetture operative.

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

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 6.365 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (3.080 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), si riferiscono ad acquisti di componenti software per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 5.712 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2023 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2023 presenta un saldo residuo di 3.667 migliaia di euro, relativo agli interventi software ancora in corso di realizzazione.

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

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

### Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2022
<b>Valore lordo</b>						
Diritti sui beni in concessione	1.610.837	5.772	31.341	(23)		1.647.927
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.693	32.753	(30.996)			35.450
Diritti di brevetto industriale, di utilizzo di opere dell'ingegno ed altre	99.454		481		(83)	99.852
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.772	3.543	(749)			4.566
Altre	18.264	144	268		(212)	18.464
<b>Totale valore lordo</b>	<b>1.764.020</b>	<b>42.212</b>	<b>345</b>	<b>(23)</b>	<b>(295)</b>	<b>1.806.259</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Diritti sui beni in concessione	(711.000)			8	(43.374)	(754.366)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzo di opere dell'ingegno ed altre	(92.033)				(4.739)	(96.772)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
<b>Totale fondo ammortamento</b>	<b>(818.361)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>(48.113)</b>	<b>(866.466)</b>
<b>Valore netto</b>						
Diritti sui beni in concessione	899.837	5.772	31.341	(15)	(43.374)	893.561
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.693	32.753	(30.996)			35.450
Diritti di brevetto industriale, di utilizzo di opere dell'ingegno ed altre	7.421		481		(4.822)	3.080
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.772	3.543	(749)			4.566
Altre	2.936	144	268		(212)	3.136
<b>Totale valore netto</b>	<b>945.659</b>	<b>42.212</b>	<b>345</b>	<b>(15)</b>	<b>(48.408)</b>	<b>939.793</b>

## 8.2 Immobilizzazioni materiali

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

### Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Riclassifica beni da IAS a IFRIC	31 dicembre 2022 con riclassifica	Riclassi- fica IFRS 5 (*)	Incre- menti del periodo	Riclas- sifiche/ Giroconti	Distru- zioni / vendite	Ammor- tamenti / svaluta- zioni	31 dicembre 2023
<b>Valore lordo</b>									
Beni immobili	228.740	(112.240)	116.500		16.995	1.478	(50)		134.923
Impianti e macchinari	7.139		7.139		186	1.156	(169)		8.312
Attrezzature industriali e commerciali	46.756		46.756		1.220		(30)		47.946
Altri beni mobili	94.699		94.699	(18.720)	2.316	2.773	(719)		80.349
Immobilizzazioni in corso ed acconti	20.060	(3.628)	16.432		12.003	(16.772)			11.663
<b>Totale valore lordo</b>	<b>397.394</b>	<b>(115.868)</b>	<b>281.526</b>	<b>(18.720)</b>	<b>32.720</b>	<b>(11.365)</b>	<b>(968)</b>	<b>0</b>	<b>283.193</b>
<b>Fondo ammortamento</b>									
Beni immobili	(121.439)	64.352	(57.087)			(56)	50	(3.335)	(60.428)
Impianti e macchinari	(5.477)		(5.477)			(162)	167	(403)	(5.875)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.285)		(46.285)				30	(377)	(46.632)
Altri beni mobili	(81.201)		(81.201)	13.849			719	(4.012)	(70.645)
Immobilizzazioni in corso ed acconti									
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(254.402)</b>	<b>64.352</b>	<b>(190.050)</b>	<b>13.849</b>	<b>0</b>	<b>(218)</b>	<b>966</b>	<b>(8.128)</b>	<b>(183.581)</b>
<b>Valore netto</b>									
Beni immobili	107.302	(47.888)	59.414		16.995	1.422		(3.335)	74.496
Impianti e macchinari	1.663		1.663		186	994	(2)	(403)	2.438
Attrezzature industriali e commerciali	471		471		1.220			(377)	1.314
Altri beni mobili	13.498		13.498	(4.871)	2.316	2.773		(4.012)	9.704
Immobilizzazioni in corso ed acconti	20.060	(3.628)	16.432		12.003	(16.772)			11.663
<b>Totale valore netto</b>	<b>142.994</b>	<b>(51.516)</b>	<b>91.478</b>	<b>(4.871)</b>	<b>32.720</b>	<b>(11.583)</b>	<b>(2)</b>	<b>(8.128)</b>	<b>99.615</b>

(\*) Saldo al 31 dicembre 2022 di Airport ICT Services, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

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

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto da parte della capogruppo SEA di arredi e mobilio (banchi, sedute, poltrone, ecc.) per 693 migliaia di euro, di attrezzature per la smart security per 2.773 migliaia di euro e di nuovi terminali video, sistemi di sicurezza e personal computer per 1.474 migliaia di euro.

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

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

Tutte le immobilizzazioni, materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2023, rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

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

### Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2022
<b>Valore Lordo</b>						
Beni immobili	230.867		1.184	(3.311)		228.740
Impianti e macchinari	7.038	101				7.139
Attrezzature industriali e commerciali	46.521	243		(8)		46.756
Altri beni mobili	92.720	538	1.799	(358)		94.699
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.931	11.457	(3.328)			20.060
<b>Totale valore lordo</b>	<b>389.077</b>	<b>12.339</b>	<b>(345)</b>	<b>(3.677)</b>	<b>0</b>	<b>397.394</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>						
Beni immobili	(116.649)			1.630	(6.420)	(121.439)
Impianti e macchinari	(5.145)				(332)	(5.477)
Attrezzature industriali e commerciali	(45.625)			2	(662)	(46.285)
Altri beni mobili	(75.104)			361	(6.458)	(81.201)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(242.523)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.993</b>	<b>(13.872)</b>	<b>(254.402)</b>
<b>Valore netto</b>						
Beni immobili	114.219		1.184	(1.681)	(6.420)	107.302
Impianti e macchinari	1.894	101			(332)	1.663
Attrezzature industriali e commerciali	896	243		(6)	(662)	471
Altri beni mobili	17.616	538	1.799	3	(6.458)	13.498
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.931	11.457	(3.328)			20.060
<b>Totale valore netto</b>	<b>146.556</b>	<b>12.339</b>	<b>(345)</b>	<b>(1.684)</b>	<b>(13.872)</b>	<b>142.994</b>

### 8.3 Diritti d'uso beni in leasing

La voce "Diritti d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16. Come locatario il Gruppo SEA ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2023 è pari a 13.002 migliaia di euro (14.008 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.486 migliaia di euro (2.541 migliaia di euro nel 2022). Ai fini della determinazione di detti valori, il Gruppo si è avvalso dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni dal 31 dicembre 2022 al 31 dicembre 2023.

### Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2023
<b>Valore Lordo</b>					
Attrezzatura varia e minuta	4.249	432	(1.472)		3.209
Automezzi	11.939	849	(303)		12.485
Mezzi di Carico e Scarico		245			245
Terreni	4.443				4.443
<b>Totale valore lordo</b>	<b>20.631</b>	<b>1.526</b>	<b>(1.775)</b>	<b>0</b>	<b>20.382</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>					
Attrezzatura varia e minuta	(2.734)		1.441	(572)	(1.865)
Automezzi	(2.652)		288	(1.506)	(3.870)
Mezzi di Carico e Scarico				(11)	(11)
Terreni	(1.238)			(397)	(1.635)
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(6.624)</b>	<b>0</b>	<b>1.729</b>	<b>(2.486)</b>	<b>(7.381)</b>
<b>Valore netto</b>					
Attrezzatura varia e minuta	1.515	432	(31)	(572)	1.344
Automezzi	9.287	849	(15)	(1.506)	8.615
Mezzi di Carico e Scarico		245		(11)	234
Terreni	3.205			(397)	2.808
<b>Totale valore netto</b>	<b>14.008</b>	<b>1.526</b>	<b>(46)</b>	<b>(2.486)</b>	<b>13.002</b>

I principali incrementi hanno riguardato il noleggio di autovetture, ambulift e macchine x-ray.



Nel corso dell'esercizio 2022 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

### Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2022
<b>Valore Lordo</b>					
Attrezzatura varia e minuta	4.101	148			4.249
Attrezzature complesse	188		(188)		0
Automezzi	8.688	3.581	(330)		11.939
Macchine elettromeccaniche ed elett.	862		(862)		0
Terreni	4.348	203	(108)		4.443
<b>Totale valore lordo</b>	<b>18.187</b>	<b>3.932</b>	<b>(1.488)</b>	<b>0</b>	<b>20.631</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>					
Attrezzatura varia e minuta	(1.925)			(809)	(2.734)
Attrezzature complesse	(162)		188	(26)	0
Automezzi	(1.669)		330	(1.313)	(2.652)
Macchine elettromeccaniche ed elett.	(470)		483	(13)	0
Terreni	(966)		108	(380)	(1.238)
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(5.192)</b>	<b>0</b>	<b>1.109</b>	<b>(2.541)</b>	<b>(6.624)</b>
<b>Valore netto</b>					
Attrezzatura varia e minuta	2.176	148		(809)	1.515
Attrezzature complesse	26			(26)	(0)
Automezzi	7.019	3.581		(1.313)	9.287
Macchine elettromeccaniche ed elett.	392		(379)	(13)	0
Terreni	3.382	203		(380)	3.205
<b>Totale valore netto</b>	<b>12.996</b>	<b>3.932</b>	<b>(379)</b>	<b>(2.541)</b>	<b>14.008</b>

## 8.4 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

### Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(736)	(735)
<b>Totale investimenti immobiliari netti</b>	<b>3.398</b>	<b>3.399</b>

### Movimentazione Fondo Ammortamento

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Valore iniziale	(735)	(733)
Ammortamenti	(1)	(2)
<b>Valore finale</b>	<b>(736)</b>	<b>(735)</b>

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

## 8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione della voce "Partecipazioni in società collegate" dal 31 dicembre 2022 al 31 dicembre 2023.

### Partecipazioni in società collegate

(in migliaia di euro)	Movimentazione					31 dicembre 2023
	31 dicembre 2022	Riclassifica IFRS 5	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	Aumento di capitale	
SACBO SpA	45.420		5.724	(966)		50.178
Dufrital SpA	13.486		5.106	(3.213)		15.379
Disma SpA	2.922		193			3.115
Malpensa Logistica Europa SpA *	6.626	(6.626)				0
Areas Food Services Srl	3.194		1.306		1.961	6.461
Airport Handling SpA	10.530		397	(1.500)		9.427
<b>Totale</b>	<b>82.178</b>	<b>(6.626)</b>	<b>12.726</b>	<b>(5.679)</b>	<b>1.961</b>	<b>84.560</b>

\* In data 4 luglio 2023 SEA SpA ha concluso l'operazione di trasferimento dell'intera partecipazione detenuta in MLE, pari al 25% del capitale sociale, alla società BCUBE Air Cargo SpA.

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 capitale sociale di Areas Food Services Srl è stato aumentato da euro 746.700 a euro 1.500.000 (rimane invariata la quota di partecipazione di SEA al 40%). L'operazione rientra nel più ampio obiettivo strategico di SEA di valorizzare il comparto food&beverage avendo anche un governo diretto sulla qualità del servizio erogato al fine di migliorare la passenger experience.

In data 4 luglio 2023 SEA SpA ha concluso l'operazione di trasferimento dell'intera partecipazione detenuta in Malpensa Logistica Europa SpA (MLE) pari al 25% del capitale sociale alla società BCUBE Air Cargo SpA.

Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 31 dicembre 2023 ammonta a 84.560 migliaia di euro rispetto a 82.178 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.

## 8.6 Altre Partecipazioni

Si riporta di seguito l'elenco delle "Altre partecipazioni":

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

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle altre partecipazioni dell'esercizio 2023:

### Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	Movimentazione			31 dicembre 2023
	31 dicembre 2022	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	0			0
Romairport Srl	1			1
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>

## 8.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2023 è riepilogata di seguito:

### Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	(Rilascio) / accantonamento a conto economico	(Rilascio) / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2023
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	44.251	3.131		47.382
Svalutazione cespiti non ancora demoliti	592	1.941		2.533
Fondi rischi ed oneri	11.947	(4.695)		7.252
Fondo crediti tassato	8.617	(1.658)		6.959
Svalutazione magazzino - Fondo obsolescenza	371	(97)		274
Attualizzazione TFR (IAS 19)	(465)	160	8	(297)
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	5.638	157		5.795
Altre	2.087	(244)		1.844
Perdite fiscali SEA	45.053	(44.021)		1.032
<b>Totale imposte anticipate</b>	<b>118.092</b>	<b>(45.326)</b>	<b>8</b>	<b>72.774</b>
Ammortamenti	(2.294)	1.540		(754)
Allocazione plusvalore acquisizione SEA Prime	(4.029)	218		(3.811)
<b>Totale imposte differite</b>	<b>(6.323)</b>	<b>1.758</b>	<b>0</b>	<b>(4.565)</b>
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>111.768</b>	<b>(43.568)</b>	<b>8</b>	<b>68.209</b>

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

## 8.8 Altri crediti non correnti

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 14.921 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (60.496 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

La voce si riferisce, principalmente, all'attività relativa all'*indemnification right*, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione. La differenza rispetto all'esercizio precedente è legata principalmente all'attualizzazione dell'importo, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, oltre all'aggiornamento della stima.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento principalmente a depositi cauzionali attivi.

## 8.9 Rimanenze

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

### Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.701	2.874
Fondo obsolescenza magazzino	(971)	(1.316)
<b>Totale rimanenze</b>	<b>2.730</b>	<b>1.558</b>

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 obsolescenza magazzino pari a 971 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (1.316 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

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

## 8.10 Crediti commerciali

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

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Crediti commerciali verso clienti	134.327	109.402
Crediti commerciali verso imprese collegate	18.731	13.226
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>153.058</b>	<b>122.628</b>

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

Per i commenti sull'andamento dei crediti commerciali 2023 si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

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 descritto nelle precedenti note a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

### Fondo svalutazione crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Fondo iniziale	(103.414)	(124.331)
(Incrementi)/scioglimenti	5.714	5.688
Utilizzi	676	15.229
<b>Totale fondo svalutazione crediti commerciali</b>	<b>(97.024)</b>	<b>(103.414)</b>

La riduzione del fondo svalutazione crediti rispetto al 2023 è correlata alla revisione al rialzo dei rating avvenuta nel 2023. 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 verso clienti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dal Gruppo che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Gli utilizzi dell'esercizio 2023, pari a 676 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.

## 8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare dei crediti per imposte e degli altri crediti correnti:

### Crediti per imposte e altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Crediti per imposte	459	4.769
Altri crediti correnti	5.089	6.853
<b>Totale crediti per imposte e altri crediti correnti</b>	<b>5.548</b>	<b>11.622</b>

I crediti per imposte, pari a 459 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, si riferiscono per 124 migliaia di euro (1.813 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) a crediti IVA e per 335 migliaia di euro (499 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) ad altri crediti fiscali. Al 31 dicembre 2022 i crediti per imposte includevano 2.388 migliaia di euro di credito d'imposta riconosciuto alle imprese non energivore.

Si precisa che nel 2023, il Gruppo ha beneficiato del contributo, pari a 2.287 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo sotto forma di un credito di imposta, alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica durante il I e II trimestre 2023.

La voce "Altri crediti correnti" è dettagliabile nel modo seguente:

### Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Altri crediti	2.919	3.683
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	483	897
Anticipi verso compagnie assicurative	961	865
Crediti per incassi vari	726	966
Crediti per dividendi da incassare		442
<b>Totale altri crediti correnti</b>	<b>5.089</b>	<b>6.853</b>

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 5.089 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (6.853 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e si compone delle voci sotto descritte.

La voce "Altri crediti" pari a 2.919 migliaia di euro 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 anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 483 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (897 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), si riferiscono principalmente ai crediti verso dipendenti legati all'anticipazione dei buoni pasto non ancora maturati e ai crediti verso INPS e INAIL.

Gli anticipi verso compagnie assicurative, pari a 961 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (865 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti per incassi vari, pari a 726 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con telepass, carta di credito e POS e per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

I crediti per dividendi da incassare, iscritti al 31 dicembre 2022 per 442 migliaia di euro, relativi ad Airport Handling, sono stati incassati nel mese di febbraio 2023.

### 8.12 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 125.168 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, include la liquidità investita dalla Capogruppo SEA in strumenti monetari con durata superiore a 3 mesi, ma comunque in scadenza entro maggio 2024 e caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria essendo garantita la possibilità di estinzione anticipata.

### 8.13 Cassa e disponibilità liquide

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

#### Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Depositi bancari e postali	91.064	160.269
Denaro e valori in cassa	59	72
<b>Totale</b>	<b>91.123</b>	<b>160.341</b>

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2023 è in diminuzione di 69.218 migliaia di euro rispetto all'anno precedente.

La favorevole dinamica del cash-flow operativo ha permesso di finanziare gli investimenti, il servizio del debito e il pagamento a giugno 2023 del debito relativo alla seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea del 30 settembre 2019 e pari a 84,7 milioni di euro, il cui cash-out era stato sospeso durante il periodo pandemico. Sull'andamento del livello di liquidità ha però impattato (i) il rimborso anticipato di 25 milioni di euro relativi alla parte residua dei term loans bancari a tasso variabile sottoscritti nel 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19 e (ii) la liquidità investita per 125 milioni di euro in strumenti monetari con durata superiore a 3 mesi, in commento al paragrafo "Crediti finanziari correnti".

La composizione della liquidità al 31 dicembre 2023 si riferisce a:

- i. depositi bancari e postali per 91.064 migliaia di euro, di cui 50.000 migliaia di euro investiti in strumenti monetari, con durata inferiore a 3 mesi (in scadenza a gennaio 2024);
- ii. denaro e valori in cassa per 59 migliaia di euro.

Per dettagli sulla variazione della voce in commento si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato.

### 8.14 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2023 il capitale sociale della Società SEA 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 negli schemi di bilancio.

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2022	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2023
<b>Bilancio della Capogruppo</b>	<b>276.971</b>		<b>(26)</b>	<b>153.017</b>	<b>429.962</b>
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	7.818	(4)		866	8.680
Rettifiche per valutazione equity collegate	63.042			2.095	65.137
Altre scritture di consolidamento	(4.964)			233	(4.731)
<b>Bilancio Consolidato</b>	<b>342.867</b>	<b>(4)</b>	<b>(26)</b>	<b>156.211</b>	<b>499.048</b>

In data 28 aprile 2023 l'assemblea della Capogruppo ha approvato il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2022 di SEA S.p.A., redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, destinando l'utile dell'esercizio 2022 pari a Euro 194.918.804,50 nel seguente modo:

- euro 120.366.865,50 a totale copertura della perdita dell'esercizio 2020;
- euro 74.551.939,00 a Riserva Straordinaria.

## 8.15 Fondo rischi e oneri

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

### Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Accantonamenti/ Incrementi	(Utilizzi)/ (Decrementi)	(Scioglimenti)	31 dicembre 2023
Fondo di ripristino e sostituzione	200.676	52.521	(76.973)		176.224
Fondo oneri futuri	28.448	2.878	(2.534)	(9.860)	18.932
<b>Totale fondo rischi e oneri</b>	<b>229.124</b>	<b>55.399</b>	<b>(79.507)</b>	<b>(9.860)</b>	<b>195.156</b>

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino dedicati alla riapertura, avvenuta il 31 maggio 2023, del Terminal 2 di Malpensa e delle infrastrutture ad esso correlate e agli interventi eseguiti sulle infrastrutture di volo di Linate tra cui, la pavimentazione di tratti di piazzale e/o taxiway e l'adeguamento delle parti contigue alla pista rinominata 17/35. La colonna "(Utilizzi)/(Decrementi)" è comprensiva anche dell'attualizzazione del fondo di ripristino e sostituzione.

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

### Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Accantonamen- ti/Incrementi	(Utilizzi)/ (Decrementi)	(Scioglimenti)	31 dicembre 2023
Accantonamenti in materia di lavoro	7.654	2.570	(1.334)	(936)	7.954
Rischi fiscali	1.735				1.735
Fondi diversi	19.059	308	(1.200)	(8.924)	9.243
<b>Totale fondo oneri futuri</b>	<b>28.448</b>	<b>2.878</b>	<b>(2.534)</b>	<b>(9.860)</b>	<b>18.932</b>

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento dell'operatività del Gruppo. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2022.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce a:

- 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;
- 235 migliaia di euro all'importo accantonato dalla Capogruppo SEA in relazione agli avvisi di accertamento in materia di IVA (per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Gestione).



La voce "Fondi diversi" per 9.243 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 è composta nel modo seguente:

- 7.277 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 1.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 300 migliaia di euro (euro 3.000 migliaia al 31 dicembre 2022) per contenziosi legali di natura diversa;
- 666 migliaia di euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni.

Gli utilizzi si riferiscono principalmente al pagamento degli importi per chiusura di contenziosi con sentenza sfavorevole per le società del Gruppo.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione della presente comunicazione finanziaria, anche sulla base dei pareri dei consulenti che rappresentano il Gruppo nei contenziosi stessi, si ritiene che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali che potrebbero emergere.

## 8.16 Fondi relativi al personale

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

### Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Fondo iniziale	30.942	44.036
Riclassifica IFRS 5 (*)	(841)	
(Proventi)/oneri finanziari	980	631
Trasferimento personale	127	
Utilizzi	(3.835)	(7.844)
(Utili) / perdite attuariali	33	(5.881)
<b>Totale Fondi relativi al personale</b>	<b>27.406</b>	<b>30.942</b>

(\*) Saldo al 31 dicembre 2022 di Airport ICT Services, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Passività connesse alle attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

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

### Basi tecniche economiche-finanziarie

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

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

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2023 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto per la Capogruppo SEA.

### Variazione delle ipotesi

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
+ 1 % sul tasso di turnover	26.583	29.654
- 1 % sul tasso di turnover	26.430	29.416
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	26.834	29.895
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	26.190	29.191
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	26.004	28.898
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	27.030	30.107

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

### Durata media finanziaria dell'obbligazione

(valore espresso in anni)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Duration del piano	8,5	8,4

### Erogazioni previste

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

## 8.17 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	20.485	163.376	22.929	208.695
Debito per oneri su finanziamento	2.559		1.634	
<b>Debiti verso banche</b>	<b>23.044</b>	<b>163.376</b>	<b>24.563</b>	<b>208.695</b>
Debiti verso obbligazionisti		299.363		299.026
Debiti per oneri su obbligazioni	2.381		2.388	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2.071	11.157	2.044	11.795
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>4.452</b>	<b>310.520</b>	<b>4.432</b>	<b>310.821</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>27.496</b>	<b>473.896</b>	<b>28.995</b>	<b>519.516</b>

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 31 dicembre 2023 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, rappresentato dall'emissione obbligazionaria Bond SEA 10/2025 (espressa al costo ammortizzato) e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 46% con scadenza superiore a 5 anni e solo l'11% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

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

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022:

### Indebitamento finanziario netto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
A. Disponibilità Liquide	(91.123)	(160.341)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti	(125.168)	
<b>D. Liquidità (A)+(B)+(C)</b>	<b>(216.291)</b>	<b>(160.341)</b>
E. Debito finanziario corrente	7.011	6.066
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	20.485	22.928
<b>G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)</b>	<b>27.496</b>	<b>28.994</b>
<b>H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)</b>	<b>(188.795)</b>	<b>(131.347)</b>
I. Debito finanziario non corrente	174.533	220.491
J. Strumenti di debito	299.363	299.026
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
<b>L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)</b>	<b>473.896</b>	<b>519.517</b>
<b>M. Totale indebitamento finanziario continuing operation (H+L)</b>	<b>285.101</b>	<b>388.170</b>
N. Indebitamento finanziario netto Attività destinate alla vendita	(2.768)	
<b>O. Totale indebitamento finanziario netto (M+N)</b>	<b>282.333</b>	<b>388.170</b>

A fine dicembre 2023 l'indebitamento finanziario netto, pari a 282.333 migliaia di euro, registra un decremento di 105.837 migliaia di euro rispetto a fine 2022, in cui era pari a 388.170 migliaia di euro.

L'indebitamento finanziario netto continuing operation (secondo l'applicazione dell'IFRS 5) a fine 2023 non include la liquidità in capo a Airport ICT Services, pari ad euro 2.768 migliaia, per la quale è in corso l'operazione di cessione della partecipazione.

Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto hanno influito:

- la dinamica della liquidità per la positiva performance economico-finanziaria registrata nel corso del 2023 considerando "Cassa e disponibilità liquide" e "Crediti finanziari correnti";
- la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2023 sono state pari a 22.939 migliaia di euro);
- il rimborso anticipato di 25.000 migliaia di euro, relativi alla parte residua dei term loans bancari a tasso variabile sottoscritti nel 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, al fine di ottimizzare la struttura finanziaria del Gruppo SEA in un contesto di mercato caratterizzato da tassi in crescita;
- minor debito per leasing per 611 migliaia di euro, derivante dal processo di ammortamento dei contratti in essere.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per *leasing*, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2023 rispettivamente a 2.070 migliaia di euro e 11.157 migliaia di euro.

### Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura varia e minuta	438	1.239	630	1.310
Automezzi	1.483	7.558	1.379	8.264
Mezzi di carico e scarico	115	130		
Terreni	35	2.230	35	2.221
<b>Totale</b>	<b>2.071</b>	<b>11.157</b>	<b>2.044</b>	<b>11.795</b>

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 8.3 "Diritti d'uso beni in leasing".

### Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento indiretto e soggetto a condizioni del Gruppo al 31 dicembre 2023 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non si trovano riflessi nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che il Gruppo potrebbe dover soddisfare:

- i. i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
  - fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 31 dicembre 2023 è pari a 176.224 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;
  - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. L'ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2023 è pari a 1 milione di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;
  - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2023 a 27.406 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.16;
- ii. non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali Ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente.
- iii. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 843 migliaia di euro (euro 342 migliaia al 31 dicembre 2022). I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 8.19;
- iv. le garanzie e gli impegni sottoscritte dal Gruppo al 31 dicembre 2023 sono descritte al paragrafo 14.

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2023 e delle altre variazioni.

(in migliaia di euro)	Finanziamenti	Prestiti obbligazionari	Debito per oneri su finan. ti e prestiti obbligaz.ri	Debiti per leasing	Crediti finanziari per time deposit	Totale
<b>31 dicembre 2022</b>	<b>231.625</b>	<b>299.026</b>	<b>4.022</b>	<b>13.839</b>	<b>0</b>	<b>548.512</b>
<b>Flussi di cassa:</b>						
-Rimborso quota capitale	(47.940)					(47.940)
-Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2022			(4.022)			(4.022)
-Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16				(2.352)		(2.352)
-Accensione time deposit					(125.000)	(125.000)
<b>Totale flussi di cassa</b>	<b>(47.940)</b>	<b>0</b>	<b>(4.022)</b>	<b>(2.352)</b>	<b>(125.000)</b>	<b>(179.314)</b>
<b>Altre variazioni:</b>						
-Effetto costo ammortizzato	176	337				513
-Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			4.940			4.940
-Variazione debito per leasing finanziario IFRS16				1.741		1.741
-Ratei su interessi attivi da time deposit					(168)	(168)
<b>Totale Altre variazioni</b>	<b>176</b>	<b>337</b>	<b>4.940</b>	<b>1.741</b>	<b>(168)</b>	<b>7.026</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2023</b>	<b>183.861</b>	<b>299.363</b>	<b>4.940</b>	<b>13.228</b>	<b>(125.168)</b>	<b>376.224</b>

## 8.18 Altri debiti non correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri debiti non correnti".

### Altri debiti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Debiti verso dipendenti	1.412	5.099
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	409	1.491
<b>Totale</b>	<b>1.821</b>	<b>6.590</b>

Il saldo al 31 dicembre 2023 è interamente imputabile alla quota non corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o ordinaria). Relativamente a questa procedura è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

## 8.19 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali.

### Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Debiti verso fornitori	174.686	179.760
Acconti	1.857	2.157
Debiti verso imprese collegate	8.779	8.641
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>185.322</b>	<b>190.558</b>

I debiti commerciali 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 2023 ammontano a 1.857 migliaia di euro (2.157 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2023 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 843 migliaia di euro (342 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

Per quanto riguarda i debiti verso le società collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 10 relativa ai rapporti con parti correlate.

## 8.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte sono costituiti da:

### Debiti per imposte dell'esercizio

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	3.955	3.755
Debiti per imposte dirette	15.371	6.434
Debiti IVA	1.664	1.274
Altri debiti di natura fiscale	19	4
<b>Totale debiti per imposte dell'esercizio</b>	<b>21.009</b>	<b>11.467</b>

La variazione del saldo è generata principalmente dalle imposte correnti.

## 8.21 Altri debiti

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri debiti".

### Altri debiti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	126	84.832
Servizi antincendio aeroportuali	97.809	91.591
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	44.114	41.703
Altri debiti diversi	28.154	18.851
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	20.118	17.474
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	18.747	18.684
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.701	12.394
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.587	2.701
Depositi cauzionali di terzi	3.899	2.176
Debiti verso altri per trattenute c/dip	146	164
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	62	73
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	96	84
<b>Totale Altri debiti</b>	<b>228.559</b>	<b>290.727</b>

Il saldo della voce "Altri debiti" evidenzia un decremento di 62.168 migliaia di euro, passando da 290.727 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 a 228.559 migliaia di euro al 31 dicembre 2023. Tale variazione è ascrivibile, principalmente, alla riduzione dei debiti verso azionisti per dividendi a seguito dei pagamenti effettuati nel corso dell'esercizio 2023.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)". La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR Roma avanzato dalla Società, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza del dicembre 2019. La Società ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti. In data 24 maggio 2022 è stata depositata la sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con la quale sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'E-NAC. Con atto depositato in data 30 agosto 2022, le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza. Con ordinanza del 20 novembre 2023 la causa era stata trattenuta in decisione con fissazione dei termini di legge per il deposito delle memorie conclusionali e repliche, SEA vi ha adempiuto in data 12 dicembre 2023. In data 10 gennaio 2024 è stata pubblicata la sentenza della Corte di Appello di Roma n. 46/2024 con cui è stato respinto l'appello promosso dalle Amministrazioni avverso la sentenza del Tribunale di Roma n. 1870/2018, confermando pertanto la giurisdizione del Giudice Tributario. In pari data, però, è stata pubblicata anche la sentenza n.990/2024 della Corte di Cassazione, resa nel giudizio promosso dalle Amministrazioni nei confronti di distinte società di gestione aeroportuale, nella quale è stato affermato che «L'obbligo che l'art. 1, comma 1328, della l. n. 296/2006 pone a carico delle società aeroportuali, di alimentare, in proporzione al traffico generato, il Fondo antincendi, ha natura di tributo vincolato "al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti", ponendosi il vincolo di destinazione limitatamente alla fase d'impiego del gettito con la conseguenza che la successiva previsione di cui all'art. 4, comma 3 – bis del d. l. n. 185/2008, come inserita, in sede di conversione, dalla l. n. 2/2009».

La voce "Debiti per addizionali su diritti di imbarco" rappresenta le addizionali istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015.

La voce "Altri debiti diversi", pari a 28.154 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (18.851 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), si riferisce per 18.716 migliaia di euro (13.068 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

L'incremento dei "Debiti verso dipendenti per competenze maturate" è riconducibile principalmente agli stanziamenti relativi al CCNL scaduto a dicembre 2022.



## 9. CONTO ECONOMICO

### 9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2023 e 2022. Tali dati, come illustrato nella Nota 7 "Informativa per settori operativi" riflettono la vista gestionale e manageriale dei business in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto differiscono rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

I ricavi di gestione 2023 includono 38.884 migliaia di euro incassati nel 2023 e relativi alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dai successivi gradi di giudizio in materia di diritti aeroportuali.

I ricavi di gestione 2022 includono contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia, di cui 142.608 migliaia di euro attribuibili al settore Commercial Aviation e 1.493 migliaia di euro attribuibili al settore General Aviation. Tale attribuzione è stata costruita sulla base dei dati presenti nel documento di richiesta di contribuzione redatto dal Gruppo SEA e asseverato da un terzo indipendente.

I ricavi di seguito commentati sono esposti al netto di tali componenti non ricorrenti pari a 38.884 migliaia di euro nel 2023 e 144.101 migliaia di euro nel 2022.

#### Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	2023	2023 al netto del risarcimento del contenzioso tariffe	2022	2022 al netto dei Contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	745.267	706.383	718.032	575.424
Ricavi di Gestione General Aviation	17.465	17.465	16.808	15.315
<b>Totale Ricavi di gestione</b>	<b>762.732</b>	<b>723.848</b>	<b>734.840</b>	<b>590.739</b>

#### Ricavi di Gestione Commercial Aviation

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

#### Ricavi di gestione Aviation

(in migliaia di euro)	2023	2022
Diritti e infrastrutture centralizzate	358.794	298.563
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	42.315	34.913
Utilizzo spazi in regime regolamentato	11.664	9.966
<b>Totale Ricavi di gestione Aviation</b>	<b>412.773</b>	<b>343.442</b>

La variazione dei ricavi di gestione Aviation è ampiamente spiegata nella Relazione sulla Gestione a cui si rimanda.

L'andamento dei ricavi di gestione Aviation dell'esercizio 2023 registra un incremento di 69.331 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è strettamente legata all'andamento dei volumi di traffico, in ripresa a partire dalla seconda metà dell'esercizio 2022 grazie all'allentarsi delle limitazioni agli spostamenti domestici ed intra europei.

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

### Ricavi di gestione Non Aviation

(in migliaia di euro)	2023	2022
Retail	126.054	94.358
Parcheggi	81.454	65.789
Cargo	20.695	18.192
Pubblicità	9.177	6.997
Servizi premium	26.255	19.863
Real estate	7.131	5.601
Servizi e altri ricavi	22.844	21.182
<b>Totale Ricavi di gestione Non Aviation</b>	<b>293.610</b>	<b>231.982</b>

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

### Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	2023	2022
Shops	64.769	45.719
Food & Beverage	29.562	23.251
Car Rental	22.548	18.743
Servizi bancari	9.175	6.645
<b>Totale Retail</b>	<b>126.054</b>	<b>94.358</b>

### 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 e presso l'aeroporto di Malpensa. I ricavi del *business* General Aviation sono pari a 17.465 migliaia di euro e registrano un incremento del 14% rispetto all'esercizio precedente per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

## 9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

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

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Capogruppo 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 miglione dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 8.1.

## 9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

### Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	2023	2022
Salari, stipendi e oneri sociali	165.046	154.282
Trattamento fine rapporto	7.690	7.724
Altri costi del lavoro	5.847	30.521
<b>Totale</b>	<b>178.583</b>	<b>192.527</b>

Nell'esercizio 2023 il costo del lavoro del Gruppo è diminuito di 13.944 migliaia di euro (-7,2%) rispetto all'esercizio 2022, passando da 192.527 migliaia di euro a 178.583 migliaia di euro.

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

Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent passa da 2.627 nel 2022 a 2.510 nel 2023 (-4,5%).

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi gennaio-dicembre 2023 e gennaio-dicembre 2022:

#### Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Gennaio-Dicembre 2023		Gennaio-Dicembre 2022	
		%		%
Dirigenti	46	1,8%	45	1,7%
Quadri	256	10,2%	272	10,4%
Impiegati	1.501	59,8%	1.591	60,6%
Operai	525	20,9%	593	22,6%
<b>Totale dipendenti subordinati</b>	<b>2.328</b>	<b>92,7%</b>	<b>2.501</b>	<b>95,2%</b>
Dipendenti somministrati	182	7,3%	126	4,8%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.510</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.627</b>	<b>100,0%</b>

#### 9.4 Materiali di consumo

La voce relativa ai "Materiali di consumo" è rappresentabile dalla tabella di seguito.

##### Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2023	2022
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	10.400	10.325
Variazione delle rimanenze	(1.172)	180
<b>Totale</b>	<b>9.228</b>	<b>10.505</b>

I costi per materiali di consumo passano da 10.505 migliaia di euro nel 2022 a 9.228 migliaia di euro nel 2023 evidenziando un decremento di 1.277 migliaia di euro rispetto al 2022.

#### 9.5 Altri costi operativi

La tabella relativa agli "Altri costi operativi" è la seguente:

##### Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	2023	2022
Costi per gestione infrastrutture	74.397	100.808
Canoni pubblici	40.867	34.470
Costi di manutenzione ordinaria	34.934	27.338
Costi per servizi al passeggero	28.109	23.673
Pulizia	15.987	14.773
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	984	954
Altri costi	46.528	41.387
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>241.806</b>	<b>243.403</b>

Nell'esercizio 2023 la voce "Altri costi operativi" ha subito una riduzione di 1.597 migliaia di euro rispetto al 2022, nonostante l'aumento dei costi legati ai maggiori volumi di traffico, ai costi sorgenti dalla riapertura del Terminal 2 di Malpensa, e dall'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali, grazie alla significativa riduzione dei prezzi delle materie prime energetiche che hanno inciso in maniera significativa sulla contrazione dei costi energetici.

Si precisa che i costi del 2023 beneficiano del contributo, pari a 2.287 migliaia di euro (6.099 migliaia di euro nel 2022), riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica, sotto forma di un credito di imposta sulle spese energetiche sostenute nel corso dell'esercizio. Il Gruppo ha iscritto tale contributo a diretta riduzione del costo al quale il contributo è associato. Nel corso del 2023, l'ammontare del credito d'imposta è stato interamente utilizzato in compensazione con altri debiti tributari.

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

## 9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 30.832 migliaia di euro nel 2022 a 36.204 migliaia di euro nel 2023. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento, per la quale si rimanda alle Note 8.1 e 8.2.

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*.

## 9.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa a "Accantonamenti e svalutazioni" è dettagliabile come segue:

### Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	2023	2022
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti	13.147	(5.688)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	(6.983)	943
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)</b>	<b>6.164</b>	<b>(4.745)</b>

Nel 2023 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo negativo per il conto economico pari a 6.164 migliaia di euro (saldo positivo 2022 pari a 4.745 migliaia di euro). Tale voce comprende gli accantonamenti netti dei crediti commerciali e degli altri crediti e gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri.

Le svalutazioni dei crediti ammontano complessivamente a 13.147 migliaia di euro e sono state effettuate coerentemente a quanto disposto dall'IFRS 9.

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

Gli scioglimenti netti ai fondi oneri futuri, pari a un valore di 6.983 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (943 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai fondi rischi in materia di zonizzazione acustica parzialmente compensati da accantonamenti in materia di lavoro. Per il dettaglio si veda la movimentazione alla Nota 8.15.

## 9.8 Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

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

### Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	2023	2022
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	52.521	30.671

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio per complessivi 52.521 migliaia di euro, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessionario".

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

## 9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

### Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2023	2022
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	57.406	48.408
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	10.497	13.874
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.486	2.541
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>70.389</b>	<b>64.823</b>

L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette, da un lato, il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e dall'altro l'ammortamento dei nuovi cespiti entrati in esercizio nell'anno.

## 9.10 Proventi (oneri) da partecipazioni

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

### Proventi (oneri) da partecipazioni

(in migliaia di euro)	2023	2022 riesposto	2022 approvato
SACBO SpA	5.724	8.050	8.050
Dufrital SpA	5.106	3.818	3.818
Disma SpA	193	355	355
Malpensa Logistica Europa SpA *			1.933
Areas Food Services Srl	1.306	914	914
Airport Handling SpA	397	2.393	2.393
<b>Valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni</b>	<b>12.726</b>	<b>15.530</b>	<b>17.463</b>
<b>Altri proventi (oneri)</b>	<b>30</b>		
<b>Totale proventi (oneri) da partecipazioni</b>	<b>12.756</b>	<b>15.530</b>	<b>17.463</b>

\* In data 4 luglio 2023 SEA SpA ha concluso l'operazione di trasferimento dell'intera partecipazione detenuta in MLE, pari al 25% del capitale sociale, alla società BCUBE Air Cargo SpA.

I proventi netti da partecipazioni mostrano un saldo di 12.756 migliaia di euro e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli altri proventi e oneri. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili internazionali di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28.

Nel confronto con l'esercizio precedente si sottolinea che il risultato 2022 delle collegate SACBO e Airport Handling era in parte legato al riconoscimento dei fondi previsti sia dalla "Legge di bilancio 2021" sia dalla Regione Lombardia.

### 9.11 Proventi e oneri finanziari

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

#### Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2023	2022
Utili su cambi	13	8
Interessi attivi c/c bancari	3.288	135
Interessi attivi diversi	11.725	654
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>15.026</b>	<b>797</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(17.657)	(13.858)
Commissioni su finanziamenti	(1.754)	(2.684)
Perdite su cambi	(14)	(15)
Oneri finanziari su TFR	(980)	(631)
Oneri finanziari su Leasing	(270)	(269)
Altri	(718)	(731)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(21.393)</b>	<b>(18.188)</b>
Effetto netto attualizzazioni	10.641	
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>4.274</b>	<b>(17.391)</b>

I proventi finanziari netti del 2023 ammontano a 4.274 migliaia di euro mentre il 2022 mostrava un saldo di oneri finanziari pari a 17.391 migliaia di euro.

Tale dinamica è stata determinata principalmente da:

- maggiori interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine per 3.799 migliaia di euro, su cui incide (i) l'aumento del costo medio dell'indebitamento determinato dalla dinamica crescente dei tassi di interesse, parzialmente compensato (ii) il minor ammontare del debito lordo medio di periodo, su cui incide il rimborso totale, anche anticipato, dei term loans bancari sottoscritti tra il 2020 e 2021 per far fronte alla pandemia Covid-19;
- minori commissioni su finanziamenti per 930 migliaia di euro su cui incide il minor debito *outstanding* e il processo di ridefinizione delle linee RCFs effettuato nel corso del 2022;
- maggiori proventi finanziari di cui (i) 11.498 migliaia di euro per gli interessi legali relativi al risarcimento a seguito dell'esecuzione della sentenza n. 9406/2023 della Corte di Cassazione e (ii) 3.515 migliaia di euro relativi ai proventi ottenuti grazie alla negoziazione di favorevoli condizioni di remunerazione a vista sui c/c bancari, in linea con la dinamica crescente dei tassi di interesse, e all'impiego delle giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve termine caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria;
- effetto netto derivante dall'attualizzazione delle poste dell'attivo e del passivo patrimoniale, come previsto dall'IFRS 9, che ha comportato la rilevazione di proventi finanziari netti pari a 10.641 migliaia di euro.

## 9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

### Imposte

(in migliaia di euro)	2023	2022
Imposte correnti	24.236	8.197
Imposte differite / (anticipate)	43.568	4.952
<b>Totale</b>	<b>67.804</b>	<b>13.149</b>

L'aliquota IRES per tutte le società del Gruppo è pari al 24%. 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%.

La riconciliazione tra l'aliquota fiscale teorica e effettiva è esposta nella tabella seguente.

(in migliaia di euro)	2023	%	2022 riesposto	%	2022 approvato	%
<b>Utile/Perdita prima delle imposte</b>	<b>223.240</b>		<b>197.639</b>		<b>199.572</b>	
Imposte sul reddito teoriche	53.578	24,0%	47.433	24,0%	47.897	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	3.356	1,5%	(38.443)	-19,5%	(38.443)	-19,3%
IRAP	10.192	4,6%	2.656	1,3%	2.656	1,3%
Altro	678	0,3%	1.503	0,8%	1.039	0,5%
<b>Totale</b>	<b>67.804</b>	<b>30,4%</b>	<b>13.149</b>	<b>6,7%</b>	<b>13.149</b>	<b>6,6%</b>

Nell'esercizio 2023 le imposte ammontano a 67.804 migliaia di euro (13.149 migliaia di euro nel 2022).

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

Si rimanda alla nota 8.7 per ulteriori dettagli.

## 9.13 Risultato netto da attività cessate

Il risultato netto delle attività cessate mostra un risultato positivo pari a 775 migliaia di euro. Si rinvia per gli approfondimenti al paragrafo 6.1.

## 9.14 Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo il risultato 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 del risultato base per azione.

Pertanto, il risultato base per azione al 31 dicembre 2023 risulta pari a 0,62 euro (risultato netto dell'esercizio 156.207 migliaia di euro / n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 31 dicembre 2022 era pari a 0,73 euro per azione (risultato netto dell'esercizio 182.460 migliaia di euro / n. azioni in circolazione 250.000.000).



## 10. 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 2023 e al 31 dicembre 2022, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2023 e 2022, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.

### Rapporti del Gruppo con Parti correlate

31 dicembre 2023					
(in migliaia di euro)	Crediti commerciali	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Imprese collegate</i>					
SACBO <sup>(*)</sup>	1.146		424	2.411	12.665
Dufrital	7.912		187	40.577	(2)
Areas Food Services	6.582		2.455	16.553	5.626
Disma	138		117	253	(5)
Airport Handling	2.953		5.596	11.475	19.332
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>18.731</b>	<b>-</b>	<b>8.779</b>	<b>71.269</b>	<b>37.616</b>
<i>Altre parti correlate</i>					
Malpensa Logistica Europa (saldi economici al 30 06 2023)	n.d.	n.d.	n.d.	3.242	(10)
Airport ICT Services <sup>(**)</sup>	266	175	1.175	n.d.	n.d.
<b>Totale parti correlate</b>	<b>18.997</b>	<b>175</b>	<b>9.954</b>	<b>74.511</b>	<b>37.606</b>
Totale voce di bilancio	153.058	14.921	185.322	762.732	429.617
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>12,41%</b>	<b>1,17%</b>	<b>5,37%</b>	<b>9,77%</b>	<b>8,75%</b>

<sup>(\*)</sup> La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata;

<sup>(\*\*)</sup> Attività destinate alla vendita ai sensi dell'IFRS 5;

31 dicembre 2022						
(in migliaia di euro)	Crediti commerciali	Crediti Finanziari correnti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)	Proventi finanziari
<i>Imprese controllate</i>						
SEA Energia (saldi economici al 29 09 2022)	n.d.		n.d.	1.755	65.000	607
<i>Imprese collegate</i>						
SACBO <sup>(*)</sup>	737		513	1.261	11.713	
Dufrital	6.421		116	29.333	2	
Malpensa Logistica Europa	1.087		1.247	4.619	(20)	
Areas Food Services (già SEA Services Srl)	871		1.633	4.346	4.004	
Disma	130		115	222	(7)	
Airport Handling	3.780	442	5.017	11.539	17.489	
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>13.026</b>	<b>442</b>	<b>8.641</b>	<b>51.320</b>	<b>33.181</b>	
<b>Totale parti correlate</b>	<b>13.026</b>	<b>442</b>	<b>8.641</b>	<b>53.075</b>	<b>98.181</b>	<b>607</b>
Totale voce di bilancio	122.628	6.853	190.558	734.840	446.435	797
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>10,62%</b>	<b>6,45%</b>	<b>4,53%</b>	<b>7,22%</b>	<b>21,99%</b>	<b>76,16%</b>

<sup>(\*)</sup> La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO 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 2023 e al 31 dicembre 2022, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

## Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 31 dicembre 2023				
	Partecipazioni in imprese collegate	Azionisti per dividendi	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(4.216)		(4.216)	273.172	-1,5%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	4.191		4.191	(65.047)	-6,4%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(84.710)	(84.710)	(277.343)	30,5%

## Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 31 dicembre 2022				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(14.516)		(14.516)	308.315	-4,7%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	588		588	(20.522)	-2,9%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		20.542	20.542	(261.625)	-7,9%

Le transazioni tra il Gruppo e le parti correlate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 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 Areas Food Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (Areas Food Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

Quanto ai rapporti fra SEA e la controllata Airport ICT Services, le operazioni attengono alla fornitura in favore degli Aeroporti di Milano, delle attività ICT "non-business specific" di SEA; nonché a un accordo per la prestazione, da parte della SEA in favore Airport ICT Services, di servizi di natura amministrativa (tra cui supply chain, servizi di finance e insurance e corporate affairs).

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

### 10.1 Altri rapporti con Parti correlate

#### SACBO SpA

Nel corso del 2023 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 966 migliaia di euro;

#### Dufrital SpA

Nel corso del 2023 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 3.213 migliaia di euro;

#### Airport Handling SpA

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

## 11. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 716 migliaia di euro (694 migliaia di euro per l'esercizio 2022).

## 12. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2023 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 268 migliaia di euro (261 migliaia di euro nell'esercizio 2022).

## 13. COMPENSI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

I compensi riconosciuti dalla Società SEA SpA e dalle sue controllate per l'esercizio 2023 alla società EY SpA sono stati pari a 181 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 15 migliaia di euro per altre attività.

I compensi della Società di revisione sono esposti al netto dei contributi CONSOB.

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

## 14. IMPEGNI E GARANZIE

### 14.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 83.227 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (44.766 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato.

#### Dettaglio Impegni per progetto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	60.294	31.338
Realizzazione opere di riconfigurazione del piazzale cargo di Malpensa	12.263	
Interventi relativi alla realizzazione di un nuovo hangar presso lo scalo di Linate Prime		4.243
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	3.679	4.755
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.735	1.966
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	3.760	1.169
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	1.496	1.295
<b>Totale impegni per progetto</b>	<b>83.227</b>	<b>44.766</b>

## 14.2 Garanzie

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

- due fidejussioni bancarie, pari ciascuna a 32.813 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 31.000 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- due fidejussioni per un totale di 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) per progetti co-finanziati dall'Unione Europea;
- 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 2.200 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 "Area addestrativa E.I." di Lonate Pozzolo;
- 534 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

## 15. 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.

## 16. PASSIVITÀ POTENZIALI

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a crediti (Nota 8.10) e rischi operativi (Nota 8.15).

## 17. ATTIVITÀ POTENZIALI

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Principali contenuti in essere al 31 dicembre 2023".

## 18. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2023 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

## 19. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2023, il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- A seguito della sentenza n. 9406/2023 della Corte di Cassazione, pubblicata in data 5 aprile 2023 che ha confermato i precedenti gradi di giudizio, la Capogruppo ha incassato 50.609 migliaia di euro (comprensivi della quota interessi e liquidazione spese di giudizio) quale risarcimento per il mancato adeguamento annuale dei diritti aeroportuali, nella misura pari al tasso di inflazione programmata. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto al pagamento nel mese di dicembre. Tale provento è stato rilevato a conto economico nell'esercizio 2023;
- A seguito degli interventi legislativi L. 197/2022, DL. n. 34/2023, il Gruppo ha beneficiato di un contributo, sotto forma di un credito di imposta, di 2.287 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti nell'esercizio 2023, per l'acquisto di energia elettrica; tale contributo è stato rilevato nella voce "Altri costi operativi" a diretta riduzione del costo al quale il beneficio è associato. Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 8.11 e 9.5;
- In data 4 luglio 2023 SEA SpA ha concluso l'operazione di trasferimento dell'intera partecipazione detenuta in Malpensa Logistica Europa SpA (MLE) pari al 25% del capitale sociale alla società BCUBE Air Cargo SpA.

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

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

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
SEA Spa	Stato	Credito d'imposta a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti nel 2023 per l'acquisto della componente energetica (L. 197/2022, DL. n. 34/2023)	2.266
SEA Prime Spa	Stato	Credito d'imposta a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti nel 2023 per l'acquisto della componente energetica (L. 197/2022, DL. n. 34/2023)	21

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


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

## 21. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2023

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione*

**Michaela Castelli**





# Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

**Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023**

**Relazione della società di revisione indipendente  
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e  
dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014**



EY S.p.A.  
Via Meravigli, 12  
20123 Milano

Tel: +39 02 722121  
Fax: +39 02 722122037  
ey.com

## Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

Agli Azionisti della  
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico consolidato, dal conto economico consolidato complessivo, dal rendiconto finanziario consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio consolidato che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Altri Aspetti

Il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 12 aprile 2023 ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.

#### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto, su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

EY S.p.A.  
Sede Legale: Via Meravigli, 12 - 20123 Milano  
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma  
Capitale Sociale Euro 2.500.000,00 i.v.  
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAA di Milano Monza Brianza Lodi  
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003  
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998

A member firm of Ernst & Young Global Limited





Abbiamo identificato il seguente aspetto chiave della revisione contabile:

Aspetto chiave	Risposte di revisione
<b>Stima del fondo di ripristino e sostituzione</b>	
<p>Il Fondo di ripristino e sostituzione (il "Fondo"), iscritto nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2023, ammonta a Euro 176,2 milioni e include la stima del valore attuale degli oneri relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione, che il Gruppo stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere.</p> <p>I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che, per loro natura, implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, in particolare, con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.</p> <p>Il paragrafo "Fondi di ripristino e sostituzione dei beni in concessione" della nota 2.7 "Criteri di valutazione" e la nota 8.15 "Fondo rischi e oneri" delle note esplicative al bilancio consolidato illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la comprensione dell'accordo di concessione da cui origina l'obbligazione;</li> <li>la comprensione del processo utilizzato dal Gruppo ai fini della determinazione del Fondo;</li> <li>l'analisi critica della ragionevolezza delle assunzioni alla base del calcolo del Fondo, tramite la verifica della coerenza delle stesse rispetto al piano aziendale 2024-2028 approvato dagli amministratori ed alle proiezioni 2029-2043 elaborate dal Gruppo;</li> <li>l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente;</li> <li>l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo occorsi nell'esercizio 2023;</li> <li>la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo dell'attualizzazione del Fondo.</li> </ul> <p>Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio consolidato in relazione all'aspetto chiave.</p>

### Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.





Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

### **Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato**

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;



- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

### **Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014**

L'assemblea degli azionisti della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. ci ha conferito in data 28 aprile 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

#### **Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58**

Gli amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.



Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato del gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c. 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

**Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254**

Gli amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Milano, 11 aprile 2024

EY S.p.A.

Paolo Zocchi  
(Revisore Legale)

**SEA SPA**

**BILANCIO SEPARATO**

Bilancio

Separato

## PROSPETTI CONTABILI

### SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

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

## CONTO ECONOMICO

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

## CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

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



## RENDICONTO FINANZIARIO

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

<sup>(\*)</sup> Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(in euro)	Capitale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva Utile / (Perdita) Attuariale	Riserva straordinaria	Perdite a nuovo L.178 del 30/12/2020	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
<b>Saldo al 1 gennaio 2022</b>	<b>27.500.000</b>	<b>14.813.951</b>	<b>(4.514.472)</b>	<b>174.649.041</b>	<b>(120.366.865)</b>	<b>5.500.000</b>	<b>60.288.176</b>	<b>130.369.831</b>	<b>(80.287.615)</b>	<b>77.582.216</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>										
Destinazione del risultato di esercizio 2021				(80.287.615)				(80.287.615)	80.287.615	0
<b>Altri movimenti</b>										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo			4.470.673					4.470.673		4.470.673
Risultato dell'esercizio									194.918.805	194.918.805
<b>Saldo al 31 dicembre 2022</b>	<b>27.500.000</b>	<b>14.813.951</b>	<b>(43.799)</b>	<b>94.361.426</b>	<b>(120.366.865)</b>	<b>5.500.000</b>	<b>60.288.176</b>	<b>54.552.889</b>	<b>194.918.805</b>	<b>276.971.694</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>										
Destinazione del risultato di esercizio 2022				74.551.940	120.366.865			194.918.805	(194.918.805)	0
<b>Altri movimenti</b>										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo			(25.457)					(25.457)		(25.457)
Risultato dell'esercizio									153.016.747	153.016.747
<b>Saldo al 31 dicembre 2023</b>	<b>27.500.000</b>	<b>14.813.951</b>	<b>(69.256)</b>	<b>168.913.366</b>	<b>0</b>	<b>5.500.000</b>	<b>60.288.176</b>	<b>249.446.237</b>	<b>153.016.747</b>	<b>429.962.984</b>



## NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO SEPARATO

### 1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

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

Al 31 dicembre 2023 SEA non detiene azioni proprie e la suddivisione dell'azionariato è esposta nella tabella sottostante:

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

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

Nell'esercizio 2023 le performance economiche e i dati di traffico, risultando entrambi superiori rispetto alle previsioni, confermano la ripresa già rilevata nell'esercizio 2022. La Società monitora costantemente le condizioni macroeconomiche e geopolitiche che potrebbero avere un impatto sui propri risultati. Per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla gestione.

### 2. SINTESI DEI PRINCIPI CONTABILI ADOTTATI

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

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

#### 2.1 Base di preparazione

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

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

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

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

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

Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2023 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri, non sussistono incertezze significative circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio. Con riferimento a tale aspetto, si rimanda alle considerazioni svolte nella Relazione sulla Gestione.

### **L. 197/2022 (cd Legge di bilancio 2023) e DL 34/2023 (cd Decreto Legge Bollette)**

Il quadro normativo sopra citato ha definito, anche per l'esercizio 2023, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto

della componente energia. Il contributo è pari al 35% della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica del I trimestre e al 10% della spesa sostenuta nel II trimestre.

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

Avendo SEA verificato di rispondere ai requisiti imposti dal legislatore per poter accedere al beneficio e avendo effettuato i conteggi sulla base delle fatture d'acquisto ricevute, comprovanti l'incremento del costo della componente energetica come richiesto dalla normativa, si è provveduto a contabilizzare nel 2023 il beneficio derivante dal contributo. Essendo quest'ultimo finalizzato a favorire le imprese nell'acquisto dell'energia elettrica effettivamente utilizzata nel I e II trimestre 2023, la contabilizzazione adottata è quella a diretta riduzione dei costi per acquisto di energia elettrica dell'esercizio 2023. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 17.

### **Modalità di presentazione degli schemi di bilancio**

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

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

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

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

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

2014-2021" (rimborsato nel 2021) e "SEA 3 1/2 2020-2025", ha adottato i principi contabili IFRS 8 "Settori operativi" e IAS 33 "Risultato per azione", la cui informativa è esposta nel Bilancio Consolidato alla Nota 7 e 9.14.

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

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

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

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

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

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2023, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	19 nov '21	23 nov '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
<i>Amendments to IAS 8 Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates</i>	02 mar '22	03 mar '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies</i>	02 mar '22	03 mar '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
<i>Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction</i>	11 ago '22	12 ago '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23
<i>Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 - Comparative Information</i>	08 sett '22	09 sett '22	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '23	01 gen '23

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

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

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

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: - Classification of Liabilities as Current or Non-current Date; - Classification of Liabilities as Current or Non-current - Deferral of Effective Date and; - Non-current Liabilities with Covenants</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
<i>Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
<i>Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2025

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2023 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

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

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

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

## 2.4 Criteri di valutazione

### Aggregazioni aziendali e avviamento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Immobilizzazioni immateriali

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

eventuali perdite di valore. Le tipologie di immobilizzazioni immateriali sono le seguenti:

#### (a) Diritti sui beni in concessione

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

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

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

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

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

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo

"Fondi rischi e oneri - Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione".

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

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

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

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

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

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

##### **Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti simili**

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

##### **Computer software**

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

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

##### **Immobilizzazioni materiali**

Le immobilizzazioni materiali includono sia i beni immobili che i beni mobili.

##### **Beni immobili**

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

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

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

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

## Beni mobili

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

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

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

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

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

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

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

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

## Diritto d'uso su beni in leasing

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

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

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

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

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



### Investimenti immobiliari

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

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

### Partecipazioni in società controllate e collegate

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

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di patrimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

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

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

### Perdite di valore delle attività

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



## Impairment test

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

Al 31 dicembre 2022, è stata nuovamente verificata la presenza di indicatori di impairment, con particolare riferimento all'andamento del traffico passeggeri, dei costi energetici, delle performance economiche e del tasso di attualizzazione dei flussi di cassa prospettici. In considerazione della significativa differenza tra *carrying amount* e valore d'uso degli asset risultante dall'*impairment test* 2021, delle performance di traffico registrate nell'esercizio 2022 e delle riviste previsioni di medio-lungo termine, non sussistevano indicatori di impairment, pertanto, l'*impairment test* non è stato svolto.

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

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

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

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

## Attività finanziarie

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

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

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

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

### Crediti commerciali e altri crediti

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

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

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

### Rimanenze

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

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

### Disponibilità liquide

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

### Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili precisamente

l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione.

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

### Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "Accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

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

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

### Fondi relativi al personale

#### Fondi pensione

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

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale SEA partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono

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

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione, pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

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

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

### **Benefici per cessazione del rapporto di lavoro**

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la

rescissione volontaria del contratto. La Società contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

### **Passività finanziarie**

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

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

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

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

### **Debiti commerciali e altri debiti**

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

### **Operazioni di reverse factoring-factoring indiretto**

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

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

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

### Riconoscimento dei ricavi

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

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

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

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

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

### Ricavi per lavori su beni in concessione

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

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

### Contributi pubblici

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

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

### Contributi in conto capitale

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

### Contributi in conto esercizio

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

### Riconoscimento dei costi

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

### Proventi finanziari

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

## Oneri finanziari

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

## Imposte

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

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali, che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale (non in operazioni di aggregazioni di imprese) di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

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

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

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

## Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire agli azionisti è

rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'Assemblea.

## Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

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

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

## 3. STIME E ASSUNZIONI

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

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

### (a) Riduzione di valore delle attività

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

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

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

### **(b) Ammortamenti**

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri, che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione del periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

### **(c) Fondi rischi e oneri**

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

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

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

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio.

Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio di esercizio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

### **(d) Crediti commerciali**

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

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

### **(e) Lease**

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

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



## 4. GESTIONE DEI RISCHI

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

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

### 4.1 Rischio di credito

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

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

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

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

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali.

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

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

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

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

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

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

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2023 e relativo comparativo:

### Crediti commerciali verso clienti

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

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

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2023 e relativo comparativo, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

### Crediti commerciali verso clienti

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

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



## 4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposta SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2023 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

- a) rischio tasso di interesse;
- b) rischio tasso di cambio;
- c) rischio prezzo delle *commodity*, legato alla volatilità dei prezzi delle *commodity* energetiche.

### a) Rischio tasso di interesse

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

SEA gestisce tale rischio attraverso un opportuno bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l'obiettivo di mitigare l'effetto economico della volatilità dei tassi di interesse sulle operazioni di finanziamento, e mediante un'attenta politica di gestione della liquidità, negoziando favorevoli condizioni di remunerazione a vista sui conti correnti bancari e impiegando le giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve termine ad elevata flessibilità finanziaria.

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

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

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

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023			31 dicembre 2022		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
<b>Obbligazioni</b>	<b>2025</b>	<b>300.000</b>	<b>3,500%</b>	<b>2025</b>	<b>300.000</b>	<b>3,500%</b>
<b>Finanziamenti Bancari su raccolta BEI</b>	<b>dal 2027 al 2040</b>	<b>184.744</b>	<b>4,18%</b>	<b>dal 2023 al 2037</b>	<b>207.683</b>	<b>2,19%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		30.622	1,97%		35.963	2,25%
<i>o/w a Tasso Variabile (*)</i>		154.122	4,62%		171.720	2,18%
<b>Altri Finanziamenti Bancari</b>				<b>2024</b>	<b>25.000</b>	<b>2,87%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>						
<i>o/w a Tasso Variabile</i>					25.000	2,87%
<b>Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine</b>		<b>484.744</b>	<b>3,76%</b>		<b>532.683</b>	<b>2,96%</b>

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

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

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

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

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

Al 31 dicembre 2023 SEA ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

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

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario al 31 dicembre 2023 è pari a 483.849 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 516.529 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2023;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

## b) Rischio tasso di cambio

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

## c) Rischio prezzo delle commodity

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

- gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa delle centrali che forniscono a SEA il proprio fabbisogno energetico, la cui variabilità del *pricing* impatta SEA indirettamente attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di acquisto (tale impatto era diretto prima dell'operazione di cessione di SEA Energia avvenuta nel settembre 2022);
- strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO<sub>2</sub>, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

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

Si segnala che, nel corso del 2023, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, anche per la dinamica decrescente del prezzo delle *commodities* in tale periodo, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche per solo una parte del fabbisogno.

### 4.3 Rischio di liquidità

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

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

In particolare, SEA monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici; mantiene disponibilità liquide e ha ottenuto linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario della Società derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto nei successivi 12 mesi e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2023 SEA dispone di 216 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi a nuove linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, e 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2023 è stata prorogata al febbraio 2025, e (ii) 123 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

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

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

Le tabelle seguenti evidenziano per SEA il dettaglio della composizione e della scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2023 e 2022.

#### Passività al 31 dicembre 2023

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

#### Passività al 31 dicembre 2022

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

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

Al 31 dicembre 2023 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario della Società assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

#### 4.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari e posizioni di *cash pooling*;
- finanziamenti;

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

- a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico di SEA, a fine 2023 e 2022, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis point*.
- b) Metodi di calcolo:
- la remunerazione dei depositi bancari e delle posizioni di *cash pooling* è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari di SEA;
  - i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor a 3 e 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno.

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

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

<sup>(1)</sup> + = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi

<sup>(2)</sup> + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* condotta su alcune voci delle tabelle precedenti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato registrato nel 2022. Applicando una variazione di -50 *basis point* alla corrispondente curva dei tassi di interesse di mercato, i flussi relativi a conti correnti e finanziamenti risulterebbero di segno opposto a quelli previsti dalle relative tipologie di contratto; in tali casi, tali flussi sono stati posti pari a zero.

## 5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

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

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023				
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		14.916			14.916
Crediti commerciali		154.466			154.466
Crediti finanziari correnti		125.168			125.168
Crediti per imposte		457			457
Altri crediti correnti		5.069			5.069
Cassa e disponibilità liquide		91.102			91.102
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>391.178</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>391.179</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				462.739	462.739
- di cui debito verso obbligazionisti				299.363	299.363
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.136	11.136
Debiti commerciali				192.615	192.615
Debiti per imposte dell'esercizio				19.825	19.825
Altri debiti correnti e non correnti				218.619	218.619
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				30.094	30.094
Passività finanziarie correnti per leasing				2.059	2.059
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>937.087</b>	<b>937.087</b>

31 dicembre 2022					
(in migliaia di euro)	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		60.490			60.490
Crediti commerciali		126.153			126.153
Crediti finanziari correnti					-
Crediti per imposte		2.985			2.985
Altri crediti correnti		6.455			6.455
Cassa e disponibilità liquide		160.024			160.024
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>356.107</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>356.108</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				507.722	507.722
- di cui debito verso obbligazionisti				299.026	299.026
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.787	11.787
Debiti commerciali				190.144	190.144
Debiti per imposte dell'esercizio				11.102	11.102
Altri debiti correnti e non correnti				286.385	286.385
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				37.405	37.405
Passività finanziarie correnti per leasing				2.039	2.039
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.046.584</b>	<b>1.046.584</b>

## 5.1 Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;
- livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;
- livello 3: altre informazioni.

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

## 6. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

### 6.1 Immobilizzazioni immateriali

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

#### Immobilizzazioni immateriali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 4.917 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (1.548 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 5.712 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2023 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2023 presenta un saldo residuo di 2.991 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2023 è pari a 2.343 migliaia di euro.

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

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

### Immobilizzazioni immateriali

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

## 6.2 Immobilizzazioni materiali

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

### Immobilizzazioni materiali

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

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

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

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

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

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

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

### Immobilizzazioni materiali

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

### 6.3 Diritti d'uso beni in leasing

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

#### Diritti d'uso beni in leasing

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

La voce "Diritti d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16. Come locatario, la Società ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2023 è pari a 12.971 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.476 migliaia di euro. Ai fini della determinazione di detti valori, la Società si è avvalsa dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

I principali incrementi dell'esercizio hanno riguardato il noleggio di autovetture, *ambulift* e macchine x-ray.

Nel corso dell'esercizio 2022 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

#### Diritti d'uso beni in leasing

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

#### 6.4 Investimenti immobiliari

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

##### Investimenti immobiliari

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

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

##### Movimentazione Fondo ammortamento investimenti immobiliari

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

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

## 6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

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

### Partecipazioni in società controllate e collegate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
SEA Prime SpA	25.451	25.451
Airport ICT Services Srl		4.581
<b>Partecipazioni in società controllate</b>	<b>25.451</b>	<b>30.032</b>
Airport Handling SpA	7.190	7.190
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Malpensa Logistica Europa SpA		1.674
Disma SpA	421	421
Areas Food Services Srl	3.429	1.469
<b>Partecipazioni in società collegate</b>	<b>19.424</b>	<b>19.138</b>
<b>Partecipazioni in società controllate e collegate</b>	<b>44.875</b>	<b>49.170</b>

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

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

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

Il capitale sociale di Areas Food Services Srl è stato aumentato da 747 migliaia di euro a 1.500 migliaia di euro. SEA ha sottoscritto e versato la propria quota di aumento di capitale. A seguito dell'operazione, la quota di partecipazione detenuta dalla Società rimane invariata al 40%. L'operazione rientra nel più ampio obiettivo strategico della Società di valorizzare il comparto *food & beverage* avendo anche un governo diretto sulla qualità del servizio erogato al fine di migliorare la *passenger experience*.

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

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

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

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

31 dicembre 2022							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
<b>Imprese controllate</b>							
Airport ICT Services Srl	9.310	4.847	13.000	(118)	4.463	4.463	100,00%
SEA Prime SpA	42.130	19.363	15.285	4.594	22.767	22.747	99,91%
<b>Imprese collegate</b>							
Airport Handling SpA	58.433	23.335	108.776	9.291	35.098	10.529	30,00%
Dufrital SpA	70.751	36.720	147.875	8.893	34.031	13.612	40,00%
SACBO SpA	412.080	256.682	174.490	9.446	155.398	48.141	30,979%
Areas Food Services Srl <sup>(**)</sup>	10.069	5.889	15.909	1.732	4.180	1.672	40,00%
Disma SpA	7.499	1.407	5.746	1.512	6.092	1.142	18,75%

(\*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2023

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

(\*\*\*) In corso di aggiornamento

## 6.6 Altre partecipazioni

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

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

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

### Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Consorzio Milano Sistema in liquidazione		
Romairport Srl	1	1
<b>Totale Altre partecipazioni</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

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

## 6.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2023 è di seguito riportata:

### Imposte anticipate nette

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



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

## 6.8 Altri crediti non correnti

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

### Altri crediti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85		
Altri crediti	14.916	60.490
<b>Totale altri crediti non correnti</b>	<b>14.916</b>	<b>60.490</b>

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

La voce si riferisce, principalmente, all'attività relativa all'*indemnification right*, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione. La differenza rispetto all'esercizio precedente è legata principalmente all'attualizzazione dell'importo, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, oltre all'aggiornamento della stima.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento a crediti minori e depositi cauzionali attivi.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 1.328 migliaia di euro (1.328 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), sono interamente coperti dal fondo svalutazione crediti e sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell'"Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali realizzate sullo scalo di Malpensa.

## 6.9 Rimanenze

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

### Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.701	2.874
Fondo obsolescenza magazzino	(971)	(1.316)
<b>Totale rimanenze</b>	<b>2.730</b>	<b>1.558</b>

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

Le rimanenze alla fine dell'esercizio sono state adeguate al presunto valore di realizzo o sostituzione mediante accantonamento di apposito fondo obsolescenza che al 31 dicembre 2023 ammonta a 971 migliaia di euro.

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

## 6.10 Crediti commerciali

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

### Crediti commerciali

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

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

Per maggiori informazioni sull'andamento dei volumi di traffico, si rimanda a quanto riportato in Relazione sulla Gestione.

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

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

### Fondo svalutazione crediti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Fondo iniziale	102.767	122.548
Incrementi (decrementi) netti	(5.725)	(5.705)
Utilizzi	(479)	(14.076)
<b>Valore finale fondo svalutazione crediti</b>	<b>96.563</b>	<b>102.767</b>

I decrementi netti del fondo, pari a 5.725 migliaia di euro per il 2023 (a fronte di decrementi netti per 5.705 migliaia di euro per l'esercizio 2022) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti verso clienti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Gli utilizzi dell'esercizio 2023, pari a 479 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

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

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

## 6.11 Crediti finanziari correnti

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

## 6.12 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 457 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (2.985 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e si riferisce, principalmente, ai crediti tributari iscritti a seguito del piano di riparto relativo alla liquidazione della controllata SEA Handling SpA in liquidazione e crediti tributari vari relativi a istanze di rimborso.

Si precisa che nell'esercizio 2023, la Società ha interamente utilizzato il credito residuo iscritto nel precedente esercizio, pari a 2.303 migliaia di euro, relativo ai contributi riconosciuti dal Governo sotto forma di un credito di imposta, alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica.

## 6.13 Altri crediti correnti

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

### Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Crediti diversi	2.907	3.311
Crediti verso compagnie assicurative	961	865
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	474	871
Crediti per incassi vari	727	966
Crediti per dividendi da incassare		442
<b>Totale altri crediti correnti</b>	<b>5.069</b>	<b>6.455</b>

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

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

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 961 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (865 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 474 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (871 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), si riferiscono principalmente ai crediti verso dipendenti legati all'anticipazione dei buoni pasto non ancora maturati e ai crediti verso INPS e INAIL.

I crediti per incassi vari, pari a 727 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (966 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con carta di credito, POS e telepass per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

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

## 6.14 Cassa e disponibilità liquide

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

### Cassa e disponibilità liquide

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

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

### 6.15 Attività destinate alla vendita

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

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

### 6.16 Patrimonio netto

#### Capitale sociale

Al 31 dicembre 2023 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 di azioni di valore pari a 0,11 euro ciascuna, per un controvalore di complessivi 27.500 migliaia di euro.

#### Riserva legale e straordinaria

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

#### Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2023, pari a -69 migliaia di euro (-44 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto.

#### Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

#### Destinazione Risultato d'esercizio

In data 28 aprile 2023 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di destinare l'utile dell'esercizio 2022, pari a 194.919 migliaia di euro, a totale copertura della perdita dell'esercizio 2020 per 120.367 migliaia di euro e a riserva straordinaria per 74.552 migliaia di euro.

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

#### Disponibilità riserve

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

## Patrimonio netto

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

<sup>(\*)</sup> A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci

<sup>(1)</sup> Riserve in sospensione d'imposta

## 6.17 Fondo rischi e oneri

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

## Fondo rischi e oneri

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

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 175.800 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (200.359 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino dedicati alla riapertura, avvenuta il 31.05.2023, del Terminal 2 di Malpensa e delle infrastrutture ad esso correlate e agli interventi eseguiti sulle infrastrutture di volo di Linate tra cui, la pavimentazione di tratti di piazzale e/o taxiway e l'adeguamento delle parti contigue alla pista rinominata 17/35. La colonna "Utilizzi/Decrementi" è comprensiva anche dell'attualizzazione del fondo.

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

## Fondo oneri futuri

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

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2022.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 236 migliaia di euro è relativo alla copertura dei contenziosi attualmente in essere presso i competenti organi della giustizia tributaria in materia di IVA derivante dalle verifiche dell'Agenzia delle Dogane in materia di rivendita di energia elettrica ed imposta di registro applicata sui dispositivi di talune sentenze civili.

La voce dei "Fondi diversi" per 8.936 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (18.832 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) è composta principalmente nel modo seguente:

- 6.273 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 556 migliaia di euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni;
- 1.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 300 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

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

## 6.18 Fondi relativi al personale

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

### Fondi relativi al personale

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

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

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

### Basi tecniche economiche-finanziarie

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

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

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2023 e, relativo comparativo, con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

### Variazione delle ipotesi

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
+ 1 % sul tasso di turnover	26.583	29.654
- 1 % sul tasso di turnover	26.430	29.416
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	26.834	29.895
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	26.190	29.191
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	26.004	28.989
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	27.030	30.107

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

### Durata media finanziaria dell'obbligazione

(valore espresso in anni)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
Duration del piano	8,5	8,4

### Erogazioni previste

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

## 6.19 Passività finanziarie correnti e non correnti

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

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

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

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

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è composto esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria denominata "SEA 3 1/2 2020-2025" (espressa al costo ammortizzato) e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 46% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 11% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

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

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

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2023, e relativo comparativo dell'esercizio 2022, secondo quanto previsto dalle Raccomandazioni dell'European Securities and Markets Authority del 04/03/2021, ESMA/32-382-1138:

### Indebitamento Finanziario netto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022
A. Disponibilità Liquide	(91.102)	(160.024)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti	(125.168)	
<b>D. Liquidità (A)+(B)+(C)</b>	<b>(216.270)</b>	<b>(160.024)</b>
E. Debito finanziario corrente	11.668	16.515
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	20.485	22.929
<b>G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)</b>	<b>32.153</b>	<b>39.444</b>
<b>H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)</b>	<b>(184.117)</b>	<b>(120.580)</b>
I. Debito finanziario non corrente	174.512	220.483
J. Strumenti di debito	299.363	299.026
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
<b>L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)</b>	<b>473.875</b>	<b>519.509</b>
<b>M. Totale indebitamento finanziario (H+L)</b>	<b>289.758</b>	<b>398.929</b>

A fine dicembre 2023 l'indebitamento finanziario netto, pari a 289.758 migliaia di euro, evidenzia un miglioramento di 109.171 migliaia di euro rispetto a fine 2022, il cui saldo risultava essere di 398.929 migliaia di euro.

Come desumibile dal Rendiconto Finanziario, sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto ha influito il fatto che il *cash flow* generato dall'attività operativa per 272.333 migliaia di euro, è stato sufficiente a compensare il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento in immobilizzazioni (75.807 migliaia di euro) e quello assorbito dalla gestione finanziaria per il pagamento di interessi e commissioni (pari a 18.571 migliaia di euro), per il pagamento della seconda tranche del dividendo straordinario deliberato nel 2019 (per 84.710 migliaia di euro), per la prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in



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

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

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2023 rispettivamente a 2.059 migliaia di euro e 11.136 migliaia di euro.

### Passività per leasing (Debito Finanziario)

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

### Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento indiretto e soggetto a condizioni della Società al 31 dicembre 2023 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non si trovano riflessi nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che la Società potrebbe dover soddisfare:

- i. i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
  - fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 31 dicembre 2023 è pari a 175.800 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.17;
  - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. L'ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2023 è pari a 1.000 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.17 e alla Relazione sulla Gestione;
  - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2023 a 26.510 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.18;
- ii. non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente;
- iii. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 843 migliaia di euro. I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 6.20;
- iv. le garanzie e gli impegni sottoscritte dalla Società al 31 dicembre 2023 sono descritte al paragrafo 12.

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2023 e delle altre variazioni.

### Attività e Passività finanziarie correnti e non correnti

(in migliaia di euro)	Finanziamenti bancari a m/l termine (quota corrente e non corrente)	Prestiti obbligazionari	Debito per oneri su finanziamenti e prestiti obbligazionari	Debiti per leasing	Crediti / Debiti finanziari verso controllate	Crediti finanziari per time deposit	Totale
<b>31 dicembre 2022</b>	<b>231.625</b>	<b>299.026</b>	<b>4.022</b>	<b>13.826</b>	<b>10.454</b>		<b>558.953</b>
<b>Flussi di cassa:</b>							
-Rimborso quota capitale	(47.940)						(47.940)
-Variazione del cash pooling					(5.785)		(5.785)
-Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2022			(4.022)				(4.022)
-Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16				(2.342)			(2.342)
- Accensione time deposit						(125.000)	(125.000)
<b>Totale flussi di cassa</b>	<b>(47.940)</b>	<b>0</b>	<b>(4.022)</b>	<b>(2.342)</b>	<b>(5.785)</b>	<b>(125.000)</b>	<b>(185.089)</b>
<b>Altre variazioni:</b>							
-Effetto costo ammortizzato	176	337					513
-Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			4.940				4.940
-Variazione debito per leasing finanziario IFRS16				1.711			1.711
-Ratei su interessi attivi da time deposit						(168)	(168)
<b>Totale altre variazioni</b>	<b>176</b>	<b>337</b>	<b>4.940</b>	<b>1.711</b>	<b>0</b>	<b>(168)</b>	<b>6.996</b>
<b>31 dicembre 2023</b>	<b>183.861</b>	<b>299.363</b>	<b>4.940</b>	<b>13.195</b>	<b>4.669</b>	<b>(125.168)</b>	<b>380.860</b>

## 6.20 Debiti commerciali

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

### Debiti commerciali

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

I debiti commerciali, pari a 192.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto dell'ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2023 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 843 migliaia di euro (342 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

I debiti per acconti al 31 dicembre 2023, pari a 9.581 migliaia di euro, evidenziano un incremento di 3.144 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto, principalmente, degli incassi ricevuti a fronte della partecipazione di SEA a progetti di ricerca e innovazione in campo internazionale. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione. La restante parte dei debiti per acconti è principalmente attribuibile agli acconti da clienti.

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

### 6.21 Debiti per imposte dell'esercizio

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

### 6.22 Altri debiti correnti e non correnti

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

#### Altri debiti correnti

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

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

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, all'effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: i) riduzione dei debiti verso azionisti per dividendi, per 84.710 migliaia di euro, a seguito dei pagamenti effettuati nel corso dell'esercizio 2023. Il Consiglio di Amministrazione del 24 marzo 2023 ha autorizzato il pagamento della seconda tranche della delibera di distribuzione straordinaria approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 30 settembre 2019, a far data dal mese di giugno 2023; ii) maggiori oneri per 6.218 migliaia di euro riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; iii) maggiori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 2.755 migliaia di euro, principalmente dovuti agli stanziamenti relativi al CCNL scaduto a dicembre 2022; iv) incremento dei debiti per 2.411 migliaia di euro relativi alle addizionali sui diritti di imbarco istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015; e v) incremento della voce "Altri" per 5.898 migliaia di euro. Tale voce, pari a 14.577 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (8.679 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

Si precisa che la voce “Debiti per addizionali sui diritti di imbarco” è comprensiva delle quote addebitate ai vettori (e non ancora incassate) e di quelle già incassate e riversate all’INPS/Erario nei primi mesi del 2024.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)”. La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l’esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR Roma avanzato dalla Società, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza del dicembre 2019. La Società ha notificato l’atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l’efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti. In data 24 maggio 2022 è stata depositata la sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con la quale sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell’ENAC. Con atto depositato in data 30 agosto 2022, le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza.

Parallelamente in data 10 gennaio 2024 è stata pubblicata la sentenza relativa al giudizio innanzi alla Corte d’appello di Roma, avente ad oggetto l’accertamento della debenza del contributo, con la quale è stato respinto l’appello promosso dalle Amministrazioni avverso la sentenza del Tribunale di Roma, confermando pertanto la giurisdizione del Giudice Tributario. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente dettaglia la voce “Altri debiti non correnti” alla data di chiusura dell’esercizio 2023 e relativo comparativo:

#### Altri debiti non correnti:

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

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

La variazione rispetto al precedente esercizio è imputabile: a) alla riduzione della quota non corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell’avvio, in data 28/09/2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l’esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali; b) all’iscrizione di un debito nei confronti di SEA Prime, pari a 2.040 migliaia di euro, rappresentativo del valore di acquisizione degli asset che saranno devoluti, a scadenza della concessione, da Sea Prime a SEA, determinato sulla base della stessa metodologia con cui sarà riconosciuto, dal subentrante, il Terminal Value a SEA per i medesimi beni.

### 6.23 Crediti e debiti di durata superiore a cinque anni

Non esistono crediti di durata superiore a cinque anni.

I debiti di natura finanziaria di durata superiore a cinque anni ammontano a 85.279 migliaia di euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2023 e, per 2.997 migliaia di euro, relativamente ai debiti per leasing finanziario.

## 7. CONTO ECONOMICO

### 7.1 Ricavi di gestione

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

#### Ricavi di gestione per Business Unit

(in migliaia di euro)	2023	2022
Aviation	422.821	352.840
Non Aviation	332.108	375.719
<b>Totale Ricavi di gestione</b>	<b>754.929</b>	<b>728.559</b>

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

#### Ricavi di gestione Aviation

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

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

Per maggiori dettagli sulla tendenza dei volumi di traffico, si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

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

#### Ricavi di gestione Non Aviation

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

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

### Ricavi Retail

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

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

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

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

## 7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

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

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

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

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

## 7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia il costo del lavoro:

### Costi del lavoro

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

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

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

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

#### Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Gennaio-Dicembre 2023		Gennaio-Dicembre 2022	
		%		%
Dirigenti	45	2%	43	2%
Quadri	250	10%	267	11%
Impiegati	1.438	60%	1.523	60%
Operai	508	21%	577	23%
<b>Totale dipendenti subordinati</b>	<b>2.241</b>	<b>93%</b>	<b>2.410</b>	<b>95%</b>
Dipendenti somministrati	172	7%	119	5%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.413</b>	<b>100%</b>	<b>2.529</b>	<b>100%</b>

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

#### Numero dipendenti HDC (Headcount) a fine periodo

	31 dicembre 2023	31 dicembre 2022	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.465	2.477	(12)

## 7.4 Materiali di consumo

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

#### Materiali di consumo

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

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.).

## 7.5 Altri costi operativi

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

### Altri costi operativi

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

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

Si precisa che i costi del 2023 beneficiano del contributo, pari a 2.266 migliaia di euro (6.056 migliaia di euro nel 2022), riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica, sotto forma di un credito di imposta sulle spese energetiche sostenute nel corso dell'esercizio. La Società ha iscritto tale contributo a diretta riduzione del costo al quale il contributo è associato. Nel corso del 2023, l'ammontare del credito d'imposta è stato interamente utilizzato in compensazione con altri debiti tributari.

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



## 7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 30.832 migliaia di euro nel 2022 a 36.204 migliaia di euro nel 2023. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (Nota 7.2).

## 7.7 Accantonamenti e svalutazioni

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

### Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	2023	2022
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti	13.137	(5.705)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	(7.073)	932
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>6.064</b>	<b>(4.773)</b>

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

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

I rilasci netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a -7.073 migliaia di euro nel 2023, si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai fondi rischi in materia di zonizzazione acustica parzialmente compensati da accantonamenti in materia di lavoro. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

## 7.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

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

### Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	2023	2022
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	52.344	30.582
<b>Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione</b>	<b>52.344</b>	<b>30.582</b>

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

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

## 7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

### Ammortamenti

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

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

## 7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

### Proventi (oneri) da partecipazioni

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

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi netti da partecipazioni pari a 16.025 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 e si riferisce, principalmente, al provento derivante dalla cessione della quota di partecipazione detenuta in Malpensa Logistica Europa SpA e ai proventi riferiti ai dividendi distribuiti dalle società partecipate nell'esercizio. Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

## 7.11 Proventi e oneri finanziari

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

### Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2023	2022
Utili su cambi	12	7
Altri proventi finanziari	15.013	789
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>15.025</b>	<b>796</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(17.657)	(13.858)
Perdite su cambi	(13)	(12)
Altri interessi passivi	(3.919)	(4.331)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(21.589)</b>	<b>(18.201)</b>
<b>Effetto netto attualizzazioni</b>	<b>10.641</b>	
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>4.077</b>	<b>(17.405)</b>

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

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

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

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

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

## 7.12 Imposte

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

### Imposte

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

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

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

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

## 8. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti della Società con parti correlate per gli esercizi 2023 e 2022, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

### Rapporti della Società con Parti correlate

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

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

<sup>(\*)</sup> La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 12.667 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

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

## Rapporti della Società con Parti correlate

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

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

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

(\*\*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 11.715 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

## 8.1 Operazioni con società controllate

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

- quanto ai rapporti fra SEA e SEA Prime SpA, trattasi di rapporti legati al contratto di sub concessione per la gestione dell'aviazione generale sugli scali di Linate e Malpensa, la cui scadenza è stata omologata a quella della concessione tra SEA e ENAC, per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di aviazione generale e l'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza. Risulta in essere, inoltre, un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Prime SpA, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e contabile);
- con riferimento a Airport ICT Services Srl, afferiscono alle attività di fornitura e progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi.

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

## 8.2 Operazioni con società collegate

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

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

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

## 8.3 Altri rapporti con Parti Correlate

### SEA PRIME SpA

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

### DUFRITAL SpA

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

### AIRPORT HANDLING SpA

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

### SACBO SpA

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

## 9. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

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

## 10. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

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

## 11. COMPENSI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

I compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio separato di SEA riconosciuti alla società di revisione EY SpA per l'esercizio 2023 sono stati pari a 159 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 15 migliaia di euro per altre attività.

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

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

## 12. IMPEGNI E GARANZIE

### 12.1 Impegni per investimenti

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

#### Dettaglio impegni per progetto

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

### 12.2 Garanzie

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

- due fidejussioni bancarie pari ciascuna a 32.813 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017, a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 31.000 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussioni bancarie pari a 2.200 migliaia di euro e 2.000 migliaia di euro, a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio denominato "Area addestrativa E.I. di Lonate Pozzolo e del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione bancaria pari a 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) a garanzia del progetto RE-MXP (Resilience improvement of the Milan MXP airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi-risk framework), co-finanziato dall'Unione Europea;
- fidejussione bancaria di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- 534 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

## 13. STAGIONALITÀ

Il *business* della Società è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure* vs. *business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

## 14. PASSIVITÀ POTENZIALI

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a contenziosi su crediti (Nota 6.10) e rischi operativi (Nota 6.17). Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

## 15. ATTIVITÀ POTENZIALI

Nell'esercizio 2023 non vi sono attività potenziali.

## 16. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2023 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

## 17. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2023, la Società ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

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

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

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni si comunica che la Società ha ricevuto, nel corso dell'esercizio 2023, le seguenti erogazioni pubbliche.

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



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

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

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

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione*

**Michaela Castelli**



## RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DI SEA - SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI S.P.A.

**ai sensi dell'art 2429, secondo comma, del Codice Civile**

Signori Azionisti,

viene sottoposto al Vostro esame il progetto di bilancio di SEA relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, approvato dal Consiglio di amministrazione del 26 marzo 2024, che ha, altresì, provveduto a convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per il giorno 29 aprile 2024, in prima convocazione e, all'occorrenza per il giorno 6 maggio 2024 in seconda convocazione.

L'Assemblea degli Azionisti in data 6 maggio 2022 ha nominato il Collegio Sindacale nella sua attuale composizione per gli esercizi 2022-2024, ossia fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Il progetto di bilancio 2023 è stato redatto in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS – adottati dall'Unione Europea. Lo stesso è, altresì, corredato dalla relazione sulla gestione degli Amministratori.

La presente relazione è finalizzata a riferire all'Assemblea degli Azionisti sui risultati dell'esercizio 2023 e sull'attività svolta dal Collegio Sindacale durante tale esercizio, nonché a formulare proposte ed osservazioni in merito al bilancio ed alla sua approvazione.

### ATTIVITÀ DI VIGILANZA

Le attività di vigilanza, ai sensi dell'art. 2403 c.c., sono state svolte secondo i Principi di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, sulla base delle norme di riferimento per la Società.

Il Collegio, in particolare, ha vigilato sull'osservanza della legge, dello statuto e delle delibere dell'Assemblea, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adequatezza e sulla corretta attuazione del modello relativo all'assetto dell'organizzazione e del sistema amministrativo-contabile, ed ha rilasciato, ove previsto, i pareri di competenza.

Ai fini dell'attività di vigilanza sono state tenute 11 riunioni, ai sensi dell'art. 2404 c.c., nel corso delle quali il Collegio ha altresì incontrato i Responsabili delle varie strutture e funzioni aziendali, la Società di Revisione Legale dei Conti e gli altri Organi di Controllo Interno,

acquisendo informazioni e documentazione di cui risulta evidenza nei relativi verbali trascritti sul libro di cui all'art. 2421 c.c.

Il Collegio Sindacale ha anche svolto il ruolo previsto dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n.39, quale Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, avendo SEA la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP), ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del citato D. Lgs. n.39/2010, in quanto emittente valori mobiliari quale il prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" quotato sul mercato regolamentato e gestito dalla Irish Stock Exchange ed avendo la Società adottato il modello di governance tradizionale.

Il Collegio ha, altresì, partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di amministrazione (n. 9). Nel corso delle riunioni del Consiglio di Amministrazione il Collegio ha, inoltre, acquisito le informazioni fornite, anche ai sensi dell'articolo 2381 c.c., dall'organo delegato sull'attività svolta, sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale della Società e delle proprie controllate.

Inoltre, il Collegio ha assicurato la presenza di almeno un proprio componente alle riunioni dei comitati endo-consiliari istituiti dal Consiglio ed ha altresì incontrato l'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs 231/2001.

### Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sui rapporti con parti correlate

Al fine di vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre ad aver assistito, come sopra esposto, a tutte le riunioni del Consiglio, il Collegio:

- ha ottenuto dagli Amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate; tali informazioni sono esaurientemente rappresentate nella Relazione sulla gestione, a cui si rinvia;

- sulla base delle informazioni rese disponibili, il Collegio può ragionevolmente ritenere che le operazioni effettuate dalla Società siano conformi alla legge e allo Statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- nel corso delle verifiche periodiche, il Collegio Sindacale ha incontrato il Chief Financial & Risk Officer e il Direttore Administration della Società responsabili della redazione dei documenti contabili societari, la Direzione Internal Audit e i rappresentanti della Società di Revisione, per assumere informazioni sull'attività svolta e sui programmi di controllo. Sul punto, non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati in questa sede. Il Collegio ha inoltre scambiato costantemente e tempestivamente informazioni, rilevanti per l'espletamento dei rispettivi compiti, con il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e l'Organismo di Vigilanza;
- non ha rilevato, l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, parti correlate o terzi. La società non possiede azioni proprie;
- ha valutato la conformità delle operazioni con parti correlate alla procedura adottata dalla Società. Il Consiglio, nella Relazione sulla Gestione rende informazioni sull'andamento economico delle società controllate e collegate. Nella Nota integrativa viene, inoltre, data evidenza delle operazioni con "parti correlate", indicando i valori economici e patrimoniali delle transazioni intervenute, dichiarate tutte avvenute a normali condizioni di mercato. La Procedura è stata revisionata con delibera del CdA del 20 dicembre 2023 per adeguarla alle best practice e alle esigenze emerse dalle prassi applicative aziendali.

Tra le operazioni di particolare rilevanza nel 2023, di cui si è ricevuta informativa nell'ambito delle riunioni consiliari, si segnala:

- la conclusione della procedura di cessione della società Airport ICT Services S.r.l. con l'aggiudicazione a LUTECH S.p.A. con un'offerta economica così articolata: equity value pari a 4,6 mln; canone annuo per i primi 3 anni pari a 15,6 mln; canone annuo per i rimanenti 6 anni pari a 9,7 mln.;
- l'incasso da parte del Gruppo di un importo pari ad € 50,609 milioni dal Ministero delle infrastrutture pari a quanto liquidato in sentenza definitiva relativo alla sorte capitale richiesta da SEA per il

mancato adeguamento dei diritti aeroportuali per il periodo 2000 – 2005 (oltre a rivalutazione monetaria, interessi legali e rimborso spese legali sostenute e liquidate nei giudizi).

### **Attività di vigilanza sul processo di revisione legale dei conti e sull'indipendenza della società di revisione**

Il Collegio Sindacale ha tenuto periodiche riunioni con i responsabili della Società di revisione legale, anche ai sensi dell'art. 19, comma 1 del D. Lgs. 39/2010, nel corso delle quali ha preso visione del piano di lavoro adottato, ha ricevuto informazioni sui principi contabili utilizzati, sulla rappresentazione contabile delle operazioni più salienti effettuate nell'esercizio in esame, nonché sull'esito dell'attività di revisione e non sono emersi fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione.

La Società di revisione legale, EY S.p.A., ha rilasciato in data 11 aprile 2024 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, rispettivamente per il bilancio di esercizio e per il bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS – adottati dall'Unione Europea. Da tali relazioni risulta che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di SEA S.p.A. e del Gruppo SEA al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data. Con riferimento al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, la Società di revisione legale ha dichiarato che la Relazione sulla gestione e la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, limitatamente alle informazioni indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, sono coerenti con il bilancio e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Inoltre, la Società di Revisione con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c.2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, circa l'eventuale identificazione di errori significativi nella relazione sulla gestione, sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, ha dichiarato di non avere nulla da riportare. Ha dato evidenza, quale aspetto chiave della revisione contabile, del Fondo di Ripristino per le opere in concessione.

La Società di revisione legale ha rilasciato, infine, la

Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n.537/2014.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla "diversità" e la Società di revisione ha verificato l'avvenuta predisposizione della DNF e ha rilasciato una *limited assurance* circa la conformità delle informazioni fornite, rispetto a quanto richiesto dal decreto e agli standard/linee guida di rendicontazione utilizzate per la predisposizione dell'informativa medesima. Il Collegio ha inoltre effettuato il monitoraggio dei non audit services (NAS) ed ha predisposto apposita Procedura che definisce i principi generali e le modalità operative per la gestione dell'affidamento di incarichi alla società di revisione incaricata della revisione legale ed al suo network da parte di SEA S.p.A. e sue dirette e indirette controllate.

Nelle note al bilancio di esercizio è riportato l'ammontare dei corrispettivi di competenza dell'esercizio riconosciuti alla Società di revisione legale e alle entità appartenenti alla sua rete, inclusi gli altri servizi.

Tenuto conto delle dichiarazioni di indipendenza rilasciate da EY S.p.A. e della relazione di trasparenza prodotta dalla stessa ai sensi dell'art. 18 del D. Lgs. 39/2010, e pubblicata sul proprio sito internet, nonché degli incarichi conferiti alla stessa e alle società appartenenti alla sua rete da SEA S.p.A. e dalle società del Gruppo, e della nota di conferma sul rispetto dei principi in materia di etica e indipendenza previsti dal "Code of Ethics for Professional Accountants" emanato dallo IESBA., il Collegio non ritiene che esistano aspetti critici in materia di indipendenza della Società di revisione legale.

### **Attività di vigilanza sul sistema di controllo interno e gestione dei rischi e del sistema amministrativo contabile**

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 27.01.2010, n. 39, ha vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'idoneità di questo ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione. In tale contesto, ha operato chiedendo ed ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta necessaria mediante l'esame diretto di documenti aziendali.

Inoltre, ha mantenuto un costante collegamento con la funzione di *Internal Audit* e ha verificato che essa risponda ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; ha, altresì, constatato che vi sia tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una funzione di controllo adeguata collaborazione e scambio di ogni informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti. Vi è stato, inoltre, uno scambio di reciproche informazioni con i Collegi Sindacali delle società controllate e collegate.

Il Collegio in particolare:

- ha effettuato approfondimenti al fine di verificare se il sistema amministrativo-contabile della Società fosse tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti della gestione; ha periodicamente vigilato sul corretto funzionamento del sistema in essere attraverso incontri con i responsabili dell'area Amministrazione, Finanza e Controllo;
- ha esaminato il piano delle verifiche, le relazioni periodiche e la relazione annuale predisposti dalla funzione Direzione *Auditing*. Tali relazioni non evidenziano criticità e confermano che le aree di rischio nell'ambito del controllo interno sono rilevate e monitorate;
- ha esaminato le relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, che non segnalano fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione;
- ha monitorato le attività progettuali svolte in materia di rischi, in particolare l'avanzamento e il continuo affinamento del progetto di Enterprise Risk Management (ERM) finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'*assurance* per gli *stakeholder* di riferimento.

Si ritiene di segnalare, inoltre, che in sede di redazione del bilancio al 31 dicembre 2023 è stato effettuato un test di impairment sui valori degli asset. Dalla verifica effettuata non sono emerse perdite durevoli di valore: il valore d'uso risulta ampiamente superiore al valore delle immobilizzazioni.

## Attività di vigilanza sull'adeguatezza della struttura organizzativa

Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, prendendo visione ed ottenendo informazioni di carattere organizzativo e procedurale, tramite:

- l'acquisizione di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali;
- incontri con la Società di revisione legale ed esiti di specifiche attività di verifica effettuate dalla stessa.

La struttura organizzativa della Società e del Gruppo è gestita dall'Amministratore Delegato, attraverso un sistema di deleghe interne che hanno individuato i responsabili delle diverse direzioni.

Inoltre, nella seduta del 27 luglio 2023, il Consiglio di amministrazione ha individuato l'Amministratore Delegato, quale incaricato dell'istituzione e del mantenimento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

Sulla base delle informazioni disponibili e delle verifiche effettuate, la struttura organizzativa appare adeguata in relazione alle caratteristiche dell'impresa e alle sue dimensioni, anche tenuto conto di quanto previsto dalle disposizioni recate dal decreto legislativo n. 14 del 2019, ed in particolare all'art. 375 del medesimo D. Lgs. che introduce un secondo comma all'art. 2086, c.c. e comporta l'obbligo per tutti gli imprenditori collettivi (compresa SEA) di assumere un assetto che sia idoneo ad accertare tempestivamente anche le situazioni di crisi d'impresa e di permanenza della continuità aziendale, da accertarsi in conformità a quanto stabilito dagli artt. 3, comma e 13, comma 2 del menzionato decreto legislativo n.14/2019.

## Bilancio consolidato

È stato altresì predisposto il bilancio consolidato di Gruppo con riferimento alla seguente area di consolidamento:

Ragione Sociale	Sede legale	Capitale Sociale al 31/12/2023 (euro)	Capitale Sociale al 31/12/2022 (euro)
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Airport ICT Services S.r.l.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	600.000	600.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
Areas Food Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	1.500.000	746.700
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombarda (VA)	5.000.000	5.000.000

In particolare, l'area di consolidamento include il bilancio 2023 di SEA, delle sue controllate e di tutte quelle società sulle quali esercita un'influenza notevole. Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2023 è cambiato rispetto al 31.12.2022, a seguito della cessione, perfezionata nel mese di luglio 2023, della partecipazione del 25% nel capitale sociale detenuta da SEA in Malpensa Logistica Europa S.p.A.. Inoltre, a seguito della chiusura, avvenuta a novembre 2023, della procedura di dialogo competitivo, attraverso la quale Lutech S.p.A. si è aggiudicata la gara per l'affidamento dei servizi di manutenzione e monitoraggio delle attività ICT non business specific attualmente gestiti da Airport ICT Service s.r.l. (AIS) società interamente controllata da SEA, della quale l'aggiudicatario acquisirà l'intero capitale sociale, la stessa AIS risulta tra le attività destinate alla vendita. Non è stato esposto il conto economico per la non significatività dello stesso.

La procedura di consolidamento adottata segue il metodo integrale per quanto riguarda la valutazione delle partecipazioni di controllo; le altre partecipazioni sono state incluse nell'area di consolidamento con il metodo del patrimonio netto.

Nell'area di consolidamento, oltre a SEA, sono quindi incluse, ciascuna con il proprio metodo di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2023	% Possesso del Gruppo al 31/12/2023	% Possesso del Gruppo al 31/12/2022
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Airport ICT Services S.r.l.	IFRS 5	100%	100%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
Areas Food Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	IFRS 5	-	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria consolidata in migliaia di euro:

## STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	31 dicembre 2023		31 dicembre 2022	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	993.513		991.309	
Immobilizzazioni materiali	8.2	99.615		91.478	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	13.002		14.008	
Investimenti immobiliari	8.4	3.398		3.399	
Partecipazioni in società collegate	8.5	84.560		82.178	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	68.209		111.768	
Altri crediti non correnti	8.8	14.921	175	60.496	
<b>Totale Attività non correnti (A)</b>		<b>1.277.219</b>	<b>175</b>	<b>1.354.637</b>	<b>0</b>
Rimanenze	8.9	2.730		1.558	
Crediti commerciali	8.10	153.058	18.997	122.628	13.026
Crediti per imposte	8.11	459		4.769	
Altri crediti correnti	8.11	5.089		6.853	442
Crediti finanziari correnti	8.12	125.168			
Cassa e disponibilità liquide	8.13	91.123		160.341	
<b>Totale Attivo corrente (B)</b>		<b>377.627</b>	<b>18.997</b>	<b>296.149</b>	<b>13.468</b>
<b>Attività destinate alla vendita (C)</b>	<b>6.1</b>	<b>8.751</b>			
<b>TOTALE ATTIVO (A+B+C)</b>		<b>1.663.597</b>	<b>19.172</b>	<b>1.650.786</b>	<b>13.468</b>
Capitale sociale	8.14	27.500		27.500	
Altre riserve	8.14	315.310		132.876	
Risultato del Gruppo	8.14	156.207		182.460	
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>		<b>499.017</b>		<b>342.836</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi</b>		<b>31</b>		<b>31</b>	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)</b>	<b>8.14</b>	<b>499.048</b>		<b>342.867</b>	
Fondo rischi e oneri	8.15	195.156		229.124	
Fondi relativi al personale	8.16	27.406		30.942	
Passività finanziarie non correnti	8.17	473.896		519.516	
Altri debiti non correnti	8.18	1.821		6.590	
<b>Totale Passività non correnti (E)</b>		<b>698.279</b>		<b>786.172</b>	
Debiti commerciali	8.19	185.322	9.954	190.558	8.641
Debiti per imposte dell'esercizio	8.20	21.009		11.467	
Altri debiti	8.21	228.559		290.727	
Passività finanziarie correnti	8.17	27.496		28.995	
<b>Totale Passivo corrente (F)</b>		<b>462.386</b>	<b>9.954</b>	<b>521.747</b>	<b>8.641</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)</b>	<b>6.1</b>	<b>3.884</b>			
<b>TOTALE PASSIVO (E+F+G)</b>		<b>1.164.549</b>	<b>9.954</b>	<b>1.307.919</b>	<b>8.641</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)</b>		<b>1.663.597</b>	<b>9.954</b>	<b>1.650.786</b>	<b>8.641</b>

Il conto economico consolidato presenta, in sintesi, le seguenti risultanze:

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	2023		2022 riesposto	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	762.732	74.511	734.840	53.075
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	38.373		32.676	
<b>Totale ricavi</b>		<b>801.105</b>	<b>74.511</b>	<b>767.516</b>	<b>53.075</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	9.3	(178.583)		(192.527)	
Materiali di consumo	9.4	(9.228)		(10.505)	
Altri costi operativi	9.5	(241.806)		(243.403)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(36.204)		(30.832)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(465.821)</b>	<b>(37.606)</b>	<b>(477.267)</b>	<b>(98.181)</b>
<b>Margine Operativo Lordo</b>		<b>335.284</b>	<b>36.905</b>	<b>290.249</b>	<b>(45.106)</b>
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(6.164)		4.745	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(52.521)		(30.671)	
Ammortamenti	9.9	(70.389)		(64.823)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>206.210</b>	<b>36.905</b>	<b>199.500</b>	<b>(45.106)</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	12.756	12.756	15.530	17.463
Proventi (oneri) finanziari	9.11	4.274		(17.391)	607
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>223.240</b>	<b>49.661</b>	<b>197.639</b>	<b>(27.036)</b>
Imposte	9.12	(67.804)		(13.149)	
<b>Risultato netto da attività in funzionamento (A)</b>		<b>155.436</b>	<b>49.661</b>	<b>184.490</b>	<b>(27.036)</b>
<b>Risultato netto da Attività cessate (B)</b>	<b>6.1 / 9.13</b>	<b>775</b>		<b>(2.027)</b>	
<b>Risultato di pertinenza dei terzi (C)</b>		<b>4</b>		<b>3</b>	
<b>Risultato del Gruppo (A+B-C)</b>		<b>156.207</b>	<b>49.661</b>	<b>182.460</b>	<b>(27.036)</b>
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,62		0,73	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,62		0,73	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2022 sono stati riesposti.

## Altre informazioni

Il Collegio Sindacale attesta, inoltre, che nel corso dell'esercizio non ha ricevuto richieste per il rilascio di pareri e non ha dovuto rilasciare pareri in forza di specifica normativa.

Nel corso dell'esercizio 2023 non sono pervenute né denunce al Collegio Sindacale ex art. 2408 c.c., né esposti.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente Relazione.



## Conclusioni

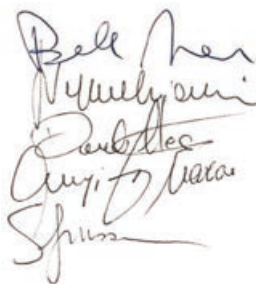
Il Collegio, in esito a quanto sopra evidenziato e preso atto delle risultanze della complessiva attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e del giudizio contenuto nella relazione di revisione del bilancio, esprime, per quanto di sua competenza e sulla base delle informazioni tempo per tempo acquisite dall'Amministrazione e dalla Società di Revisione, parere favorevole in ordine all'approvazione del Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, così come redatto dagli Amministratori, ed in merito alla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione di destinare l'utile dell'esercizio pari ad €153.016.747,19 nel seguente modo:

- €153.000.000,00 agli azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,6120 per azione;
- €16.747,19 a riserva straordinaria.

Milano, 12 aprile 2024

### Per il Collegio Sindacale

Paola Noce	(Presidente)
Stefania Chiaruttini	(Sindaco effettivo)
Daniele Contessi	(Sindaco effettivo)
Luigi Di Marco	(Sindaco effettivo)
Stefano Giussani	(Sindaco effettivo)





# Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

**Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023**

**Relazione della società di revisione indipendente  
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e  
dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014**



EY S.p.A.  
Via Meravigli, 12  
20123 Milano

Tel: +39 02 722121  
Fax: +39 02 72212037  
ey.com

## Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

Agli Azionisti della  
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale - finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio d'esercizio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Altri Aspetti

Il bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 12 aprile 2023 ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.

#### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto, su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

EY S.p.A.  
Sede Legale: Via Meravigli, 12 - 20123 Milano  
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma  
Capitale Sociale Euro 2.500.000,00 i.v.  
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAA di Milano Monza Brianza Lodi  
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003  
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Abbiamo identificato il seguente aspetto chiave della revisione contabile:

Aspetto chiave	Risposte di revisione
<b>Stima del fondo di ripristino e sostituzione</b>	
<p>Il Fondo di ripristino e sostituzione (il "Fondo"), iscritto nel bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, ammonta a Euro 175,8 milioni e include la stima del valore attuale degli oneri relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione, che la Società stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere.</p> <p>I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che, per loro natura, implicano il ricorso al giudizio degli amministratori, in particolare, con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli amministratori per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.</p> <p>Il paragrafo "Fondi di ripristino e sostituzione dei beni in concessione" della nota 2.4 "Criteri di valutazione" e la nota 6.17 "Fondo rischi e oneri" delle note esplicative al bilancio d'esercizio illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.</p>	<p>Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la comprensione dell'accordo di concessione da cui origina l'obbligazione;</li> <li>• la comprensione del processo utilizzato dalla Società ai fini della determinazione del Fondo;</li> <li>• l'analisi critica della ragionevolezza delle assunzioni alla base del calcolo del Fondo, tramite la verifica della coerenza delle stesse rispetto al piano aziendale 2024-2028 approvato dagli amministratori ed alle proiezioni 2029-2043 elaborate dalla Società;</li> <li>• l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente;</li> <li>• l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo occorsi nell'esercizio 2023;</li> <li>• la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo dell'attualizzazione del Fondo.</li> </ul> <p>Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio d'esercizio in relazione all'aspetto chiave.</p>

### Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.



Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

### **Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio**

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;





- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

#### **Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014**

L'assemblea degli azionisti della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. ci ha conferito in data 28 aprile 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

#### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

##### **Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58**

Gli amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di



rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c. 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

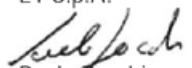
**Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254**

Gli amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Milano, 11 aprile 2024

EY S.p.A.

  
Paolo Zocchi  
(Revisore Legale)



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di iniziative mirate, la continua riduzione delle proprie emissioni carboniche dirette.

Milano Malpensa e Milano Linate confermano anche per il 2023 le loro performance di eccellenza europea mantenendo il livello Transition nell'ambito dell'iniziativa Airport Carbon Accreditation.



**SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali**

Aeroporto Milano Linate - 20054 Segrate, Milano

Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156

REA di Milano n. 472807 - Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.

**[www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu)**



**MilanAirports**