DOCUMENTO DI REGISTRAZIONE

RELATIVO A SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A., SOCIETÀ DI DIRITTO ITALIANO CON SEDE LEGALE IN SEGRATE (MI), PRESSO L'AEROPORTO DI MILANO LINATE, ISCRITTA AL REGISTRO DELLE IMPRESE DI MILANO AL N. 00826040156, CAPITALE SOCIALE PARI A EURO 27.500.000,00.

Il Documento di Registrazione è stato redatto ai sensi del regolamento approvato dalla Consob con deliberazione n. 11971 del 14 maggio 1999, come successivamente modificato e integrato, e dell'art. 4 del Regolamento (CE) n. 809/2004 della Commissione Europea del 29 aprile 2004 recante modalità di applicazione della Direttiva 2003/71/CE.

Il Documento di Registrazione è stato depositato presso la Consob in data 21 novembre 2011 a seguito di comunicazione dell'avvenuto rilascio dell'autorizzazione alla pubblicazione con nota del 10 novembre 2011 protocollo n. 11090937.

L'adempimento di pubblicazione del Documento di Registrazione non comporta alcun giudizio della Consob sull'opportunità dell'investimento proposto e sul merito dei dati e delle notizie allo stesso relativi.

Il presente Documento di Registrazione sarà disponibile al pubblico, dalla data di pubblicazione dello stesso e per tutta la sua validità, presso la sede legale dell'Emittente nonché sul sito *internet* dell'Emittente *www.seamilano.eu* e negli ulteriori luoghi indicati nella Nota Informativa.

INDICE

GLOSSARIO **12**

CAPITOLO I - PERSONE RESPONSABILI **23**

1.1 Responsabili del Documento di Registrazione **23**

1.2 Dichiarazione di responsabilità **23**

CAPITOLO II - REVISORI LEGALI DEI CONTI **24**

2.1 Revisori legali dell'Emittente **24**

2.2 Informazioni sui rapporti con la Società di Revisione **24**

CAPITOLO III - INFORMAZIONI FINANZIARIE SELEZIONATE **25**

3.1 Informazioni economiche, patrimoniali e finanziarie **27**

3.2 Altre informazioni finanziarie **30**

3.3 Informazioni economiche per *business units* **33**

3.4 Indicatori non finanziari di *performance* **34**

CAPITOLO IV - FATTORI DI RISCHIO **36**

CAPITOLO V - INFORMAZIONI SULL'EMITTENTE **59**

5.1 Storia ed evoluzione dell'Emittente **59**

5.1.1 Denominazione legale e commerciale dell'Emittente 59

5.1.2 Luogo di registrazione dell'Emittente e suo numero di registrazione 59

5.1.3 Data di costituzione e durata dell'Emittente 59

5.1.4 Domicilio e forma giuridica, legislazione in cui opera l'Emittente, paese di costituzione e sede sociale 59

5.1.5 Fatti importanti nell'evoluzione dell'attività dell'Emittente e del Gruppo 59

5.2 Principali investimenti **70**

5.2.1 Investimenti effettuati nel corso del triennio 2008 – 2010 e nel primo semestre 2011 75

5.2.2 Investimenti in corso di realizzazione 80

5.2.3 Principali investimenti futuri 80

CAPITOLO VI - PANORAMICA DELLE ATTIVITÀ **83**

6.1 Principali attività **83**

6.1.1 Gli aeroporti gestiti da SEA 86

6.1.1.1 L'Aeroporto di Milano Malpensa *95*

6.1.1.2 L'Aeroporto di Milano Linate *118*

6.1.1.3 La partecipazione in SACBO *125*

6.1.2 Principali attività dell'Emittente e del Gruppo SEA 126

6.1.2.1 Aviation *127*

6.1.2.2 Non aviation *136*

6.1.2.3 Handling (servizi di assistenza a terra) *152*

6.1.2.4 Energia *157*
6.1.3 Indicazione dei nuovi servizi 159
6.1.4 Fattori chiave che possano incidere sull'attività dell'Emittente e del Gruppo 162
6.1.5 Programmi futuri e strategie 166
6.2 Principali mercati 170
6.2.1 Il mercato mondiale del trasporto aereo 170
6.2.2 Il mercato nazionale del trasporto aereo 173
6.3 Fenomeni di stagionalità 175
6.4 Fattori eccezionali 177
6.4.1 De-hubbing Alitalia 177
6.4.2 Eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull 178
6.4.3 Tensioni politiche nel Nord Africa e tsunami in Giappone 179
6.5 Eventuale dipendenza dell'Emittente da brevetti o licenze, da contratti industriali, commerciali o finanziari o da nuovi procedimenti di fabbricazione 179
6.6 Posizionamento competitivo 180
6.6.1 Fonti delle dichiarazioni dell'Emittente sulla posizione competitiva 184
6.7 Quadro normativo di riferimento 184
6.7.1 Soggetti, ruoli, responsabilità del settore del trasporto aereo 184
6.7.2 Disciplina generale delle gestioni totali aeroportuali 185
6.7.3 Disciplina regolante la gestione aeroportuale da parte di SEA 186
6.7.4 Disciplina delle attività aeroportuali e normativa di riferimento per i diritti e le tariffe aeroportuali 191
6.7.5 Carta dei Servizi, Certificato di Aeroporto, Manuale di Aeroporto, Regolamento di Scalo 205
6.7.6 La normativa di riferimento per l'utilizzo delle rotte 208
6.7.7 Regolamentazione per l'assegnazione delle bande orarie (Slot) 212
6.7.8 Orientamenti comunitari in materia di contributi e sussidi corrisposti dagli aeroporti ai vettori 213
6.7.9 Disciplina in materia ambientale 215
CAPITOLO VII - STRUTTURA ORGANIZZATIVA 224
7.1 Descrizione del Gruppo cui appartiene l'Emittente 224
7.2 Descrizione delle società del Gruppo 224
CAPITOLO VIII - IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI 226
8.1 Immobilizzazioni esistenti o previste 226
8.2 Problematiche ambientali 228

CAPITOLO IX - RESOCONTO DELLA SITUAZIONE GESTIONALE E FINANZIARIA 229

9.1 Situazione finanziaria 229

9.2 Gestione operativa 229

9.2.1 Informazioni riguardanti fattori importanti che hanno avuto ripercussioni significative sul reddito derivante dall'attività del Gruppo 229

9.2.2 Conti economici consolidati del Gruppo relativi ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 232

9.2.3 Conti economici consolidati del Gruppo relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 244

9.2.4 Informazioni riguardanti politiche o fattori di natura governativa, economica, fiscale, monetaria o politica che abbiano avuto, o potrebbero avere, direttamente o indirettamente, ripercussioni significative sull'attività del Gruppo 265

CAPITOLO X - RISORSE FINANZIARIE 266

10.1 Risorse finanziarie del Gruppo 266

10.2 Indicazione delle fonti e impieghi finanziari del Gruppo 272

10.3 Indicazione degli strumenti finanziari derivati 275

10.4 Flussi di cassa del Gruppo 275

10.4.1 Flussi di cassa rilevati ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 275

10.4.2 Flussi di cassa rilevati agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 277

10.5 Limitazioni all'utilizzo delle risorse finanziarie 282

10.6 Fonti previste di finanziamento 282

CAPITOLO XI - RICERCA E SVILUPPO, BREVETTI E LICENZE 284

11.1 Attività di ricerca e sviluppo 284

11.2 Proprietà intellettuale 284

CAPITOLO XII - INFORMAZIONI SULLE TENDENZE PREVISTE 287

12.1 Tendenze più significative 287

12.2 Informazioni su tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sulle prospettive dell'Emittente almeno per l'esercizio in corso 287

CAPITOLO XIII - PREVISIONI O STIME DEGLI UTILI 288

CAPITOLO XIV - ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DI DIREZIONE O DI VIGILANZA E PRINCIPALI DIRIGENTI 289

14.1 Informazioni circa gli organi amministrativi, di direzione e di vigilanza, i soci e i principali dirigenti 289

14.1.1 Consiglio di amministrazione 289

14.1.2 Principali dirigenti 294

14.1.3 Collegio sindacale 299

14.2 Conflitti di interessi dei membri del consiglio di amministrazione, dei componenti del collegio sindacale e dei principali dirigenti 307

CAPITOLO XV - REMUNERAZIONI E BENEFICI 308

15.1 Remunerazioni e benefici a favore dei componenti del consiglio di amministrazione, dei membri del collegio sindacale e dei principali dirigenti per i servizi resi in qualsiasi veste 308

15.2 Benefici previdenziali 310

CAPITOLO XVI - PRASSI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE 311

16.1 Durata della carica dei componenti del consiglio di amministrazione e dei membri del collegio sindacale. 311

16.2 Contratti di lavoro stipulati dai componenti del consiglio di amministrazione e dai componenti del collegio sindacale con l'Emittente che prevedono una indennità di fine rapporto 311

16.3 Informazioni sul comitato per il controllo interno e sul comitato per la remunerazione 311

16.3.1 Comitato per il controllo interno 311

16.3.2 Comitato per la remunerazione 314

16.4 Recepimento delle norme in materia di governo societario 315

CAPITOLO XVII - DIPENDENTI 323

17.1 Numero dipendenti 323

17.2 Ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e procedure di mobilità 330

17.3 Contratto Collettivo Nazionale 331

17.4 Partecipazioni azionarie e piani di *stock option* 331

17.5 Descrizione di eventuali accordi di partecipazione dei dipendenti al capitale dell'Emittente 332

CAPITOLO XVIII - PRINCIPALI AZIONISTI 333

18.1 Principali azionisti 333

18.2 Diritti di voto diversi in capo ai principali azionisti 333

18.3 Indicazione dell'eventuale soggetto controllante ai sensi dell'art. 93 del Testo Unico della Finanza 334

18.4 Accordi che possono determinare una variazione dell'assetto di controllo dell'Emittente 334

CAPITOLO XIX - OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE 335

19.1 Rapporti Infragruppo 335

19.1.1 Finanziamento di SEA in favore di SEA Energia 335

19.1.2 Contratto di cash-pooling 336

19.1.3 Cessione da parte di SEA Handling a SEA dei rami d'azienda "biglietteria" e "manutenzione mezzi" 337

19.1.4 Contratto di construction management 338

19.1.5 SEA Energia 338
19.1.6 Altre operazioni infragruppo 340
19.2 Operazioni con Parti Correlate del Gruppo 343
19.2.1 Contratto di cessione dei diritti relativi ai Certificati verdi generati dalla centrale di cogenerazione di Linate tra SEA Energia e A2A Trading S.r.l. 343
19.3 Altre operazioni con Parti Correlate del Gruppo 344
19.4 Procedura Parti Correlate 351
CAPITOLO XX - INFORMAZIONI FINANZIARIE RIGUARDANTI LE ATTIVITÀ E LE PASSIVITÀ, LA SITUAZIONE FINANZIARIA E I PROFITTI E LE PERDITE DELL'EMITTENTE 355
20.1 Informazioni finanziarie relative agli esercizi passati 355
20.1.1 Bilancio Semestrale 357
20.1.2 Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 415
20.2 Posizione fiscale 508
20.3 Politica dei dividendi 511
20.4 Procedimenti giudiziali e arbitrali 512
20.5 Cambiamenti significativi nella situazione finanziaria o commerciale dell'Emittente 527
CAPITOLO XXI - INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI 528
21.1 Capitale sociale 528
21.2 Capitale sociale sottoscritto e versato 528
21.3 Esistenza di quote non rappresentative del capitale, precisazione del loro numero e delle loro caratteristiche principali 528
21.4 Azioni proprie 528
21.5 Ammontare delle obbligazioni convertibili, scambiabili o con warrant, con indicazione delle modalità di conversione, scambio o sottoscrizione 528
21.6 Esistenza di diritti e/o obblighi di acquisto su capitale autorizzato, ma non emesso o di un impegno all'aumento del capitale 528
21.7 Esistenza di offerte in opzione aventi ad oggetto il capitale di eventuali membri del Gruppo 528
21.8 Evoluzione del capitale sociale negli ultimi tre esercizi sociali 528
21.9 Atto costitutivo e Statuto 529
21.10 Oggetto sociale e scopi dell'Emittente 529
21.11 Sintesi delle disposizioni dello Statuto riguardanti i membri del consiglio di amministrazione e i componenti del collegio sindacale 529
21.12 Diritti e privilegi connessi alle azioni 533
21.13 Disposizioni statutarie e normative relative alla modifica dei diritti degli azionisti 533
21.14 Previsioni normative e statutarie relative alle assemblee dell'Emittente 533

21.15 Previsioni statutarie che potrebbero avere l'effetto di ritardare, rinviare o impedire la modifica dell'assetto di controllo dell'Emittente 534

21.16 Obblighi di comunicazioni al pubblico delle partecipazioni rilevanti 534

21.17 Modifica del capitale 534

CAPITOLO XXII - CONTRATTI RILEVANTI 535

22.1 Convenzione per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate 535

22.2 Contratto di Programma ENAC - SEA 539

22.3 Contratti di acquisizione e dismissione di partecipazioni 545

22.3.1 Cessione del 19% di SACBO 545

22.3.2 Acquisizione del 49% di SEA Energia 546

22.3.3 Cessione del 75% di Malpensa Logistica Europa 547

22.3.4 Dismissione della partecipazione in GESAC S.p.A. 549

22.4 Accordo avente ad oggetto la vendita della partecipazione detenuta da SEA in Aeropuertos Argentina 2000 S.A. 549

22.5 Contratti per l'approvvigionamento di gas metano ed energia elettrica 550

22.5.1 Contratto con GDF Suez 550

22.5.2 Contratti con Enel 552

22.6 Contratti importanti con Parti Correlate 553

22.7 Contratto di finanziamento di Euro 250.000.000 dell'8 marzo 2006 554

CAPITOLO XXIII - INFORMAZIONI PROVENIENTI DA TERZI, PARERI DI ESPERTI E DICHIARAZIONI DI INTERESSI 557

23.1 Relazioni di esperti 557

23.2 Informazioni provenienti da terzi 557

CAPITOLO XXIV - DOCUMENTI ACCESSIBILI AL PUBBLICO 558

CAPITOLO XXV - INFORMAZIONI SULLE PARTECIPAZIONI 559

DEFINIZIONI

Si riporta, di seguito, un elenco delle definizioni e dei termini utilizzati all'interno del Documento di Registrazione. Tali definizioni e termini, salvo diversamente specificato, hanno il significato di seguito indicato.

Aeroporti di Milano	Congiuntamente, l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate.
Aeroporto di Milano Linate	L'aeroporto Enrico Forlanini, sito a Segrate (MI), gestito da SEA.
Aeroporto di Milano Malpensa	L'aeroporto Città di Milano, sito a Somma Lombardo (VA), gestito da SEA.
Aumento di Capitale	L'aumento di capitale della Società con esclusione del diritto di opzione, ai sensi dell'art. 2441, comma 5, del codice civile, deliberato dall'assemblea straordinaria di SEA del 3 maggio 2011 mediante emissione, in più *tranche* e/o fasi di esecuzione, di massime n. 164.500.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 0,11 cadauna.
Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008	I bilanci consolidati del Gruppo SEA relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2008, 31 dicembre 2009 e 31 dicembre 2010, predisposti esclusivamente ai fini della preparazione dei documenti connessi ad un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato, approvati dal consiglio di amministrazione in data 27 giugno 2011 e assoggettati a revisione contabile da parte della Società di Revisione, che ha emesso la propria relazione in data 30 giugno 2011.
Bilancio Semestrale	Il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo relativo al semestre chiuso al 30 giugno 2011, approvato dal consiglio di amministrazione in data 23 agosto 2011 e assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione, che ha emesso la propria relazione in data 29 agosto 2011.
Borsa Elettrica	Il luogo virtuale in cui avviene l'incontro tra domanda e offerta per la compravendita dell'energia elettrica all'ingrosso, la cui gestione economica è affidata alla società Gestore dei Mercati Energetici S.p.A., ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo 16 marzo 99, n.79.
Borsa Italiana	Borsa Italiana S.p.A., con sede in Milano, Piazza degli Affari n. 6.
CID	C.I.D. Italia S.p.A., società di diritto italiano, partecipata da SEA in misura pari al 40% del capitale sociale, con sede legale in Milano, Viale Lancetti n. 43.
Codice di Autodisciplina	Il Codice di Autodisciplina delle società quotate predisposto dal Comitato per la *corporate governance* delle società quotate.
Consob	Commissione Nazionale per le Società e la Borsa con sede in Roma, Via G.B. Martini n. 3.

Consorzio Malpensa Construction	Consorzio Malpensa Construction, consorzio con attività interna ai sensi dell'art. 2602 e seguenti del codice civile, avente sede legale in Milano, Via del Vecchio Politecnico n. 8.
Data del Documento di Registrazione	La data di pubblicazione del Documento di Registrazione.
Decreto Anticrisi	Il decreto legge 1° luglio 2009, n. 78 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 1° luglio 2009, n. 150), convertito, con modificazioni, nella legge 3 agosto 2009, n. 102 - "Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali", come successivamente modificato.
Disma	Disma S.p.A., società di diritto italiano, partecipata da SEA in misura pari al 18,75% del capitale sociale, avente sede legale in Gallarate (MI), presso l'Aeroporto di Milano Malpensa.
D. Lgs. 231/01	Il decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, recante la "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica", entrato in vigore il 4 luglio 2001 in attuazione dell'art. 11 della Legge Delega 29 settembre 2000, n. 300, e successive modifiche e integrazioni.
D. Lgs. 39/10	Il decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39 in attuazione della direttiva 2006/43/CE, relativa alle revisioni legali dei conti annuali e consolidati, che modifica le direttive 78/660/CEE e 83/46/CEE, e che abroga la direttiva 84/253/CEE.
D.M. 521/97	Il decreto ministeriale n. 521, adottato dal Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture di concerto con il Ministro del Tesoro, in data 12 novembre 1997, e successive modifiche e integrazioni.
Documento di Registrazione	Il presente Documento di Registrazione.
Dufrital	Dufrital S.p.A., società di diritto italiano, partecipata da SEA in misura pari al 40% del capitale sociale, avente sede legale in Milano, Viale Lancetti n. 43.
Emittente o SEA o Società	Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A., con sede legale in Segrate, (MI) presso l'Aeroporto di Milano Linate.
Gruppo o Gruppo SEA	Collettivamente, l'Emittente e le società da essa, direttamente o indirettamente, controllate, ai sensi dell'art. 2359 del codice civile e dell'art. 93 del Testo Unico della Finanza.
IFRIC 12	Il documento IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione" che fornisce le linee guida sulla metodologia di contabilizzazione da parte del soggetto operante in regime concessorio del valore della concessione.
IFRS o IAS/IFRS	Tutti gli *International Financial Reporting Standards*, tutti gli

	International Accounting Standards (IAS), tutte le interpretazioni dell'*International Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* (SIC).
Istruzioni	Istruzioni al Regolamento di Borsa, in vigore alla Data del Documento di Registrazione.
Malpensa Logistica Europa	Malpensa Logistica Europa S.p.A., società di diritto italiano, partecipata da SEA in misura pari al 25% del capitale sociale, avente sede legale in Segrate (MI), presso l'Aeroporto di Milano Linate.
Milano Malpensa Cargo	La parte del sedime dell'Aeroporto di Milano Malpensa destinata al trattamento e al trasporto delle merci.
Milano Malpensa 1	Il terminal 1 dell'Aeroporto di Milano Malpensa.
Milano Malpensa 2	Il terminal 2 dell'Aeroporto di Milano Malpensa.
MTA	Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana.
Parti Correlate	Indica le parti (persone giuridiche e/o fisiche) che rispetto all'Emittente sono nelle situazioni individuate dal principio contabile internazionale IAS n. 24.
Principi Contabili Italiani o *Italian GAAP*	Le norme di legge vigenti alla data di riferimento di ciascun bilancio dell'Emittente che disciplinano i criteri di redazione dei bilanci come interpretate e integrate dai principi contabili emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dall'Organismo Italiano di Contabilità.
Regolamento 809/2004/CE	Il Regolamento 809/2004/CE della Commissione del 29 aprile 2004, recante modalità di esecuzione della Direttiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo per quanto riguarda le informazioni contenute nei prospetti, il modello dei prospetti, l'inclusione delle informazioni mediante riferimento, la pubblicazione dei prospetti e la diffusione di messaggi pubblicitari.
Regolamento di Borsa	Il Regolamento dei mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana, deliberato dall'assemblea di Borsa Italiana, vigente alla Data del Documento di Registrazione.
Regolamento Emittenti	Il regolamento approvato dalla Consob con deliberazione n. 11971 in data 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni.
SACBO	Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A., in breve S.A.C.B.O. S.p.A., società di diritto italiano, partecipata da SEA in misura pari al 30,98% del capitale sociale, avente sede legale presso l'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio.
SEA Energia	SEA Energia S.p.A., società di diritto italiano interamente

	controllata da SEA, avente sede legale in Segrate (MI), presso l'Aeroporto di Milano Linate, precedentemente denominata Malpensa Energia S.p.A.
SEA Handling	SEA Handling S.p.A., società di diritto italiano, interamente controllata da SEA, con sede legale in Somma Lombardo (VA), presso Milano Malpensa 2.
SEA Services	SEA Services S.r.l., società di diritto italiano, partecipata da SEA in misura pari al 30% del capitale sociale, avente sede legale in Milano, Via Val Formazza, n. 10.
Società di Revisione	PricewaterhouseCoopers, con sede legale in Milano, Via Monte Rosa, n. 91.
Statuto	Lo statuto sociale dell'Emittente approvato dall'assemblea straordinaria in data 3 maggio 2011, che entrerà in vigore a partire dalla data di inizio delle negoziazioni delle azioni SEA sul MTA (fatta eccezione per l'art. 1, già vigente alla Data del Documento di Registrazione).
Testo Unico Bancario o TUB	Il D. Lgs. 1° settembre 1993, n. 385 e successive modifiche e integrazioni.
Testo Unico della Finanza o TUF	Il D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e successive modifiche e integrazioni.
Testo Unico delle Leggi in materia di Pubblica Sicurezza o TULPS	Il R.D. del 18 giugno 1931, n. 773 e successive modifiche e integrazioni.

GLOSSARIO

Si riporta di seguito un elenco dei termini tecnici utilizzati all'interno del Documento di Registrazione. Tali termini, salvo diversamente specificato, hanno il significato di seguito indicato.

Accordi Bilaterali	Accordi che disciplinano il traffico aereo fra due stati, per destinazioni esterne all'Unione Europea, articolati secondo schemi fissi e ispirati al principio della reciprocità. Attraverso la stipula di un accordo bilaterale viene definita la capacità massima operabile (in termini di frequenze e posti offerti), il numero dei vettori ammessi a operare e i punti d'accesso (in termini di destinazioni operabili) dei rispettivi paesi.
Accordi di *interlining*	Accordi tra vettori che combinano, su un unico titolo di viaggio, ossia con il medesimo biglietto, più segmenti di volo operati da vettori diversi.
ACI	*Airports Council International*, ovvero l'associazione internazionale dei gestori aeroportuali. Al 31 dicembre 2010, rappresenta più di 580 gestori aeroportuali operanti in oltre 1.650 aeroporti siti in 179 paesi del mondo. ([1])
ACI Europe	*Airports Council International Europe*, divisione Europea di ACI rappresentativa dei gestori europei, comunitari e non.
Airport Carbon Accreditation	Certificazione promossa da ACI Europe con il supporto tecnico di *WSP Environmental* (società londinese *leader* nella consulenza su tematiche ambientali), che prevede l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni di CO_2 da parte dei gestori aeroportuali, degli operatori, degli aeromobili e dei soggetti che lavorano negli aeroporti.
Airport City	Termine che indica un aeroporto che non sia solo dedicato al trasporto aereo ed alle attività ad esso strettamente connesse, bensì sia in grado di offrire ai clienti ed agli utenti aeroportuali ulteriori prodotti e servizi di natura commerciale (quali, a titolo di esempio, infrastrutture alberghiere, *mini-market*, uffici postali e sportelli bancari).
Airside	L'area del sedime aeroportuale comprendente le infrastrutture necessarie alla movimentazione degli aeromobili (quali piste di atterraggio/decollo, *Taxi way*, piazzole di sosta degli aeromobili, *hangar* per il ricovero e l'assistenza degli stessi aeromobili, nonché il sistema di controllo del traffico aereo), gli spazi dedicati alle attrezzature e ai servizi impiegati per la movimentazione e l'assistenza a terra degli aeromobili, e le aree dedicate ai servizi per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, bagagli e merci, da e per i terminal passeggeri e/o merci.

([1]) Fonte: sito web www.airports.org.

All cargo	Voli destinati all'esclusivo trasporto di merci.
Area Schengen	Area dell'aeroporto in cui operano i voli diretti verso i paesi che hanno aderito agli Accordi di Schengen ed in cui sono stati aboliti i controlli sistematici delle persone alle frontiere. Al 31 dicembre 2010 i paesi aderenti agli accordi di Schengen sono: Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Italia, Portogallo, Spagna, Austria, Grecia, Danimarca, Finlandia, Svezia, Islanda, Norvegia, Slovenia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Malta, Svizzera e Liechtenstein.
Attività Intermodale	Attività che prevede il trasferimento della merce da un mezzo di trasporto ad un altro mezzo di trasporto di altra tipologia. Con riferimento a SEA l'attività intermodale concerne il trasporto della merce da mezzo camionato agli aeromobili.
Attività *courier*	Attività di trasporto posta e merci non voluminose con destinazione a corto raggio e con servizio "porta a porta".
Aviazione Generale	Settore dell'aviazione civile di cui fanno parte tutti i voli che non siano (i) militari, (ii) di linea e/o (iii) *charter*, quali, a titolo esemplificativo, i voli privati, i voli di turismo, i voli atti ai lanci con il paracadute o i voli scuola.
AVL	Aiuti Visivi Luminosi, impianti luminosi per piste, raccordi e piazzali.
BEI	Banca Europea degli Investimenti, di proprietà dei paesi dell'Unione Europea; tale banca assume prestiti sui mercati dei capitali e concede prestiti a un basso tasso d'interesse al fine di finanziare progetti volti a migliorare le infrastrutture, l'approvvigionamento energetico o la sostenibilità ambientale sia all'interno dell'Unione Europea che nelle zone limitrofe o nei paesi in via di sviluppo.
Big point	Modello di traffico ibrido che permette di coniugare la presenza di servizi *Point to point* con il sistema di Feederaggio applicato dal modello *Hub* e finalizzato a convogliare i passeggeri in prosecuzione verso destinazioni di lungo raggio.
BHS	*Baggage Handling System*, impianto automatizzato di smistamento dei bagagli.
BRS	*Baggage Reconciliation System*, sistema automatizzato di riconcilio del passeggero con il bagaglio.
B2B	*Business to Business*, sistema di relazioni che un'impresa commerciale detiene con clienti professionali (altre imprese) nella propria attività produttiva.
B2C	*Business to Consumer*, insieme delle relazioni che un'impresa commerciale detiene con i suoi clienti (diversi da quelli professionali) per le attività di vendita e/o di assistenza al cliente

	finale.
CAGR	*Compounded Annual Growth Rate,* tasso annuo medio di crescita.
Capitale Regolatorio	Il Capitale Regolatorio (o RAB – *Regulatory Asset Base*) è il valore del capitale investito netto che costituisce la base di calcolo per la determinazione dell'equa remunerazione del gestore aeroportuale per le attività soggette a regolamentazione, al fine della determinazione dei ricavi di riferimento.
Carta dei Servizi	Documento contenente le informazioni circa la qualità dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dalle compagnie aeree che ogni società di gestione deve predisporre sulla base di quanto stabilito nel D.P.C.M. 30 dicembre 1998 e nelle linee guida indicate dall'ENAC con circolare del 2 maggio 2002 (Circolare ENAC APT-12).
Catchment Area	Termine che indica, a giudizio dell'Emittente, l'area geografica dalla quale è possibile raggiungere gli Aeroporti di Milano in circa 2 ore di viaggio, disponendo anche di mezzi di trasporto con frequenza elevata.
Centrale di cogenerazione	Impianto che consente la produzione combinata di energia elettrica e di Energia termica, mediante la medesima combustione.
Certificato di Aeroporto	Certificato dell'aeroporto, rilasciato dopo specifica attività da parte dei team di certificazione nominati dall'ENAC, che attesta, ai sensi di quanto previsto dall'ENAC nella circolare 15 marzo 2004, n. APT-16, la conformità dello scalo relativamente (i) alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto, alle infrastrutture, agli impianti, ai sistemi ed alle aree ad esso limitrofe (certificazione delle infrastrutture), e (ii) all'organizzazione aziendale ed operativa del gestore, alle sue dotazioni tecnologiche, ai mezzi, al personale, alle procedure di gestione e a tutti gli altri elementi atti a garantire l'operatività dell'aeroporto in condizioni di sicurezza, nonché al Manuale di Aeroporto (certificazione del gestore).
Certificati verdi	Titoli annuali emessi dal Gestore dei Servizi Energetici che attestano la produzione da fonti rinnovabili di 1 MWh di energia. A partire dal 2002, in base al D. Lgs. 16 marzo 1999, n. 79, produttori e importatori hanno l'obbligo di immettere in rete energia da fonti rinnovabili, in quantità pari ad una percentuale (per il 2011 è il 6,80%) del totale dell'elettricità prodotta o importata l'anno precedente da fonti convenzionali. L'obbligo si applica alle importazioni e alle produzioni di energia elettrica al netto di esportazioni, autoconsumi di centrale e cogenerazione eccedenti i 100 GWh.
Check-in	Attività di accettazione dei passeggeri e del loro eventuale bagaglio ai fini di consentirne l'imbarco sul volo per cui hanno un valido titolo di viaggio.
Check-in counter	Banchi dove viene effettuata la registrazione dei passeggeri (c.d. banchi di accettazione).

Clientela *business*	Tipologia di passeggero che vola prevalentemente per "ragioni d'affari".
Clientela *leisure*	Tipologia di passeggero che vola a scopo di turismo.
Code sharing	Accordo tra linee aeree che prevede la commercializzazione di un servizio da parte di una compagnia aerea la quale si avvale tuttavia dell'utilizzo degli aeromobili di un altro vettore, ampliando in tal modo la propria rete di destinazioni servite.
Contratto di Programma	Contratto pluriennale stipulato tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuale, disciplinante il profilo tariffario, la realizzazione del Piano degli Investimenti e il rispetto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale.
Contratto di Programma ENAC-SEA	Il contratto di programma "in deroga" presentato da SEA relativamente agli Aeroporti di Milano e approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ENAC del 4 maggio 2011.
Convenzione 2001	Convenzione fra ENAC e SEA, registrata in data 16 ottobre 2001 all'Ufficio delle Entrate di Roma al n. 8323 e disciplinante i rapporti relativi alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale sull'Aeroporto di Milano Linate e sull'Aeroporto di Milano Malpensa.
DCS	*Departure Control System*. Sistema informatico di ciascuna compagnia aerea per l'accettazione dei passeggeri, la gestione degli imbarchi e dei piani di carico.
De-hubbing	Decisione di Alitalia, assunta nell'ambito del piano industriale approvato a fine agosto 2007, di rinunciare, con l'avvio dell'orario estivo 2008 (ossia da fine marzo 2008), all'*hub* dell'Aeroporto di Milano Malpensa, e di trasferire gran parte dei voli, in particolare i Voli di Lungo Raggio, sullo scalo di Roma Fiumicino.
Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria	Il documento elaborato dall'ENAC, in applicazione del Decreto Anticrisi, che introduce un sistema di tariffazione pluriennale e modalità di periodico aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto ENAC/SEA, allegato al Contratto di Programma ENAC-SEA.
Dual Till	Principio tariffario secondo il quale la misura dei diritti viene determinata tenendo conto unicamente delle attività *Aviation,* senza, pertanto, considerare le attività *non Aviation*.
Duty free	Acquisto di prodotti in regime di esenzione dal pagamento dell'IVA e delle accise.
Duty paid	Regime ordinario di acquisto di prodotti senza beneficiare dell'esenzione prevista dal *duty free*.
EBITDA	*Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization*, è definito dal *management* come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni.

	Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi.
EBITDA Gestionale	EBITDA al netto dei proventi e oneri non ricorrenti e degli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12. Per gli esercizi 2009 e 2008 l'EBITDA Gestionale esclude l'EBITDA generato dal consolidamento di Malpensa Logistica Europa.
ECAA	La *European Common Aviation Area*, ossia lo spazio aereo comune europeo, aperto agli Stati del sud-est europeo da estendere, in prospettiva, a quelli ricompresi nella politica europea di vicinato.
ENAC	L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, istituito con D.Lgs. del 25 luglio 1997 n. 250. L'ENAC ha competenza in materia di regolazione dell'aviazione civile, di controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo.
ENAV	Enav S.p.A. - Società nazionale per l'assistenza al volo. Società competente per l'assistenza ed il controllo del traffico aereo, nata dalla trasformazione in società per azioni di ENAV - Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo, avvenuta con decreto ministeriale n. 704993 del 22 dicembre 2000, interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
Energia termica	Energia derivante dai gas di scarico delle turbine e dei motori sottoforma di acqua surriscaldata (150° C) ed utilizzata ai fini del teleriscaldamento, che viene prodotta dalle Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano, e che, nella Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa può essere trasformata in energia frigorifera.
Eurocontrol	Organizzazione civile e militare cui partecipano 39 stati europei ([2]) e il cui scopo principale è di sviluppare e mantenere un efficiente sistema di controllo del traffico aereo a livello europeo, affiancando in questo impegno comune le autorità nazionali dell'aviazione civile, gli enti di controllo del traffico aereo (in Italia l'ENAV), gli utenti dello spazio aereo civile e militare, il settore industriale, le

([2]) Fonte: sito web www.eurocontrol.int.

	organizzazioni professionali e le competenti istituzioni europee. Il sistema di rilevazione della puntualità negli aeroporti europei elaborato da Eurocontrol prevede di evidenziare il ritardo mediamente conseguito dai voli in partenza nello scalo considerato.
Feederaggio	Sistema di traffico strutturato in modo tale da convogliare verso uno scalo aeroportuale di tipo *Hub* i passeggeri in prosecuzione verso altri scali, mediante utilizzo del medesimo vettore.
FTK	*Freight Tonne Kilometres,* il prodotto delle tonnellate di merci trasportate su tutte le rotte prese in considerazione per la corrispondente distanza in chilometri.
Frequent flyer	Tipologia di viaggiatore abituale.
Gate	Uscite destinate all'imbarco dei passeggeri.
Giornata Media	La giornata rappresentativa, su base annuale, del traffico, rispettivamente, dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate.
Gruppo Alitalia	Il gruppo di società operanti nel settore del trasporto aereo di cui fanno parte, tra le altre, Alitalia - Compagnia Italiana S.p.A., AirOne S.p.A., Alitalia CityLiner S.p.A., C.A.I. First S.p.A., e C.A.I. Second S.p.A.
Gruppo Lufthansa	Il gruppo di società operanti nel settore del trasporto aereo al quale fanno capo diversi vettori tra cui Lufthansa - il principale - Lufthansa Italia, Air Dolomiti, Brussels Airlines e Swiss International Air Lines, Lufthansa Cargo e di cui fanno parte anche altre società tra cui Lufthansa Tenchik Component Services Milan S.r.l.
Handler	L'operatore che svolge servizi di *handling*, ossia tutte quelle attività di assistenza a terra ai vettori aerei disciplinate ed elencate nell'Allegato A del D. Lgs. n. 18 del 13 gennaio 1999 - che recepisce la Direttiva comunitaria 96/67/CE del 15 ottobre 1996 - quali le attività (i) di assistenza alle operazioni di volo in rampa (i servizi prestati in area *Airside*, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento del carico degli aeromobili, smistamento, movimentazione e riconcilio bagagli) e (ii) di assistenza ai passeggeri a terra (ossia i servizi prestati in area *Landside*, fra cui *Check-in* e *Lost&found)*, nonché (iii) di natura amministrativa, di caricamento a bordo di carburante (*refueller*) e pasti (*caterer*), manutenzione aeromobili, trattamento merci e posta.
Hub	Aeroporto presso il quale le compagnie aeree tendono a concentrare le proprie attività e che costituisce un nodo centrale per voli nazionali ed internazionali e per i passeggeri in transito tra le varie destinazioni.
IATA	*International Air Transport Association.* Organizzazione internazionale rappresentativa delle compagnie aeree internazionali.

ICAO	*International Civil Aviation Organization* (Organizzazione dell'aviazione civile internazionale). Organizzazione internazionale nata nel corso del 1944 ed avente l'obiettivo di sviluppare i principi e le tecniche dell'aviazione internazionale nonché di aiutare la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale.
Landside	L'area del sedime aeroportuale comprendente le infrastrutture ed i servizi legati all'assistenza dei passeggeri (quali biglietteria, *Check-in*, imbarco, *Lost&found*, ecc.), ivi inclusi i servizi per la ristorazione ed i servizi commerciali, e delle merci (tra i quali, parcheggi, aree di carico/scarico, controllo e accettazione merci, ecc.). Sono inoltre ricompresi nella predetta area, i marciapiedi dei terminal e/o l'interfaccia tra il sistema di accesso stradale e ferroviario ed il terminal, i parcheggi per le autovetture, la stazione ferroviaria, nonché le aree per i servizi di supporto a tutta l'attività aeronautica (gli uffici del gestore aeroportuale, i magazzini, le caserme, gli uffici degli Enti di Stato, ecc.).
Loading bridge	Pontili di imbarco dei passeggeri che collegano direttamente i *Gate* agli aeromobili.
Lost&found	Attività volta alla raccolta di reclami dei passeggeri relativi allo smarrimento o danneggiamento dei bagagli dei medesimi passeggeri durante le operazioni di imbarco/sbarco dei bagagli, nonché al recupero e alla riconsegna dei bagagli ai rispettivi proprietari.
Lufthansa Italia	Indica la società di diritto italiano Lufthansa Italia S.p.A. facente parte del Gruppo Lufthansa.
Manuale di Aeroporto	Documento, approvato dall'ENAC, che il gestore aeroportuale è tenuto a predisporre e che contiene tutte le informazioni e istruzioni necessarie per consentire al personale dell'aeroporto di svolgere le proprie mansioni. In particolare, il Manuale di Aeroporto è la fonte documentale che descrive come devono essere condotte le procedure operative e la loro gestione in sicurezza. Consente inoltre di valutare l'ottemperanza dell'organizzazione e delle procedure del gestore aeroportuale a quanto richiesto dal Regolamento Aeroportuale ENAC e costituisce un mezzo di diffusione di tutte le procedure e informazioni relative ad una sicura gestione dell'aeroporto. Il Manuale di Aeroporto, infine, fornisce indicazioni su come si sviluppi, sia mantenuta e sia gestita la sicurezza all'interno dell'aeroporto.
Master Plan	Strumento urbanistico di programmazione di lungo periodo dell'adeguamento e dello sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto.
Movimenti	Indica, indistintamente, il decollo o l'atterraggio di un aeromobile.
Narrow body	Gli aeromobili a fusoliera stretta, conosciuti anche come aeromobili a corridoio unico, prevalentemente usati per i voli a corto-medio raggio.
Piano degli Investimenti	Il piano decennale, allegato al Contratto di Programma, che individua gli interventi di ammodernamento, ampliamento e

	sviluppo delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, nonché gli interventi di manutenzione straordinaria da effettuarsi ad opera del gestore aeroportuale.
Piano della Qualità e della Tutela Ambientale	Il piano, allegato al Contratto di Programma, che individua gli indicatori di qualità e di tutela ambientale per i quali il gestore aeroportuale si impegna a conseguire, nel corso di ciascun anno del periodo regolatorio, obiettivi di miglioramento delle prestazioni rese.
Piano di sviluppo aeroportuale	Il piano per lo sviluppo degli Aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate (comprensivo degli investimenti da realizzare per il funzionamento e lo sviluppo di tali aeroporti e del piano finanziario per la loro realizzazione) presentato da SEA ad ENAC, per le sue valutazioni, all'atto della sottoscrizione della Convenzione 2001.
Point to point	Modello di traffico aereo caratterizzato dalla presenza di collegamenti destinati a servire, con voli diretti, due scali senza prevedere la possibilità di prosecuzione, verso altre destinazioni, con il medesimo biglietto.
Programma Quadriennale degli Interventi	Il documento con cui il gestore aeroportuale definisce le infrastrutture da realizzare nell'area aeroportuale, in conformità alle indicazioni contenute nel Master Plan, in un arco di tempo limitato rispetto al Master Plan stesso.
Purchasing Power Standard o PPS	La moneta artificiale adottata da Eurostat che riflette gli scarti tra i livelli dei prezzi nazionali, dei quali non tiene conto il tasso di cambio. Tale moneta artificiale migliora la confrontabilità dei dati sul reddito tra i diversi Paesi europei.
Regolamento di Scalo	Documento che raccoglie tutte le regole e le procedure stabilite per garantire un regolare e sicuro utilizzo dell'aeroporto. La normativa di riferimento ne stabilisce l'obbligo di adozione in ogni scalo nazionale. Il Regolamento è predisposto dal gestore, alla luce delle caratteristiche e specificità dell'aeroporto, sulla base di una impostazione preventivamente concordata con la direzione aeroportuale ENAC di riferimento e viene adottato con ordinanza della stessa direzione aeroportuale ENAC.
Retail	Attività di vendita al dettaglio.
RPK	*Revenue Passenger Kilometer*, misura del volume di passeggeri trasportato da un vettore. Un'unità di *RPK* corrisponde ad un passeggero pagante trasportato per un chilometro; per passeggero pagante si intendono tutti i passeggeri ad esclusione dei dipendenti di compagnie aeree (qualora viaggino con biglietti a tariffa speciale a loro riservati) e i bambini al di sotto dei 2 anni (che non hanno posto assegnato sull'aereo).
Settimana Media	Indica, con riferimento all'Aeroporto di Milano Linate, la media aritmetica degli andamenti del traffico registrati nel predetto aeroporto in ogni giorno della settimana (a mero titolo esemplificativo, la giornata di lunedì esprime l'andamento medio del

	traffico registrato sullo scalo in tutti i lunedì dell'anno).
Single Till	Principio tariffario secondo il quale la misura dei diritti viene determinata tenendo conto sia dell'attività *Aviation* che delle attività *non aviation*. Tale principio si distingue dal regime di *semi-Single Till* che prevede che una quota non inferiore al 50% del margine conseguito dal gestore aeroportuale per i servizi non soggetti a regolamentazione svolti nell'ambito del sedime sia destinata alla riduzione dei diritti aeroportuali.
Sistema Aeroportuale	Il raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano, come stabilito dal Regolamento (CE) n. 2408/92 del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo del 23 luglio 1992 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie. Il Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, ha sostituito tale definizione con quella di "conurbazione", ossia l'area urbana comprendente alcune città che, attraverso la crescita della popolazione e l'espansione urbana, si sono fisicamente unite per formare un'unica aera edificata.
SLA	*Service Level Agreement*, relativamente ai contratti di *handling*, un accordo relativo ai livelli di qualità ed efficienza del servizio.
***Slot* (banda oraria)**	Permesso, dato ad un vettore, di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato ad una data ed un orario specifici assegnati allo stesso vettore al fine dell'atterraggio e del decollo.
Taxiway	Piste di raccordo tra i piazzali aeromobili e le piste di decollo/atterraggio (c.d. vie di rullaggio).
Terzo satellite	Porzione del sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa destinato prevalentemente all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri attraverso *Loading bridge,* che, con le relative pertinenze, costituisce il modulo di completamento di Milano Malpensa 1.
Voli *Charter*	Servizio aereo non di linea prestato a noleggio per trasporto di passeggeri, merci e posta operato su base *ad hoc* o con una serie regolare per una stagione programmata.
Voli Combi	Voli combinati di trasporto passeggeri e merci.
Voli di Linea	Voli caratterizzati da regolarità e frequenza con orario pubblicato e con offerta di posti effettuati con aeromobili adibiti a trasporto pubblico.
Voli di Lungo Raggio	Voli definiti dall'Emittente come voli di durata superiore a 6 ore.
Voli di Medio Raggio	Voli definiti dall'Emittente come voli di durata compresa tra 4 e 6 ore.
Voli *Low Cost*	Voli di Linea caratterizzati da tariffe a basso costo e ridotti servizi

	di assistenza al passeggero.
Walk Through	Modello per la realizzazione degli spazi commerciali e l'esposizione delle merce da parte di venditori *retail*, secondo cui i passeggeri devono transitare nelle aree commerciali per raggiungere l'imbarco.
Wide body	Gli aeromobili a fusoliera larga che dispongono di un doppio corridoio, prevalentemente usati per i Voli di Lungo Raggio.
WLU	*Work Load Unit*, ossia l'unità di misura del traffico aereo corrispondente ad un passeggero ovvero a 100 Kg di merce.
III Libertà	Facoltà per il vettore di un paese (es. "A"), che vola da quel paese ("A") ad un paese terzo (es. "B"), di effettuare trasporto di passeggeri e merci dal proprio paese ("A") al paese terzo ("B").
IV Libertà	Facoltà per il vettore di un paese (es. "A"), che vola da quel paese ("A") ad un paese terzo (es. "B"), di effettuare trasporto di passeggeri e merci dal paese terzo ("B") al proprio paese ("A").
V Libertà	Facoltà per il vettore di un paese (es. "A"), che vola da quel paese ("A") ad un paese terzo (es. "B") e da qui in prosecuzione verso un ulteriore diverso paese (es. "C"), di effettuare trasporto di passeggeri e merci oltre che da "A" a "B" e da "A" a "C", anche tra "B" e "C", e pertanto tra due paesi diversi dal proprio.

PAGINA VOLUTAMENTE LASCIATA IN BIANCO

CAPITOLO I - PERSONE RESPONSABILI

1.1 Responsabili del Documento di Registrazione

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A., con sede legale in Segrate (MI), presso l'Aeroporto di Milano Linate, in qualità di Emittente, assume la responsabilità della veridicità e completezza di tutti i dati e le notizie contenuti nel Documento di Registrazione.

1.2 Dichiarazione di responsabilità

Il soggetto di cui al precedente Paragrafo 1.1, avendo adottato tutta la ragionevole diligenza a tale scopo, dichiara che le informazioni contenute nel Documento di Registrazione sono, per quanto a sua conoscenza, conformi ai fatti e non presentano omissioni tali da alterarne il senso.

Il Documento di Registrazione è conforme al modello depositato presso la Consob in data 21 novembre 2011, a seguito dell'avvenuto rilascio dell'autorizzazione alla pubblicazione con nota del 10 novembre 2011, protocollo n. 11090937.

CAPITOLO II - REVISORI LEGALI DEI CONTI

2.1 Revisori legali dell'Emittente

La società incaricata della revisione legale dei conti dell'Emittente per i periodi contabili rappresentati nel Documento di Registrazione è la Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., con sede legale ed amministrativa in Milano, Via Monte Rosa, n. 91, iscritta all'Albo speciale delle società di revisione tenuto di cui all'art. 161 del Testo Unico della Finanza ([3]).

L'incarico di revisione contabile dei bilanci di esercizio e consolidati dell'Emittente, nonché di verifica della regolare tenuta della contabilità e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili, è stato conferito alla Società di Revisione:

- per gli esercizi 2007-2008-2009, con delibera dell'assemblea dell'Emittente del 26 aprile 2007, ai sensi degli artt. 2409 *bis* e seguenti del codice civile;
- per gli esercizi 2010-2011-2012, con delibera dell'assemblea dell'Emittente in data 28 aprile 2010, ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs 39/2010 e degli artt. 2409-*bis* e seguenti del codice civile.

Con delibera del 3 maggio 2011, l'assemblea dell'Emittente ha approvato, ai sensi dell'art. 16, comma 1, lettera (a) del D. Lgs 39/2010:

- l'incarico di revisione legale dei bilanci d'esercizio e consolidati dell'Emittente, ai sensi delle disposizioni di cui agli artt. 14 e 16 del D. Lgs. 39/2010, per gli esercizi dal 2011 al 2019, estremi inclusi;
- l'incarico di revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato dell'Emittente per i semestri chiusi al 30 giugno degli esercizi dal 2011 al 2019, estremi inclusi, in conformità a quanto raccomandato da Consob con comunicazione DAC/RM/97001574 del 20 febbraio 1997.

Non vi sono stati rilievi o rifiuti di attestazione da parte della Società di Revisione, in merito ai bilanci annuali dell'Emittente al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 nonché al bilancio consolidato semestrale abbreviato relativo al semestre chiuso al 30 giugno 2011.

2.2 Informazioni sui rapporti con la Società di Revisione

Fino alla Data del Documento di Registrazione non è intervenuta alcuna revoca dell'incarico conferito dall'Emittente alla Società di Revisione né la Società di Revisione ha rinunciato all'incarico stesso.

([3]) L'art. 161 del Testo Unico della Finanza – abrogato dall'art. 40 del D. Lgs. 39/2010 – resta applicabile, ai sensi dell'art. 43. comma 1 del medesimo decreto, fino alla data di entrata in vigore dei regolamenti del Ministero dell'Economia e delle Finanze ivi previsti.

CAPITOLO III - INFORMAZIONI FINANZIARIE SELEZIONATE

Premessa

Nel presente Capitolo sono riportate alcune informazioni economiche, patrimoniali e finanziarie consolidate del Gruppo relative ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 e agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

Le informazioni finanziarie riportate nel presente capitolo sono state estratte dai seguenti documenti:

- dal bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo relativo al semestre chiuso al 30 giugno 2011, approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 23 agosto 2011 (il "**Bilancio Semestrale**"). Tale bilancio è stato assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione in data 29 agosto 2011 (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1 del Documento di Registrazione);
- dal documento che include i bilanci consolidati del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 27 giugno 2011 (i "**Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008**"). Tali bilanci sono stati assoggettati a revisione contabile da parte della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione in data 30 giugno 2011 (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.2 del Documento di Registrazione).

Si precisa che il documento che include i Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 è stato predisposto esclusivamente ai fini della preparazione dei documenti connessi ad un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato..

Il Gruppo SEA, a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006, ha scelto di avvalersi dell'opzione di applicare gli *International Financial Reporting Standards* ("**IFRS**"), emanati dall'*International Accounting Standards Board* ("**IASB**"), e adottati dall'Unione Europea ("**UE IFRS**") per la redazione del proprio bilancio consolidato. Tale opzione è consentita dal D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38, emesso a seguito della pubblicazione del Regolamento Europeo (CE) n. 1606/2002 del 19 luglio 2002.

Inoltre il Gruppo, a partire dall'esercizio 2010, ha applicato l'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione". Ciò ha comportato, nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2010, approvato dal consiglio di amministrazione in data 7 marzo 2011, la rideterminazione degli effetti che si sarebbero avuti al 1 gennaio 2009.

Nell'ambito dell'operazione finalizzata all'ammissione a quotazione delle azioni dell'Emittente sul MTA, in considerazione del fatto che il Regolamento CE 809/2004 richiede la presentazione dei dati finanziari relativi agli ultimi tre esercizi, si è resa necessaria la predisposizione dei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 principalmente per le seguenti motivazioni:

1) per presentare i dati finanziari relativi agli ultimi tre esercizi applicando, come previsto dai principi contabili di riferimento, in modo omogeneo, l'interpretazione IFRIC 12 a far data dall'inizio del primo esercizio comparativo presentato (ovvero dal 1 gennaio 2008, anziché dal 1 gennaio 2009). Pertanto, per tener conto dell'applicazione retrospettica dell'interpretazione IFRIC 12, i dati degli esercizi 2009 e 2008 sono stati riesposti rispetto ai dati riportati nei bilanci consolidati per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009 e 2008 approvati dal consiglio di amministrazione dell'Emittente

rispettivamente in data 29 marzo 2010 e 31 marzo 2009. Tali dati sono di seguito definiti "**Riesposti**";

2) per tener conto di quei principi contabili UE IFRS applicabili in via obbligatoria solo per le società (i) che hanno titoli ammessi alle negoziazioni in mercati regolamentati o (ii) che hanno avviato il processo per l'ammissione di titoli alle negoziazioni in mercati regolamentati (e in particolare principalmente l'IFRS 8 e lo IAS 33), nonché per recepire alcune specifiche riclassifiche su taluni dati relativi al rendiconto finanziario e al conto economico per una migliore uniformità di informativa nei tre esercizi di riferimento.

Per maggior chiarezza in merito alle fonti dei dati finanziari presentati nel presente Capitolo e nel presente Documento di Registrazione, di seguito si riporta una tabella riepilogativa dei documenti dai quali sono estratte le informazioni finanziarie:

Documento / Riesposizione	**Semestre chiuso al 30 giugno**		**Esercizio chiuso al 31 dicembre**		
	2011	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Bilancio Semestrale, approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 23 agosto 2011	√	√			
Documento che include i Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 27 giugno 2011			√	√	√
Riesposizione per applicazione IFRIC 12				√	√

L'IFRIC 12 si applica agli accordi per servizi in concessione in cui il concedente è un'entità del settore pubblico e il concessionario è un'entità del settore privato se:

- il concedente controlla o regolamenta quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
- il concessionario al termine della concessione deve devolvere l'infrastruttura al concedente in un determinato stato di funzionamento.

Nella fattispecie del Gruppo SEA, la Convenzione 2001 prevede che SEA provveda alla realizzazione e al miglioramento dell'infrastruttura destinata a fornire il servizio pubblico. Da ciò ne consegue che l'attività di costruzione o miglioria dell'infrastruttura espletata da SEA è assimilabile a quella di un'impresa di costruzioni. Durante il periodo in cui tali servizi sono prestati, i costi e ricavi da costruzione sono rilevati a conto economico.

A fronte dei servizi di costruzione e miglioria dell'infrastruttura, SEA deve rilevare un'attività immateriale per il fatto che ottiene il diritto di richiedere agli utenti il pagamento dell'uso dell'infrastruttura stessa. Conseguentemente l'infrastruttura deve essere contabilizzata tra le immobilizzazioni immateriali anziché tra le immobilizzazioni materiali.

A fronte dell'obbligazione contrattuale di SEA di mantenere l'infrastruttura in condizioni adeguate per lo svolgimento del servizio affidatole dal concedente, SEA deve iscrivere in un apposito fondo gli oneri connessi all'eventuale necessario ripristino e sostituzione dei beni in concessione al fine di assicurare la funzionalità dell'infrastruttura.

Di seguito sono riportati, in sintesi, i principali effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12 sui saldi economico – patrimoniali del Gruppo.

Situazione patrimoniale	Riduzione immobilizzazioni materiali

e finanziaria	Incremento immobilizzazioni immateriali
	Iscrizione fondo ripristino

Conto economico	Iscrizione dei ricavi per lavori su beni in concessione
	Iscrizione dei costi per lavori su beni in concessione
	Riduzione degli ammortamenti
	Iscrizione degli accantonamenti a fondo ripristino
	Iscrizione degli oneri finanziari legati al calcolo del *fair value* del fondo ripristino

Con riferimento all'Emittente, l'adozione dell'IFRIC 12 determina effetti sulla sola *business unit aviation*, in quanto per tale area sussistono entrambe le suddette condizioni di applicazione dell'IFRIC 12, essendo soggetta a ricavi regolamentati (per maggiori informazioni sui corrispettivi regolamentati e sul Contratto di Programma ENAC-SEA, *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5, Capitolo VI, Paragrafi 6.3.7(b) e 6.7.4(A) e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione; per maggiori informazioni sulle immobilizzazioni immateriali derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12 *cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1 del Documento di Registrazione).

Per maggiori dettagli sugli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, e per la descrizione degli stessi *cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.2, del Documento di Registrazione, alla nota 19 "Applicazione dell'IFRIC 12 sui dati consolidati del Gruppo SEA".

Il presente Capitolo non include i bilanci di esercizio dell'Emittente, con riferimento a ciascuna delle date sopra indicate, in quanto il contenuto di tali bilanci non evidenzia alcuna informazione aggiuntiva rispetto a quelle riportate nei precitati bilanci consolidati.

Le informazioni finanziarie di seguito riportate devono essere lette congiuntamente ai Capitoli IX, X e XX del Documento di Registrazione.

3.1 Informazioni economiche, patrimoniali e finanziarie

Nella seguente tabella sono rappresentati i principali dati economici consolidati del Gruppo, relativamente ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 e agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

	Semestre chiuso al 30 giugno				Esercizio chiuso al 31 dicembre					
(Migliaia di Euro e percentuale dei ricavi)	2.011	%	2.010	%	2.010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%
Ricavi di gestione	276.292	92,1%	264.493	92,0%	587.609	92,4%	581.575	94,9%	633.274	94,2%
Ricavi per lavori su beni in concessione	23.556	7,9%	23.126	8,0%	48.366	7,6%	31.144	5,1%	39.122	5,8%
Totale ricavi	**299.848**	**100,0%**	**287.619**	**100,0%**	**635.975**	**100,0%**	**612.719**	**100,0%**	**672.396**	**1**
Costi del lavoro	(126.392)	(42,2%)	(122.230)	(42,5%)	(248.459)	(39,1%)	(252.085)	(41,1%)	(266.144)	(39,6%)
Materiali di consumo	(23.805)	(7,9%)	(22.047)	(7,7%)	(48.344)	(7,6%)	(42.927)	(7,0%)	(52.979)	(7,9%)
Costi industriali	(42.776)	(14,3%)	(41.413)	(14,4%)	(108.055)	(17,0%)	(111.218)	(18,2%)	(111.141)	(16,5%)
Costi amministrativi	(18.118)	(6,0%)	(16.772)	(5,8%)	(34.383)	(5,4%)	(34.417)	(5,6%)	(33.167)	(4,9%)
Costi per lavori su beni in concessione	(22.102)	(7,4%)	(21.914)	(7,6%)	(45.691)	(7,2%)	(29.309)	(4,8%)	(36.908)	(5,5%)
Margine operativo lordo / EBITDA	**66.655**	**22,2%**	**63.243**	**22,0%**	**151.043**	**23,7%**	**142.763**	**23,3%**	**172.057**	**25,6%**
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	**(28.780)**	**(9,6%)**	**(31.308)**	**(10,9%)**	**(53.178)**	**(8,4%)**	**(80.883)**	**(13,2%)**	**(117.800)**	**(17,5%)**
Risultato operativo	**37.875**	**12,6%**	**31.935**	**11,1%**	**97.865**	**15,4%**	**61.880**	**10,1%**	**54.257**	**8,1%**
Proventi (oneri) da partecipazioni	20.150	6,7%	3.099	1,1%	5.567	0,9%	35.394	5,8%	11.124	1,7%
Proventi (oneri) finanziari	(5.971)	(2,0%)	(8.319)	(2,9%)	(1.019)	(0,2%)	(20.684)	(3,4%)	(37.685)	(5,6%)
Risultato prima delle imposte	**52.054**	17,4%	**26.715**	**9,3%**	**102.413**	16,1%	**76.590**	12,5%	**27.696**	4,1%
Imposte dell'esercizio	(14.917)	(5,0%)	(11.592)	(4,0%)	(39.280)	(6,2%)	(22.865)	(3,7%)	(14.946)	(2,2%)
Risultato netto	**37.137**	**12,4%**	**15.123**	**5,3%**	**63.133**	**9,9%**	**53.725**	**8,8%**	**12.750**	**1,9%**
Risultato di pertinenza dei terzi	1	0,0%	1	0,0%	2	0,0%	(1.301)	(0,2%)	(1.865)	(0,3%)
Risultato del Gruppo	37.136	12,4%	15.122	5,3%	63.131	9,9%	55.026	9,0%	14.615	2,2%
Altre componenti dell'utile complessivo:										
Totale altre componenti dell'utile complessivo	**(7.698)**	**(2,6%)**	**-**	**0,0%**	**5.519**	**0,9%**	**-**	**0,0%**	**4.632**	**0,7%**
Totale utile complessivo dell'esercizio	**29.439**	**9,8%**	**15.123**	**5,3%**	**68.652**	**10,8%**	**-**	**0,0%**	**17.382**	**2,6%**
Attribuibile a:										
- Interessi di minoranza	1	0,0%	1	0,0%	2	0,0%	(1.301)	(0,2%)	(1.865)	(0,3%)
- Azionisti della Capogruppo	29.438	9,8%	15.122	5,3%	68.650	10,8%	55.026	9,0%	19.247	2,9%

L'incremento dei proventi da partecipazione nel semestre chiuso al 30 giugno 2011 (pari a Euro 20.150 migliaia) rispetto al semestre chiuso al 30 giugno 2010 (Euro 3.099 migliaia) deriva principalmente dai seguenti proventi iscritti nel primo semestre 2011 e non presenti nel primo semestre 2010: (i) provento per Euro 5.811 migliaia relativo alla cessione di Gesac (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.4 del Documento di Registrazione); (ii) provento per Euro 10.311 migliaia relativo alla sottoscrizione dell'accordo di cessione di AA2000 (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, Nota 7.5 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione) e (iii) dividendi per Euro 654 migliaia ricevuti da AA2000.

Si precisa che i conti economici degli esercizi 2009 e 2008 includono linea per linea i dati economici di Malpensa Logistica Europa, società non più consolidata integralmente a partire dalla fine dell'esercizio 2009. Al fine di agevolare l'identificazione degli effetti correlati alla modifica della metodologia di consolidamento, a seguito della cessione del 75% della partecipazione in Malpensa Logistica Europa, si riportano di seguito i valori dei ricavi e dell'EBITDA per il triennio di riferimento, escludendo la contribuzione di Malpensa Logistica Europa.

Ricavi ed EBITDA del Gruppo al netto di Malpensa Logistica Europa	**Esercizio chiuso al 31 dicembre**		
(Migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Ricavi del Gruppo	614.157	601.878	660.909
EBITDA del Gruppo	151.043	142.763	172.057
Ricavi del Gruppo al netto di Malpensa Logistica Europa	614.157	577.872	634.357
EBITDA del Gruppo al netto di Malpensa Logistica Europa	151.043	141.270	169.974

Nella seguente tabella, sono rappresentati i principali dati patrimoniali consolidati del Gruppo al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

	Al 30 giugno		Al 31 dicembre					
(Migliaia di Euro e percentuale del totale attivo)	**2011**	%	**2010**	%	**2009 Riesposto**	%	**2008 Riesposto**	%
Immobilizzazioni immateriali	725.719	55,7%	712.310	55,8%	686.550	54,5%	680.740	52,4%
Immobilizzazioni materiali (1)	247.751	19,0%	246.316	19,3%	238.108	18,9%	241.128	18,6%
Partecipazioni in società collegate e partecipazioni disponibili per la vendita	41.196	3,2%	51.382	4,0%	46.158	3,7%	50.053	3,9%
Altre attività non correnti	21.356	1,6%	20.418	1,6%	31.483	2,5%	30.188	2,3%
Attività non correnti	1.036.022	79,5%	1.030.426	80,7%	1.002.299	79,6%	1.002.109	77,2%
Cassa e disponibilità liquide	51.035	3,9%	23.465	1,8%	25.774	2,0%	29.922	2,3%
Altre attività correnti	216.905	16,6%	222.496	17,4%	230.960	18,3%	266.244	20,5%
Attività correnti	267.940	20,5%	245.961	19,3%	256.734	20,4%	296.166	22,8%
TOTALE ATTIVO	**1.303.962**	100,0%	**1.276.387**	100,0%	**1.259.033**	100,0%	**1.298.275**	100,0%
Patrimonio netto di Gruppo	381.305	29,2%	393.713	30,8%	325.063	25,8%	269.148	20,7%
Patrimonio netto di terzi	81	0,0%	80	0,0%	78	0,0%	2.994	0,2%
Totale patrimonio netto	**381.386**	29,2%	**393.793**	30,9%	**325.141**	25,8%	**272.142**	21,0%
Fondi rischi e oneri e fondi del personale	224.304	17,2%	227.752	17,8%	240.945	19,1%	241.928	18,6%
Passività finanziarie non correnti	316.718	24,3%	304.380	23,8%	339.061	26,9%	360.603	27,8%
Passività non correnti	541.022	41,5%	532.132	41,7%	580.006	46,1%	602.531	46,4%
Passività finanziarie correnti	40.926	3,1%	73.283	5,7%	72.767	5,8%	129.796	10,0%
Altre passività correnti	340.628	26,1%	277.179	21,7%	281.119	22,3%	293.806	22,6%
Passività correnti	381.554	29,3%	350.462	27,5%	353.886	28,1%	423.602	32,6%
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO	**1.303.962**	100,0%	**1.276.387**	100,0%	**1.259.033**	100,0%	**1.298.275**	100,0%

(1) Le immobilizzazioni materiali non esplicitano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a Euro 500,6 milioni, Euro 499,5 milioni, Euro 499,4 milioni ed Euro 489,1 milioni rispettivamente al 30 giugno 2011, 31 dicembre 2010, 31 dicembre 2009 e 31 dicembre 2008. Tali beni sono, infatti, rappresentati al netto dei relativi contributi ricevuti, in accordo con lo IAS 20 (per ulteriori informazioni sui beni finanziari dallo Stato *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2.3 e Capitolo XXII, Pargarafo 22.2 del Documento di Registrazione).

Con riferimento al 30 giugno 2011, la cassa e le disponibilità liquide passano da Euro 23.465 migliaia al 31 dicembre 2010 a Euro 51.035 migliaia al 30 giugno 2011, registrando un incremento di Euro 27.570 migliaia rispetto al valore al 31 dicembre 2010. Tale incremento è dovuto principalmente:

- all'incasso di Euro 8 milioni con riferimento all'accordo di cessione della partecipazione in AA2000 (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione),
- all'incasso di Euro 8,2 milioni con riferimento alla cessione della partecipazione in Gesac (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.4 del Documento di Registrazione),
- alla favorevole dinamica della gestione operativa, all'accensione di nuovo indebitamento a medio/lungo termine per Euro 30.000 migliaia, che ha anche sostituito l'indebitamento a breve termine di fine 2010, ai maggiori incassi da clienti, per effetto del miglioramento della gestione degli scaduti commerciali,
- nonché agli effetti derivanti dalle azioni intraprese dalla Società nella gestione dei fornitori così come meglio descritto nel. Capitolo X, Paragrafo 10.2 del Documento di Registrazione.

Nella seguente tabella, sono rappresentati i dati di sintesi dei rendiconti finanziari consolidati del Gruppo relativi ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 e agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

	Al 30 giugno		Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Cash flow derivante dall'attività operativa	61.565	39.099	91.022	65.570	93.767
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(18.333)	(26.440)	(61.814)	(8.109)	(54.835)
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(15.662)	(6.295)	(31.517)	(61.609)	(56.110)
Aumento /(Diminuzione) delle disp. liquide	**27.570**	**6.364**	**(2.309)**	**(4.148)**	**(17.178)**
Disponibilità liquide di inizio periodo	23.465	25.774	25.774	29.922	47.100
Disponibilità liquide di fine periodo	**51.035**	**32.138**	**23.465**	**25.774**	**29.922**

Il *cash flow* derivante dall'attività operativa si incrementa da Euro 39.099 migliaia per il primo semestre del 2010 a Euro 61.565 migliaia per il primo semestre del 2011 (Cfr. Capitolo X, Paragrafo 10.4.1 del Documento di Registrazione). L'incremento pari a Euro 22.466 migliaia è dovuto principalmente:

- per Euro 47.803 migliaia agli effetti derivanti dalla gestione del capitale circolante (*cfr.* Capitolo X, Paragrafo 10.2 del Documento di Registrazione), in parte compensato
- dall'incasso di Euro 27.339 migliaia, nel primo semestre del 2010, relativo al risarcimento non ricorrente, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione delle tariffe per l'attività di *handling* relative agli anni 1987, 1989 e 1990.

3.2 Altre informazioni finanziarie

Le tabelle di seguito riportate evidenziano le principali informazioni economiche finanziarie utilizzate dall'Emittente per monitorare e valutare l'andamento economico e finanziario del Gruppo.

Tali informazioni (EBITDA, EBITDA Gestionale, EBITDA/Ricavi, EBITDA Gestionale/Ricavi gestionali, Capitale Investito Netto, Capitale Circolante Netto, Indebitamento finanziario netto, Indebitamento finanziario netto / Capitale Investito Netto, *Leverage* (Indebitamento Finanziario Netto / EBITDA), Risultato di Gruppo per azione e Patrimonio netto di Gruppo per azione) non sono identificate come misure contabili nell'ambito degli IFRS, pertanto devono essere considerate misure alternative per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo e della relativa situazione patrimoniale. Poiché tali informazioni finanziarie non sono misure la cui determinazione è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tali dati potrebbero non essere comparabili con quelli presentati da tali gruppi.

Di seguito si riepilogano i principali indicatori di *perfomance* del Gruppo:

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno e per il semestre chiuso al 30 giugno		Al 31 dicembre e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2011	2010	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
EBITDA (1)	66.655	63.243	151.043	142.763	172.057
EBITDA gestionale (2)	65.201	62.031	132.763	133.748	158.459
EBITDA / Ricavi	22,2%	22,0%	24,6%	23,7%	26,0%
EBITDA gestionale / Ricavi gestionali (3)	23,6%	23,5%	24,1%	24,7%	27,1%
Capitale Investito Netto (4)	685.735	-	738.487	687.059	674.635
Capitale circolante netto (5)	(125.983)	-	(64.187)	(74.295)	(91.468)
Indebitamento finanziario netto (6)	304.349	-	344.694	361.918	402.493
Indebitamento finanziario netto / Capitale Investito Netto	44,4%	-	46,7%	52,7%	59,7%
Leverage (Indebitamento finanziario netto / EBITDA) (7)	2,3	-	2,3	2,5	2,3
Risultato di Gruppo per azione (8)	0,15	0,06	0,25	0,22	0,06
Patrimonio netto di Gruppo per azione (8)	1,53	-	1,57	1,30	1,08

Per quanto riguarda le motivazioni sottostanti l'incremento del capitale circolante netto e la riduzione dell'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2011, rispetto al 31 dicembre 2010, si rimanda a quanto esposto nel Capitolo X, rispettivamente ai Paragrafi 10.2 e 10.1, del Documento di Registrazione.

Di seguito si riporta la modalità di calcolo utilizzata dalla Società per ciascun indicatore:

1) L'EBITDA è definito dal *management* come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il margine operativo lordo.

2) L'EBITDA Gestionale è calcolato dal Gruppo come segue:

(importi in migliaia di Euro)	Semestre chiuso al 30 giugno		Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2011	2010	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
EBITDA	66.655	63.243	151.043	142.763	172.057
Impatto derivante dall'applicazione dell'IFRIC 12	(1.454)	(1.212)	(2.675)	(2.435)	(654)
Impatto Malpensa Logistica Europa	-	-	-	(1.493)	(2.083)
Risarcimento decurtazione tariffe handling (quota capitale) (*)	-	-	(14.883)	-	-
Risarcimento corrispettivi controlli di sicurezza (quota capitale)	-	-	-	-	(9.823)
Contributi (principalmente per lo sviluppo del traffico)	-	-	(722)	(5.087)	(1.038)
EBITDA gestionale	**65.201**	**62.031**	**132.763**	**133.748**	**158.459**

(*) Si riferisce al risarcimento non ricorrente ottenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per i danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione, ad opera del Ministero stesso, delle tariffe per l'attività di *handling* per gli anni 1987, 1989 e 1990

3) L'EBITDA Gestionale / Ricavi gestionali è calcolato dal Gruppo come segue:

(importi in migliaia di Euro)	Semestre chiuso al 30 giugno 2011	Semestre chiuso al 30 giugno 2010	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Ricavi	299.848	287.619	614.157	601.878	660.909
Ricavi per lavori su beni in concessione	(23.556)	(23.126)	(48.366)	(31.144)	(39.122)
Malpensa Logistica Europa	-	-		(24.006)	(26.552)
Risarcimento decurtazione tariffe handling (quota capitale)	-	-	(14.883)	-	-
Risarcimento corrispettivi controlli di sicurezza (quota capitale	-	-	-	-	(9.823)
Contributi (principalmente per lo sviluppo del traffico)	-	-	(722)	(5.087)	(1.038)
Ricavi gestionali	276.292	264.493	550.186	541.641	584.374
EBITDA gestionale	65.201	62.031	132.763	133.748	158.459
EBITDA gestionale / Ricavi gestionali	**23,6%**	**23,5%**	**24,1%**	**24,7%**	**27,1%**

4) Il Capitale Investito Netto è calcolato dal Gruppo come segue:

(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Indebitamento finanziario netto	304.349	344.694	361.918	402.493
Patrimonio netto	381.386	393.793	325.141	272.142
Capitale investito netto	**685.735**	**738.487**	**687.059**	**674.635**

5) Il Capitale Circolante Netto è calcolato dal Gruppo come segue:

valori in migliaia di Euro	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Crediti commerciali	179.471	190.141	172.970	148.317
Altri crediti correnti	25.999	13.158	24.580	37.238
Rimanenze	9.175	9.693	9.274	8.344
Debiti commerciali	(164.791)	(148.415)	(149.843)	(169.742)
Altri debiti (*)	(135.676)	(87.413)	(87.272)	(72.225)
Debiti per imposte dell'esercizio	(40.161)	(41.351)	(44.004)	(43.400)
Capitale circolante netto	**(125.983)**	**(64.187)**	**(74.295)**	**(91.468)**

(*) Al 30 giugno 2011 includono il debito per dividendi per Euro 41.846 migliaia.

6) Di seguito si riporta la composizione dell'Indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 ed in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81 al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008:

	(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
A.	Disponibilità Liquide	(51.035)	(23.465)	(25.774)	(29.922)
B.	Altre Disponibilità Liquide	-	-	-	-
C.	Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-	-
D.	**Liquidità (A)+(B)+ (C)**	**(51.035)**	**(23.465)**	**(25.774)**	**(29.922)**
E.	**Crediti finanziari**	**(2.260)**	**(9.504)**	**(24.136)**	**(57.984)**
F.	Debiti finanziari correnti	-	20.500	6.000	28.913
G.	Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	35.821	37.793	37.024	36.385
H.	Altri debiti finanziari correnti	5.105	14.990	29.743	64.498
I.	**Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)**	**40.926**	**73.283**	**72.767**	**129.796**
J.	**Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)**	**(12.369)**	**40.314**	**22.857**	**41.890**
K.	Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	314.485	301.252	339.061	360.603
L.	Obbligazioni emesse	-	-	-	-
M.	Altri debiti finanziari non correnti	2.233	3.128	-	-
N.	**Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)**	316.718	304.380	339.061	360.603
O.	**Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)**	**304.349**	**344.694**	**361.918**	**402.493**

7) Si precisa che il calcolo del *Leverage* al 30 giugno 2011 è stato effettuato moltiplicando per due il valore dell'EBITDA del primo semestre 2011.

8) Di seguito si riporta il calcolo del Risultato del Gruppo per azione, effettuato secondo le modalità previste dello IAS 33, e il calcolo del Patrimonio netto del Gruppo per azione (*):

	Semestre chiuso al 30 giugno		Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2011	2010	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Numero di azioni (in unità)	250.000.000	250.000.000	250.000.000	250.000.000	250.000.000
Risultato del gruppo (migliaia di Euro)	37.136	15.122	63.131	55.026	14.615
Patrimonio netto di gruppo (in migliaia di Euro)	381.305	n.a	393.713	325.063	269.148
Risultato del Gruppo per azione (in Euro)	**0,15**	**0,06**	**0,25**	**0,22**	**0,06**
Patrimonio netto di gruppo per azione (in Euro)	**1,53**	**n.a.**	**1,57**	**1,30**	**1,08**

(*) I dati patrimoniali al 30 giugno 2011 sono comparati a quelli del 31 dicembre 2010.

3.3 Informazioni economiche per *business units*

Nelle seguenti tabelle sono rappresentati i ricavi, l'EBITDA e l'EBITDA Gestionale del Gruppo (calcolati coerentemente con il precedente Paragrafo 3.2) suddivisi per *business unit*, relativamente ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 e agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008. Si precisa che i ricavi e l'EBITDA della *business unit aviation* includono gli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1 del Documento di Registrazione).

Ricavi	Semestre chiuso al 30 giugno				Esercizio chiuso al 31 dicembre					
migliaia di Euro e perventuale sul totale ricavi	2011	%	2010	%	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%
Aviation	157.578	52,6%	157.315	54,7%	318.931	51,9%	311.160	51,7%	338.163	51,2%
Non Aviation	86.010	28,7%	82.896	28,8%	169.901	27,7%	166.929	27,7%	175.309	26,5%
Handling	63.823	21,3%	58.468	20,3%	139.458	22,7%	147.091	24,4%	172.501	26,1%
Energia	26.887	9,0%	21.424	7,4%	52.906	8,6%	46.196	7,7%	49.484	7,5%
Elisioni Infrasettor	(34.450)	(11,5%)	(32.484)	(11,3%)	(67.039)	(10,9%)	(69.498)	(11,5%)	(74.548)	(11,3%)
Totale Ricavi	**299.848**	**100,0%**	**287.619**	**100,0%**	**614.157**	**100,0%**	**601.878**	**100,0%**	**660.909**	**100,0%**

EBITDA *migliaia di Euro e perventuale sui ricavi di ciascuna Business Unit*	Semestre chiuso al 30 giugno				Esercizio chiuso al 31 dicembre					
	2011	%	2010	%	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%
Aviation	21.377	13,6%	24.358	15,5%	47.203	14,8%	59.735	19,2%	79.000	23,4%
Non Aviation	42.290	49,2%	41.650	50,2%	84.251	49,6%	95.337	57,1%	116.368	66,4%
Handling	(2.289)	(3,6%)	(6.332)	(10,8%)	7.175	5,1%	(21.148)	(14,4%)	(31.084)	(18,0%)
Energia	5.277	19,6%	3.567	16,6%	12.414	23,5%	8.839	19,1%	7.773	15,7%
Totale EBITDA	**66.655**	**22,2%**	**63.243**	**22,0%**	**151.043**	**24,6%**	**142.763**	**23,7%**	**172.057**	**26,0%**

EBITDA gestionale	Semestre chiuso al 30 giugno				Esercizio chiuso al 31 dicembre					
migliaia di Euro e perventuale sui ricavi di ciascuna Business Unit	2011	%	2010	%	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%
Aviation (1)	19.923	14,9%	23.146	17,2%	43.806	16,2%	52.213	19,0%	67.485	23,4%
Non Aviation	42.290	49,2%	41.650	50,2%	84.251	49,6%	95.337	57,1%	116.368	66,4%
Handling (2)	(2.289)	(3,6%)	(6.332)	(10,8%)	(7.708)	(6,2%)	(22.641)	(18,4%)	(33.167)	(22,7%)
Energia	5.277	19,6%	3.567	16,6%	12.414	23,5%	8.839	19,1%	7.773	15,7%
Totale EBITDA gestionale	**65.201**	**23,6%**	**62.031**	**23,5%**	**132.763**	**24,1%**	**133.748**	**24,7%**	**158.459**	**27,1%**

Note:
Gli aggiustamenti si riferiscono a:

(1) contributi (principalmente ricevuti da Dufrital per lo sviluppo del traffico), impatto derivante dall'applicazione dell'IFRIC 12 e risarcimento corrispettivi controlli di sicurezza (quota capitale);

(2) risarcimento decurtazione tariffe handling (quota capitale) e impatto di Malpensa Logistica Europa.

Si precisa che i ricavi e i costi relativi ai beni in concessione derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12 sono interamente attribuiti alla *business unit aviation* (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Documento di Registrazione).

3.4 Indicatori non finanziari di *performance*

Di seguito vengono rappresentati i principali indicatori non finanziari di *performance* che hanno un impatto rilevante sulle grandezze finanziarie ed economiche del Gruppo.

	Semestre 2011	Semestre 2010	Var. %	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Esercizio 2008	Var. % 2010 vs 2009	Var. % 2009 vs 2008
Aeroporto di Milano Malpensa								
Passeggeri	9.131.095	8.636.654	5,70%	18.714.187	17.349.602	19.014.186	7,90%	-8,80%
Movimenti	93.129	90.425	3,00%	189.580	183.182	212.841	3,50%	-13,90%
Merci (tonnellate)	224.559	201.605	11,40%	422.429	333.721	403.585	26,60%	-17,30%
Aeroporto di Milano Linate								
Passeggeri	4.274.883	3.805.296	12,30%	8.295.436	8.293.839	9.264.561	0,00%	-10,50%
Movimenti	47.234	45.133	4,70%	91.907	93.764	96.823	-2,00%	-3,20%
Merci (tonnellate)	8.117	7.454	8,90%	15.519	13.655	16.043	13,70%	-14,90%
Totale Aeroporti di Milano								
Passeggeri	13.405.978	12.441.950	7,70%	27.009.623	25.643.441	28.278.747	5,30%	-9,30%
Movimenti	140.363	135.558	3,50%	281.487	276.946	309.664	1,60%	-10,60%
Merci (tonnellate)	232.676	209.059	11,30%	437.948	347.376	419.628	26,10%	-17,20%
Numero medio dei dipendenti (in unità HDE o *Headcount Equivalent*)	**4.914**	**4.977**	**-**	**5.014**	**5.359**	**5.415**	**-**	**-**

CAPITOLO IV - FATTORI DI RISCHIO

Gli investitori debbono considerare, prima di qualsiasi decisione di effettuare un investimento in strumenti finanziari emessi dall'Emittente, alcuni fattori di rischio.

Gli investitori sono pertanto invitati a valutare gli specifici fattori di rischio relativi all'Emittente e alle società del Gruppo, nonché al settore di attività in cui essi operano. I fattori di rischio descritti di seguito devono essere letti congiuntamente alle informazioni contenute nel Documento di Registrazione, compresi i documenti e le informazioni ivi incorporati mediante riferimento, e alle informazioni e agli altri Fattori di Rischio contenuti nella Nota Informativa.

I rinvii Capitoli e Paragrafi si riferiscono ai Capitoli e ai Paragrafi del Documento di Registrazione.

I. FATTORI DI RISCHIO RELATIVI ALL'EMITTENTE E AL GRUPPO

I.1 Rischi inerenti all'*iter* di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA

Il Contratto di Programma è il contratto pluriennale stipulato tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuale che disciplina il profilo tariffario, la realizzazione del Piano degli Investimenti e indica gli obiettivi di qualità e tutela ambientale.

L'art. 17, comma 34-*bis*, del d.l. 1° luglio 2009, n. 78, come successivamente modificato (c.d. "**Decreto Anticrisi**"), relativo ai cosiddetti contratti di programma "in deroga" per gli aeroporti con un traffico superiore a 8 milioni di passeggeri all'anno, prevede che i Contratti di Programma stipulati da ENAC con le società di gestione aeroportuale debbano essere approvati con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri - da adottare entro sessanta giorni dalla stipula del Contratto di Programma - su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Con deliberazione del 4 maggio 2011 il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC ha approvato il testo di Contratto di Programma presentato da SEA relativamente agli Aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate (il "**Contratto di Programma ENAC-SEA**"). In data 23 maggio 2011, l'ENAC ha trasmesso il Contratto di Programma ENAC-SEA al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, per conoscenza, al Ministero dell'Economia e delle Finanze, congiuntamente alla relativa documentazione istruttoria ed ai verbali delle consultazioni intervenute.

Ad esito del positivo esame del Contratto di Programma ENAC-SEA da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, in data 23 settembre 2011, l'Emittente ed ENAC hanno sottoscritto il Contratto di Programma ENAC-SEA. In data 26 settembre 2011, con protocollo datato 23 settembre 2011, il Contratto di Programma ENAC-SEA è stato trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'approvazione dello stesso contratto, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, nei termini di cui al citato art. 17, comma 34-*bis*, del Decreto Anticrisi.

Il Contratto di Programma ENAC-SEA (la cui entrata in vigore sarà fissata a partire dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che lo ha approvato), prevede talune deroghe rispetto al regime ordinario (per la cui illustrazione *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(b) del Documento di Registrazione).

Decorsi sessanta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA, SEA applicherà nuove tariffe aeroportuali che, a giudizio dell'Emittente, avranno effetti positivi per la Società.

Tuttavia, con riferimento all'*iter* di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA, si segnala che, benché l'approvazione dello stesso contratto con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri costituisca un atto di controllo preventivo di merito, basato sulla convenienza ed opportunità dell'atto sottoposto al controllo (e nonostante tale potere di controllo non ricomprenda la modifica dell'atto), il Presidente del Consiglio dei Ministri potrebbe negare l'approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA.

Nonostante l'Emittente ritenga che, anche in considerazione del disposto di cui all'art. 17, comma 34-*bis*, del Decreto Anticrisi, il quale prevede che "*il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla stipula del contratto di programma*", l'*iter* di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA possa ragionevolmente concludersi nel breve termine, in caso di esito non positivo del predetto controllo preventivo di merito da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, la conseguente mancata entrata in vigore delle nuove tariffe definite nel Contratto di Programma ENAC-SEA potrebbe avere effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria di SEA e del Gruppo, in quanto l'Emittente continuerebbe ad applicare le attuali tariffe e ciò potrebbe, tra l'altro, incidere sulla programmazione e realizzazione degli investimenti previsti (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione).

Si segnala, inoltre, che entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio relativo all'esercizio coincidente con il penultimo anno del primo periodo regolatorio (ossia il 2014), SEA dovrà presentare all'ENAC la documentazione necessaria per definire i parametri tariffari del secondo periodo regolatorio.

La ridefinizione tra l'Emittente e l'ENAC dei parametri relativi alla dinamica tariffaria del secondo periodo regolatorio potrebbe determinare l'applicazione di una dinamica tariffaria diversa da quella del primo periodo regolatorio. In particolare, non può escludersi che la ridefinizione dei suddetti parametri possa comportare la determinazione di tariffe più basse di quelle relative al primo periodo regolatorio, con effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria di SEA e del Gruppo.

Per maggiori informazioni sull'*iter* di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(b), e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2, del Documento di Registrazione; per maggiori informazioni sul sistema tariffario *Dual Till cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4(A), del Documento di Registrazione.

I.2 Rischi legati alle recenti evoluzioni dei rapporti tra SEA e il Gruppo Lufthansa

In data 23 maggio 2011, il Gruppo Lufthansa ha annunciato la decisione di ridurre la propria presenza nell'Aeroporto di Milano Malpensa, trasferendo - a partire dall'entrata in vigore dell'orario invernale (ossia a fine ottobre 2011) - i nove aeromobili con cui Lufthansa Italia operava su tale aeroporto, dal predetto scalo su altri aeroporti.

In proposito si rileva che al 30 giugno 2011, il traffico generato da Lufthansa Italia rappresenta rispettivamente il 4,3% del traffico passeggeri degli Aeroporti di Milano (4,6% al 31 dicembre 2010) e il 6,3% (6,6% al 31 dicembre 2010) del traffico passeggeri generato dall'Aeroporto di Milano Malpensa.

Si segnala che Lufthansa Italia opera su rotte coperte anche da altri vettori che operano sull'Aeroporto di Milano Malpensa e che l'Emittente ha ricevuto, nei mesi successivi alla decisione assunta dal Gruppo Lufthansa, richieste da parte di altri vettori per operare su tali rotte (precisamente, SAS su Stoccolma, Vueling su Barcellona, easyJet su Praga e Parigi, Alitalia su Praga, Air Europa su Madrid e LOT su Varsavia). Nonostante la limitata percentuale di incidenza di Lufthansa Italia sui volumi di traffico complessivi registrati dagli Aeroporti di Milano e sebbene vi siano già altri vettori che servono i medesimi collegamenti operati da Lufthansa Italia sullo scalo di Milano Malpensa, non può escludersi che l'interruzione dei voli operati da Lufthansa Italia, quanto meno nell'arco di tempo strettamente necessario per la sostituzione con altri vettori, possa avere un impatto negativo sui volumi di traffico e conseguentemente sulla redditività dell'Emittente e del Gruppo.

Si segnala inoltre che, alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente ha in essere con Lufthansa Technik Components Services Milan S.r.l. un contratto in forza del quale SEA ha concesso a tale società l'utilizzo di un *hangar* presso l'Aeroporto di Milano Malpensa per la prestazione, tra gli altri, di servizi di manutenzione e riparazione di attrezzature aeronautiche .

A tal riguardo si segnala altresì che, nonostante la decisione assunta dal Gruppo Lufthansa in data 23 maggio 2011 di ridurre la propria presenza nell'Aeroporto di Milano Malpensa a far data dall'ottobre dello stesso anno, alla Data del Documento di Registrazione le parti hanno manifestato la rispettiva volontà di proseguire nel rapporto contrattuale fermo restando la rinegoziazione di alcuni termini e condizioni del contratto in parola, tra cui le clausole disciplinanti la durata e i corrispettivi. Pertanto, non può escludersi il rischio che, in considerazione della sopra richiamata decisione assunta dal Gruppo Lufthansa, la rinegoziazione del contratto, a termini e condizioni diversi da quelle attuali, possa avere effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria del Gruppo.

Per ulteriori informazioni *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.2.1 del Documento di Registrazione.

I.3 Rischi relativi all'incidenza sui volumi di traffico gestiti dall'Emittente dei rapporti con Alitalia ed easyJet

L'attività dell'Emittente è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso gli Aeroporti di Milano e ai quali la Società offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, si segnalano Alitalia ed easyJet.

Al 30 giugno 2011, l'incidenza sui volumi di traffico passeggeri registrati dagli

Aeroporti di Milano da parte di Alitalia e di easyJet è stato pari al 27,3% , quanto ad Alitalia (pari al 27,5% al 31 dicembre 2010), e al 21,0%, quanto ad easyJet (pari al 19,6% al 31 dicembre 2010).

Così come per altri operatori del settore, l'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte di uno o di entrambi i predetti vettori, la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri potrebbero avere un impatto negativo significativo sui risultati economici dell'Emittente.

In particolare, con riferimento ad Alitalia, qualora, dopo il 3 dicembre 2011, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato dovesse decidere di avviare un'istruttoria nei confronti di tale vettore per verificare l'esistenza di eventuali posizioni di monopolio determinatesi sull'Aeroporto di Milano Linate a seguito dell'integrazione dei *network* di Alitalia ed AirOne avvenuta nel 2008-2009, e qualora all'esito di tale istruttoria dovesse essere accertata la sussistenza di una situazione di monopolio su tale scalo, Alitalia potrebbe essere tenuta a rilasciare una parte degli *slot* ad essa assegnati e, pertanto, a ridurre significativamente la propria presenza sull'Aeroporto di Milano Linate (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2, 6.4.1 e 6.7.6 del Documento di Registrazione). Inoltre, con riferimento all'Aeroporto di Milano Malpensa, non può escludersi che Alitalia possa, nel perseguire le proprie strategie, decidere in futuro di diminuire i voli o cessare di operare su tale scalo.

Con riferimento a easyJet, non può parimenti escludersi la possibilità che nonostante la rilevanza strategica che l'Aeroporto di Milano Malpensa riveste, a giudizio dell'Emittente, per easyJet, tale vettore possa decidere di ridurre significativamente la propria presenza o cessare di operare sull'Aeroporto di Milano Malpensa.

Alla luce sia delle predette percentuali di incidenza di Alitalia ed easyJet sui volumi di traffico complessivi registrati dagli Aeroporti di Milano, sia dell'alto grado di sostituibilità dei vettori operanti sull'Aeroporto di Milano Malpensa (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione), sia dell'elevato numero di richieste di operatività sull'Aeroporto di Milano Linate avanzate dai vettori, che supera la capacità assegnata a tale scalo (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2 del Documento di Registrazione), sia, infine, dell'esperienza maturata in passato, SEA ritiene ragionevolmente di poter far fronte all'eventuale interruzione o limitazione dei voli da parte di uno o più dei suddetti vettori in virtù della possibile redistribuzione del traffico passeggeri e merci tra le diverse compagnie aeree presenti sugli Aeroporti di Milano e della capacità di SEA di attrarre nuovi vettori.

Nonostante ciò, tuttavia, non può escludersi che, qualora trascorresse un lasso di tempo significativo fra il momento della interruzione dei voli e quello della loro parziale o totale sostituzione da parte di altri vettori, tale interruzione possa comunque avere un impatto negativo sull'operatività, sui risultati economici e sulla situazione patrimoniale e/o finanziaria della Società.

Per ulteriori informazioni *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.5 del Documento di Registrazione.

I.4 Rischi relativi al regime convenzionale in cui opera l'Emittente

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente gestisce gli Aeroporti di

Milano in forza della Legge 194/1962 e dalla Legge 449/1985 (che hanno riconosciuto fino al 4 maggio 2022 la natura privata degli Aeroporti di Milano gestiti da SEA) e in base alla Convenzione 2001, che ha novato la Convenzione 191/62.

La Convenzione 2001, che ha scadenza al 4 maggio 2041, disciplina i rapporti tra SEA ed ENAC relativamente alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale sugli Aeroporti di Milano, e in particolare con riferimento alla progettazione, realizzazione, adeguamento, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture strumentali all'esercizio di tale attività, riconoscendo la natura privata degli Aeroporti di Milano e il carattere autorizzatorio, e non concessorio, della relativa gestione.

Alla scadenza della Convenzione 2001, ovvero nell'ipotesi di recesso unilaterale dell'ENAC o di risoluzione di diritto successivi al 4 maggio 2022, lo Stato italiano rientrerà nella piena proprietà (libera da pesi e limitazioni) dei cespiti demaniali pertinenti ai complessi aeroportuali e acquisirà gratuitamente tutte le opere e le infrastrutture costruite da SEA su tali complessi. SEA sarà pertanto tenuta a riconsegnare allo Stato italiano i cespiti di proprietà statale e a devolvere gratuitamente ad esso le opere e le infrastrutture realizzate dalla Società, trattenendo unicamente, in quanto di sua proprietà, attrezzature, arredamenti e mobili.

Per la descrizione delle ipotesi che legittimano ENAC all'esercizio del diritto di recesso unilaterale o determinano la risoluzione di diritto della Convenzione 2001, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4(A) del Documento di Registrazione.

In tali ipotesi, a giudizio dell'Emittente le previsioni contenute nella Convenzione 2001 cesseranno di avere efficacia senza pregiudizio alcuno per l'autorizzazione alla gestione degli Aeroporti di Milano riconosciuta a SEA fino al 4 maggio 2022 dal combinato disposto dalla Legge 94/1962 e dalla Legge 449/1985, e senza alcun obbligo a carico di SEA di restituzione, fino alla predetta data, dei cespiti demaniali e delle opere infrastrutture ivi realizzate. Non può tuttavia essere escluso il rischio che tale tesi della Società venga contestata e che, in tal caso, qualora le contestazioni si rivelassero fondate, SEA sia tenuta a restituire allo Stato italiano i cespiti demaniali nonché le opere e le infrastrutture realizzate sui complessi aeroportuali.

Per ulteriori informazioni sul contenuto della Convenzione 2001 *cfr.* Capitolo 22, Paragrafo 22.1, del Documento di Registrazione.

I.5 Rischi connessi al procedimento della Commissione Europea su aiuti di Stato a favore di SEA Handling

Con decisione assunta in data 23 giugno 2010, la Commissione Europea, ritenendo che la copertura - da parte di SEA - delle perdite maturate da SEA Handling negli esercizi dal 2002 al 2005, per complessivi Euro 183,6 milioni circa, abbia avuto luogo tramite utilizzo di fondi riconducibili allo Stato italiano (c.d. "aiuti di Stato"), ha avviato un procedimento ai sensi dell'art. 108, comma 2, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, volto ad accertare se l'erogazione dei predetti fondi sia compatibile con le norme comunitarie tese a garantire la libera concorrenza tra imprese degli Stati membri dell'Unione Europea o abbia invece determinato - in capo a SEA Handling - un vantaggio economico non riconducibile al normale operato di un imprenditore economico privato e abbia pertanto potuto creare turbative alla concorrenza nel settore.

Sia il Comune di Milano che SEA Handling, anche per conto dell'Emittente, hanno presentato alla Commissione le proprie deduzioni difensive, volte a dimostrare: (i) la non riconducibilità allo Stato italiano delle risorse utilizzate dall'Emittente per la ricapitalizzazione della sua controllata, e (ii) l'aderenza di tali interventi di sostegno alle logiche e alle strategie imprenditoriali normalmente applicate da un investitore privato operante in condizioni di libero mercato.

Alla Data del Documento di Registrazione, la Commissione Europea non ha ancora assunto la propria decisione. A tale riguardo, si evidenzia che detta decisione potrebbe, alternativamente (i) stabilire che la copertura delle perdite registrate da SEA Handling negli esercizi 2002 - 2005 (e, ove venisse esteso il periodo di riferimento, anche negli esercizi successivi) non è avvenuta tramite fondi riconducibili allo Stato italiano, i quali non costituiscono pertanto "aiuti di Stato"; oppure (ii) che l'erogazione dei suddetti fondi, pur costituendo erogazione di "aiuti di Stato", è compatibile con le regole del mercato interno, in quanto giustificata da un interesse meritevole di tutela; oppure (iii) che la fattispecie integra un'ipotesi di erogazione di "aiuti di Stato" realizzata in violazione della normativa UE.

Si segnala che, in tale ultima ipotesi, ai sensi dell'art. 14 del Regolamento (CE) 659/1999, si determinerebbe (i) l'obbligo per lo Stato italiano (attraverso il Comune di Milano) di richiedere a SEA Handling la restituzione in favore dell'Emittente dell'intero ammontare delle risorse utilizzate dall'Emittente stessa per la copertura delle perdite di SEA Handling (pari a circa Euro 183,6 milioni, oltre interessi al tasso indicato dalla Commissione Europea nella decisione) e, di conseguenza, (ii) l'obbligo di SEA Handling di restituire a SEA le predette somme.

Alla Data del Documento di Registrazione SEA Handling non ha operato nel proprio bilancio accantonamenti a fondo rischi volti a coprire i potenziali obblighi di restituzione sopra evidenziati, in quanto il *management* di tale società ritiene - alla luce delle osservazioni difensive formulate - che tale rischio possa considerarsi remoto. Al riguardo, la società di revisione incaricata del controllo legale dei conti di SEA Handling non ha formulato rilievi, osservazioni o richiami.

Tuttavia, non potendosi escludere che, come sopra illustrato, la Commissione ponga a carico del Comune di Milano, quale socio di controllo dell'Emittente, l'obbligo di procedere al recupero, parziale o integrale, in favore di SEA, degli importi versati da quest'ultima a favore della sua controllata nel periodo di riferimento. In tale eventualità, la Società vaglierà diverse ipotesi (quali, a titolo esemplificativo, operazioni straordinarie, tra cui la riorganizzazione del Gruppo, e/o forme di finanziamento bancario con eventuale garanzia dell'Emittente) che, tenuto anche conto della situazione finanziaria di SEA Handling e del mercato, siano volte a contenere l'impatto negativo che deriverebbe a SEA Handling dall'eventuale obbligo di restituzione, di cui sopra, in favore di SEA.

Inoltre, in relazione ai dati economici di SEA Handling relativi agli esercizi 2006 non è possibile escludere che la Commissione estenda il periodo di riferimento in oggetto al procedimento in corso (2001-2005), ovvero avvii analogo procedimento in relazione alla copertura delle perdite di SEA Handling realizzata dall'Emittente, a partire dal 2006, per Euro 197,4 milioni circa.

Benché alla Data del Documento di Registrazione, come già ricordato, sia l'Emittente sia SEA Handling ritengano che il verificarsi della fattispecie sopra

descritta rappresenti nel suo complesso un rischio remoto, si segnala che l'obbligo eventualmente imposto a SEA Handling di restituire alla propria controllante SEA i suddetti importi potrebbe determinare un significativo impatto negativo sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della società controllata e, conseguentemente, del Gruppo SEA, nonché incidere in modo significativo sulla strategia del Gruppo nel comparto *handling*.

Per ulteriori informazioni sul procedimento in oggetto, *cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.4(f), del Documento di Registrazione.

I.6 Rischi connessi al tasso di interesse

Al 30 giugno 2011, la quota dei debiti finanziari di Gruppo a tasso variabile ammonta a Euro 317.439 migliaia pari al 90,6% del totale dell'indebitamento finanziario lordo del Gruppo (al 31 dicembre 2010, Euro 296.091 migliaia pari al 87,3% del totale dell'indebitamento finanziario lordo del Gruppo). Alla predetta data del 30 giugno 2011, la quota dei debiti finanziari di Gruppo a tasso variabile coperta da operazioni di *interest rate swap* ammonta a Euro 107.000 migliaia, pari allo 30,5% del totale dell'indebitamento finanziario lordo del Gruppo (al 31 dicembre 2010, Euro 84.444 migliaia pari al 24,9% del totale dell'indebitamento finanziario lordo del Gruppo).

Nell'ambito della gestione finanziaria del Gruppo, improntata ad un'allocazione adeguata delle relative risorse anche mediante la minimizzazione dei rischi connessi all'indebitamento finanziario, tra cui in particolare i rischi di fluttuazione dei tassi di interesse di riferimento, il Gruppo opera un bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile. In particolare il Gruppo, in linea con la politica adottata che limita le operazioni su derivati alle operazioni diverse da quelle aventi finalità speculative, può fare ricorso a contratti derivati che trasformano il tasso variabile in fisso e/o ne limitano le fluttuazioni all'interno di un *range* stabilito nei sudetti contratti, riducendo in tal modo il rischio originato dalla volatilità dei tassi.

Sebbene il Gruppo abbia una politica attiva di gestione del rischio, in caso di aumento dei tassi di interesse e di conseguente non sufficiente copertura degli strumenti predisposti dal Gruppo, come sopra indicati, l'aumento degli oneri finanziari relativi all'indebitamento a tasso variabile potrebbe avere effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo (*cfr.* Capitolo X, Paragrafo 10.3 e Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1 Nota 4 e Paragrafo 20.1.2 Nota 4 del Documento di Registrazione).

I.7 Rischi associati a inattese interruzioni di attività, a rallentamenti e/o al non corretto funzionamento in generale delle strutture aeroportuali del Gruppo SEA e/o delle infrastrutture gestite da terzi dovuti a eventi straordinari quali incendi, inondazioni, esplosioni o disfunzioni tecniche

L'attività del Gruppo SEA dipende dal funzionamento delle strutture aeroportuali.

Qualora le strutture aeroportuali (ivi inclusi i sistemi informatici gestiti da SEA e/o dagli enti preposti che soprassiedono alle attività di controllo e gestione del traffico aereo), dovessero subire danneggiamenti dovuti ad eventi straordinari

(quali incendi, inondazioni, esplosioni) ovvero guasti, malfunzionamenti o disfunzioni tecniche, ciò potrebbe influire sulla qualità ed efficienza di tali strutture e dei servizi offerti, determinando, nei casi più gravi, anche un'interruzione temporanea dell'attività del Gruppo. Inoltre, eventi naturali, atmosferici e/o meteorologici eccezionali potrebbero causare la chiusura temporanea, totale o parziale, del traffico aereo.

Si segnala che le temporanee interruzioni di attività, che dovessero verificarsi a causa dei suddetti eventi su uno dei due Aeroporti di Milano, potrebbero essere fronteggiate dal Gruppo SEA utilizzando le infrastrutture dell'aeroporto non colpito da tali eventi. Tuttavia non si può escludere che in tali circostanze si verifichi un impatto negativo sull'operatività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria dell'Emittente e del Gruppo.

Inoltre non si può escludere, in considerazione anche dello specifico settore nell'ambito del quale la Società svolge la propria attività, che in futuro il verificarsi di eventi imprevedibili o di particolare rilevanza possa causare danni tali da non essere integralmente coperti dalle polizze assicurative in essere per la copertura dei danni derivanti dall'attività di gestione aeroportuale, con possibili effetti negativi sui risultati del Gruppo.

Per ulteriori informazioni *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1, 6.1.1.1, 6.1.1.2 e 6.4 del Documento di Registrazione.

I.8 Rischi relativi al processo di definizione e revisione degli accordi bilaterali che regolano l'accesso al mercato internazionale extra-europeo del trasporto aereo

Il Gruppo SEA ha adottato nel corso degli anni una strategia di crescita incentrata, tra le altre cose, sull'ampliamento delle rotte e delle frequenze dei voli in partenza dall'Aeroporto di Milano Malpensa, allo scopo di sviluppare il traffico passeggeri e merci sia mediante i vettori già operanti su tale scalo, sia attraendo nuove compagnie aeree, in particolare sulle rotte da e verso i paesi e le aree geografiche a maggiore crescita economica.

Gli Accordi Bilaterali, in quanto accordi stipulati tra i governi di due Stati per disciplinare il traffico aereo sulle rotte diverse da quelle intra-comunitarie, costituiscono lo strumento, previsto dalla normativa in vigore, che regola la possibilità di attivare nuove rotte e di ampliare il numero delle frequenze e destinazioni operabili. Attraverso la stipula di un Accordo Bilaterale vengono infatti definiti la capacità massima operabile (in termini di frequenze e posti offerti), il numero dei vettori ammessi a operare e i punti d'accesso (in termini di destinazioni operabili) dei rispettivi paesi.

In attesa del perfezionamento delle intese con gli Stati interessati a nuovi Accordi Bilaterali e/o alla revisione di quelli già esistenti, l'ENAC è autorizzata a rilasciare ai vettori autorizzazioni provvisorie per operare sugli scali italiani, al fine di garantire la massima accessibilità allo Stato italiano. In particolare, ENAC, in ossequio alla Legge 28 gennaio 2009, n. 2, è tenuta a rilasciare autorizzazioni provvisorie relative a voli diretti (cd. III libertà e IV libertà), su semplice richiesta dei soggetti interessati (stato e/o vettori) e, per prassi consolidata, può rilasciare autorizzazioni provvisorie relative al traffico intermedio o di prosecuzione (cd. V libertà), ove tali autorizzazioni siano rispondenti agli interessi complessivi dei soggetti coinvolti (stati e operatori).

Tuttavia non può escludersi che il mancato perfezionamento di nuovi Accordi Bilaterali e/o la mancata revisione degli Accordi Bilaterali esistenti, o comunque il ritardo nella definizione dei medesimi, possa comunque incidere, ancorché in misura temporanea e/o limitata, sulla possibilità per i vettori di accedere e/o incrementare la propria presenza all'Aeroporto di Milano Malpensa, limitando la possibilità per l'Emittente di perseguire in maniera efficace nuove opportunità commerciali, con conseguenze negative sull'ulteriore crescita e sulle prospettive della Società e del Gruppo.

Per ulteriori informazioni sugli Accordi Bilaterali, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1, 6.1.1.1, 6.1.5 e 6.7.6 del Documento di Registrazione.

I.9 Rischi relativi alla politica dei dividendi dell'Emittente

Nell'arco del triennio 2008-2010, l'Emittente (i) ha distribuito, nel luglio 2008, dividendi con riferimento all'esercizio 2007 per un ammontare pari a Euro 29.564.998 e (ii) non ha posto in essere distribuzioni di dividendi a valere sugli utili maturati nei successivi esercizi (2008 e 2009). Inoltre, con riferimento all'esercizio 2010, l'assemblea dell'Emittente ha deliberato, in data 3 maggio 2011, la distribuzione di dividendi per Euro 41.846.006,30, da distribuirsi a far data dal 16 dicembre 2011 ovvero, se antecedente, nel periodo compreso tra la data di chiusura di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato e la data dell'inizio delle negoziazioni sul mercato delle azioni di SEA ad esito della predetta operazione.

Sempre in data 3 maggio 2011, l'assemblea dell'Emittente ha deliberato la distribuzione straordinaria di riserve disponibili al 31 dicembre 2010 per complessivi Euro 147.369.985,85, da effettuarsi nel periodo compreso tra la data di chiusura di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato e la data dell'inizio delle negoziazioni delle azioni di SEA sul mercato ad esito della predetta operazione a favore di coloro che risultino azionisti di SEA prima della conclusione del processo di quotazione, e pertanto con esclusione dei sottoscrittori delle azioni offerte nell'ambito di tale processo.

A tal riguardo si segnala che il contratto di finanziamento, per Euro 250.000.000, sottoscritto in data 8 marzo 2006 tra SEA, da una parte, e Mediobanca - Banca di Credito Finanziario S.p.A., UniCredit Banca Impresa S.p.A., Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo S.p.A., Banca Popolare di Milano S.c.a r.l., BNP Paribas S.A. - Succursale Italia, dall'altra parte, prevede, *inter alia*, l'impegno di SEA a non effettuare pagamenti o distribuzioni se non nella forma di dividendi ordinari e, per ciascun esercizio, per un ammontare non superiore all'utile civilistico distribuibile in base al bilancio approvato relativo all'esercizio precedente, ad eccezione della "Distribuzione Autorizzata" (termine che, ai sensi del contratto di finanziamento in parola, individua solo il dividendo straordinario di Euro 200.000.000 erogato dall'Emittente il 13 marzo 2006. Tuttavia, sono in corso trattative tra la Società e le banche del Finanziamento, per la rinegoziazione dei termini e delle condizioni dello stesso contratto di finanziamento, tra cui l'inserimento di una clausola che consenta la distribuzione di dividendi straordinari ove tali operazioni non determinino effetti sostanzialmente pregiudizievoli sulla capacità di SEA di adempiere alla obbligazioni del medesimo contratto di finanziamento, tra cui la predetta

distribuzione straordinaria di riserve disponibili al 31 dicembre 2010 per complessivi Euro 147.369.985,85, deliberata dall'assemblea di SEA in data 3 maggio 2011.

I contratti di finanziamento in favore di SEA - diversi dal contratto di finanziamento di cui sopra di Euro 250.000.000 - in essere alla Data del Documento di Registrazione, non contengono clausole che pongano limiti alla distribuzione di dividendi da parte dell'Emittente.

Si segnala infine che – ferma restando, con riferimento alla suddetta distribuzione straordinaria di riserve, la natura non ordinaria dell'evento a cui è legata tale distribuzione – alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non ha, formalmente, individuato una politica di dividendi. Tuttavia, l'Emittente non esclude, per il futuro, di elaborare e perseguire una politica di dividendi che possa operare in linea con quella già adottata da società comparabili nel proprio settore. Pertanto, non vi è alcuna garanzia che l'Emittente sia in grado in futuro di distribuire dividendi né che decida di procedere a tale distribuzione.

Per maggiori informazioni, *cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.3 del Documento di Registrazione.

I.10 Rischi relativi ad operazioni con Parti Correlate

SEA ha intrattenuto, e intrattiene tutt'ora, rapporti di natura commerciale e finanziaria con le altre società appartenenti al Gruppo SEA e con altri Parti Correlate, per come individuate ai sensi del principio contabile internazionale IAS 24.

Per i rapporti con Parti Correlate in essere nel periodo contabile cui fanno riferimento le informazioni finanziarie inserite nel Documento di Registrazione, *cfr.* Capitolo XIX del suddetto Documento di Registrazione.

Benché l'Emittente ritenga che le predette operazioni siano state effettuate a condizioni di mercato, non vi è garanzia che, ove le operazioni cui i rapporti con parti correlate si riferiscono fossero state concluse con parti terze, le stesse avrebbero negoziato e stipulato i relativi contratti, ovvero eseguito le suddette operazioni, alle medesime condizioni.

Inoltre, la cessazione ovvero la risoluzione per qualsiasi motivo di uno o più rapporti con parti correlate, assieme all'incapacità del Gruppo di sottoscrivere contratti con parti terze secondo termini e condizioni sostanzialmente analoghi, potrebbe comportare effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria dell'Emittente e del Gruppo.

Il consiglio di amministrazione del 27 giugno 2011 ha approvato la Procedura Parti Correlate dell'Emittente, predisposta in conformità alla disciplina di cui all'art. 2391-*bis* del codice civile e alla delibera Consob n. 17221 del 12 marzo 2010, come successivamente modificata e integrata. Tale procedura, la cui efficacia è subordinata all'inizio delle negoziazioni delle azioni ordinarie di SEA sul MTA, entrerà in vigore solo dopo che detta procedura sia stata sottoposta, senza indugio successivamente alla predetta data di inizio delle negoziazioni, al Comitato per il Controllo Interno - nella composizione di tre amministratori indipendenti - che sarà chiamato ad esprimere il proprio parere ai sensi di quanto disposto dall'art. 4 della predetta delibera Consob e, successivamente all'acquisizione di tale parere, la Procedura sarà riapprovata dal consiglio di amministrazione.

Per ulteriori informazioni sulle operazioni con parti correlate, nonché sulla Procedura Parti Correlate dell'Emittente e sul Comitato per il Controllo Interno di SEA *cfr.*, rispettivamente, Capitolo XIX, Paragrafo 19.4 e Capitolo XVI, Paragrafi 16.3.1 del Documento di Registrazione.

I.11 Rischi legati al sistema di governo societario dell'Emittente alle disposizioni vigenti e all'applicazione differita di determinate previsioni statutarie

In data 3 maggio 2011, l'assemblea straordinaria della Società ha deliberato l'approvazione del testo del nuovo statuto sociale, la cui entrata in vigore è condizionata all'ottenimento del provvedimento di ammissione delle azioni dell'Emittente alle negoziazioni sul MTA, al fine di adeguare il sistema di governo societario di SEA alle norme di legge applicabili in tema di società quotate nonché ai principi contenuti nel Codice di Autodisciplina. Il nuovo statuto sociale prevede, tra l'altro, l'adozione del meccanismo del voto di lista richiesto per la nomina dei componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale che troverà applicazione con il rinnovo dei predetti organi sociali, in occasione dell'assemblea di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2012.

A tal proposito, si segnala che l'art. 19 del nuovo statuto dell'Emittente stabilisce che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministro dell'Economia e delle Finanze hanno diritto di nominare, ciascuno, un sindaco effettivo, e che il sindaco nominato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze assume la funzione di Presidente del collegio sindacale. Tale clausola del nuovo statuto dell'Emittente, già presente nello statuto dell'Emittente in vigore sino alla data di inizio delle negoziazioni sul mercato delle azioni di SEA, è conforme alla previsione dell'art. 4 della Legge n. 420 dell'8 maggio 1971 (volta, *inter alia,* a una serie di interventi a carico di SEA per l'adeguamento delle strutture aeroportuali esistenti agli sviluppi della tecnologia aeronautica) nonchè richiama il contenuto dell'art. 11 del D.M. 12 novembre 1997, n. 521 che disciplina l'attività di vigilanza sulle società di gestione aeroportuale. Si segnala inoltre che diversa disciplina è prevista nell'art. 148-*bis*, comma 2, del Testo Unico della Finanza, a norma del quale il Presidente del collegio sindacale è nominato dall'assemblea tra i sindaci eletti dalla minoranza. L'assemblea della Società, in sede di approvazione del nuovo statuto, in linea con l'interpretazione e la prassi adottata da SEA nonché da altre società con azioni quotate sul MTA operanti nel medesimo settore in cui opera la Società che sono altresì gestori aeroportuali "totali", ha ritenuto di dover dare prevalenza alla disciplina di cui al citato art. 4 della Legge n. 420 dell'8 maggio 1971 e di cui al citato art. 11 del D.M. 521/1997, rispetto all'art. 148, comma 2 *bis*, del Testo Unico della Finanza, in ragione (i) del connotato pubblicistico degli interessi sottesi alla predetta normativa, che prevede la nomina di due sindaci da parte dello Stato e la conseguente assunzione della funzione di Presidente del collegio sindacale da parte del sindaco nominato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze; e (ii) della considerazione che essendo il Presidente del collegio di nomina ministeriale, lo stesso, per sua natura, non può essere espressione della maggioranza degli azionisti, con la conseguenza che la disposizione di cui al decreto ministeriale, *mutatis mutandis*, sarebbe in ogni caso coerente con le finalità cui è preordinato il predetto art. 148, comma 2 *bis*, del Testo Unico della Finanza, ovverosia garantire, statutariamente, che il Presidente dell'organo di controllo non sia espressione della maggioranza.

Si rileva, infine, che il consiglio di amministrazione e il collegio sindacale dell'Emittente in carica alla Data del Documento di Registrazione scadranno alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2012. Ne consegue, pertanto, che soltanto nel momento in cui si renderà necessario procedere al rinnovo del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale dell'Emittente in carica alla Data del Documento di Registrazione (ossia alla data dell'assemblea dell'Emittente convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2012) le suddette disposizioni in tema di voto di lista troveranno applicazione.

Per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(a), Capitolo XVI, Paragrafi 16.1 e 16.4, Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.3 e Capitolo XXI, Paragrafo 21.2.2 del Documento di Registrazione.

I.12 Rischi derivanti dal contenzioso in essere o minacciato

Nel corso del normale svolgimento della propria attività, il Gruppo è parte di procedimenti giudiziari civili (anche di natura giuslavoristica), fiscali e amministrativi, da cui potrebbero derivare obblighi risarcitori, come illustrato nel Capitolo XX, Paragrafo 20.4, del Documento di Registrazione, con riferimento alle quali l'esposizione pecuniaria massima del Gruppo è pari, alla Data del Documento di Registrazione, a circa Euro 54,7 milioni.

SEA ha costituito nel proprio bilancio consolidato un fondo rischi ed oneri, pari complessivamente ad Euro 44.927 migliaia al 30 giugno 2011 (Euro 50.844 migliaia al 31 dicembre 2010), destinato a coprire, tra l'altro, le passività che potrebbero derivare, secondo le indicazioni dei legali interni ed esterni, dalle vertenze giudiziali e da altro contenzioso in corso. La dimensione totale del fondo e l'ammontare degli accantonamenti annuali al fondo sono determinati dall'Emittente sulla base della probabilità stimata dai consulenti legali interni ed esterni che il procedimento abbia esito negativo per il Gruppo. Come conseguenza del suddetto processo, alcuni procedimenti di cui il Gruppo è parte e per i quali è previsto un esito negativo remoto o non quantificabile, non sono compresi nel fondo controversie legali e, pertanto, il Gruppo, anche in ragione dell'eventuale insorgere di controversie di natura seriale, potrebbe in futuro essere tenuto a far fronte ad obblighi di risarcimento non coperti dal suddetto fondo. In linea generale, inoltre, l'eventuale insorgere di procedimenti giudiziari o arbitrali nei confronti della Società e/o di altre società del Gruppo, indipendentemente dalla fondatezza delle pretese avanzate, potrebbe comportare un danno, anche significativo, all'immagine ed alla reputazione di cui il Gruppo gode nel settore di riferimento, con possibili effetti negativi sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria dell'Emittente e del Gruppo. Occorre altresì aggiungere che nei predetti casi potrebbero aversi conseguenze sull'immagine del Gruppo amplificate rispetto a quelle effettive in considerazione della accentuata sensibilità mediatica che concerne il settore aeroportuale e aereo in generale.

Per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.4, e, con riferimento al procedimento della Commissione Europea in relazione aiuti di Stato a favore di SEA Handling, *cfr.* Capitolo IV, Paragrafo I.5 del Documento di Registrazione.

I.13 Rischi relativi alla dipendenza da personale chiave

I risultati del Gruppo dipendono anche dal contributo di soggetti che rivestono ruoli rilevanti e che hanno significativa esperienza professionale, ovverosia Giuseppe Bonomi (*Chief Executive Officer -Direttore Generale*), Luciano Carbone (*Chief Corporate Officer*) e Cosimo Giulio De Metrio (*Chief Operating Officer* e *Deputy CEO*). Nel periodo 2008-2010 e nel primo semestre del 2011 non si è verificato alcun *turnover* del personale chiave. Nell'ipotesi in cui una o più delle suddette figure chiave dovessero interrompere il rapporto professionale con il Gruppo e non possibile sostituirle in maniera adeguata e tempestiva con soggetti di pari esperienza e competenza, la capacità competitiva di SEA e del Gruppo potrebbe risultare diminuita, con effetti negativi sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria dell'Emittente e del Gruppo. Per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo XIV, Paragrafo 14.1, e Capitolo XVI, Paragrafo 16.2 del Documento di Registrazione.

I.14 Rischi inerenti alla mancata attuazione dei programmi e delle strategie del Gruppo SEA

La capacità del Gruppo SEA di aumentare i ricavi e migliorare la redditività dipende, tra l'altro, dal successo nella realizzazione delle proprie strategie industriali e commerciali. Il Gruppo SEA, in considerazione delle differenti caratteristiche delle aree di *business* in cui opera, ha elaborato strategie differenziate a seconda della diversa tipologia di *business* (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.5 del Documento di Registrazioone).

Tali strategie si fondano, tra l'altro, su assunzioni quali, ad esempio, (i) con riferimento al comparto *aviation*, l'attrattività e le potenzialità di crescita della *Catchment Area* degli Aeroporti di Milano, (ii) con riferimento al comparto *non aviation*, il raggiungimento di accordi con importanti operatori di tale settore, (iii) con riferimento al comparto *handling*, il mantenimento di alti livelli di qualità, nonché della competitività dei servizi offerti così come il miglioramento della profittabilità delle relative attività, e, (iv) quanto al comparto energia, l'acquisizione di nuovi contratti e il mantenimento dell'efficienza degli impianti produttivi.

La mancata realizzazione di tutte o parte delle strategie del Gruppo, nonché anche solo di alcuni degli interventi previsti nell'ambito di tali strategie, anche a causa dell'andamento di talune variabili non controllabili dall'Emittente, potrebbe determinare effetti negativi sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale anche prospettica dell'Emittente e del Gruppo.

Si segnala, inoltre, che, anche al fine di perseguire le proprie strategie, l'Emittente prevede di realizzare nel futuro investimenti per lo sviluppo e l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali.

La realizzazione di tali investimenti, anche in ragione del loro possibile impatto ambientale (in particolare, con riguardo ai rischi legati al possibile aumento delle emissioni di CO_2, dell'inquinamento acustico e luminoso) potrebbe registrare ritardi e/o comportare maggiori costi a carico del Gruppo. In tal caso, difatti, il Gruppo potrebbe essere tenuto ad adottare specifici piani di intervento per il contenimento e l'abbattimento delle immissioni inquinanti in generale.

In conseguenza di quanto precede, la strategia del Gruppo potrebbe non essere realizzabile, in tutto o in parte nei tempi previsti, ovvero generare un minor ritorno economico rispetto a quello programmato, con possibili effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria del Gruppo stesso.

Per maggiori informazioni, *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 e Capitolo VI, Paragrafi 6.1.5 e 6.7.8 del Documento di Registrazione.

I.15 Rischi connessi alla mancata o ritardata realizzazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento con gli aeroporti del Gruppo SEA e/o al cattivo funzionamento dei servizi di trasporto pubblico operanti attraverso tali infrastrutture

Gli Aeroporti di Milano presentano caratteristiche di accessibilità e posizionamento geografico favorevoli alla crescita delle loro attività e dei volumi di traffico gestiti. Alla Data del Documento di Registrazione è già in corso, nonché prevista nei prossimi anni, la realizzazione a cura di soggetti terzi di opere di potenziamento delle reti viarie e ferroviarie, che potranno consentire di migliorare ulteriormente l'accessibilità agli Aeroporti di Milano nonché di ampliarne la *Catchment Area*.

La mancata o ritardata realizzazione dei suddetti interventi di potenziamento delle reti viarie e ferroviarie, nonché il malfunzionamento o la saltuaria interruzione (anche a causa di scioperi o altre forme di astensione dal lavoro) dei servizi di trasporto pubblico operanti attraverso tali infrastrutture, potrebbero rendere meno agevole l'accesso agli Aeroporti di Milano, e pertanto incidere negativamente sull'attività esercitata dal Gruppo SEA, con possibili effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria dell'Emittente e del Gruppo stesso.

Per maggiori informazioni *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2 del Documento di Registrazione.

I.16 Rischi correlati a dichiarazioni di preminenza, dati previsionali, stime ed elaborazioni interne

Il Documento di Registrazione contiene dichiarazioni di preminenza basate su stime, sulla dimensione del mercato di riferimento e sul posizionamento competitivo del Gruppo, nonché valutazioni di mercato e comparazioni con i concorrenti formulate, ove non diversamente specificato, dall'Emittente sulla base della propria esperienza, della specifica conoscenza del settore di appartenenza e dell'elaborazione di dati reperibili sul mercato che non sono stati sottoposti a verifica indipendente.

Non è possibile garantire che tali dichiarazioni di preminenza, stime e dati previsionali possano essere confermati.

Il Documento di Registrazione contiene altresì valutazioni previsionali formulate dall'Emittente con riferimento all'andamento dei settori in cui esso opera. Tali valutazioni previsionali potrebbero non trovare conferma nel futuro a causa di rischi noti e ignoti, incertezze ed altri fattori enunciati, tra l'altro, nei presenti fattori di rischio e in altre Sezioni del Documento di Registrazione.

Per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1 e 6.2, e Capitolo XII, del Documento di Registrazione.

I.17 Rischi connessi alla fornitura e/o vendita di materie prime

Il Gruppo SEA, attraverso SEA Energia, per lo svolgimento della propria attività si approvvigiona di talune materie prime quali, principalmente, gas metano e, marginalmente, energia elettrica. Inoltre SEA Energia vende a terzi (sia mediante appositi accordi, sia sulla borsa elettrica) l'energia elettrica prodotta nelle Centrali di cogenerazione, gestite dalla stessa SEA Energia, in eccedenza rispetto ai fabbisogni degli Aeroporti di Milano.

Il Gruppo SEA è pertanto esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* trattate. In particolare, il Gruppo è soggetto (i) nell'approvvigionamento di gas metano ed energia elettrica, alle fluttuazioni dei prezzi delle predette fonti energetiche, nonché alle variazioni dei tassi quando detti prezzi sono espressi in dollari USA, e (ii) nelle operazioni di vendita di energia elettrica alle fluttuazioni del prezzo di mercato della stessa energia elettrica venduta a terzi.

Alla Data del Documento di Registrazione, il Gruppo non dispone di strumenti di copertura sul prezzo delle predette *commodity*. Tuttavia gli accordi stipulati tra SEA Energia e i soggetti terzi da cui la predetta società acquista gas metano e acquista/vende energia elettrica, al fine di limitare gli effetti delle predette fluttuazioni dei prezzi delle *commodity*, prevedono la facoltà per SEA Energia di modificare, nel corso del relativo periodo contrattuale, i criteri di determinazione del prezzo dell'energia di riferimento portandolo da indicizzato a fisso, o viceversa, nei termini e alle modalità indicate nei rispettivi contratti.

Non si può tuttavia escludere che, nel breve periodo, le eventuali fluttuazioni dei prezzi del gas metano, dell'energia elettrica e/o di altre *commodity* trattate possano determinare una riduzione dei risultati economici di SEA Energia e, conseguentemente, del Gruppo (per maggiori informazioni in merito a SEA Energia e alle operazioni di approvvigionamento di *commodity*, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.4, e Capitolo XII, Paragrafo 22.5, del Documento di Registrazione).

I.18 Rischi connessi ai crediti commerciali del Gruppo SEA

Il Gruppo SEA intrattiene rapporti commerciali con un ampio numero di clienti, la maggior parte dei quali compagnie aeree, senza peraltro avere un rapporto di dipendenza economica con alcuno di essi.

Per il Gruppo SEA il rischio di credito è rappresentato dall'esposizione dello stesso Gruppo a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti, sia commerciali sia finanziarie, e, in particolare, è connesso in modo preponderante alla dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che può risentire, con diverso grado, di eventi straordinari. Al fine di controllare tale rischio, il Gruppo SEA ha adottato apposite procedure e intrapreso iniziative specifiche volte ad assicurare il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le misure necessarie per intraprendere eventuali azioni di recupero. In particolare, in applicazione delle *policy* interne sul credito, è richiesto alla clientela del Gruppo SEA di procurare il rilascio di garanzie (tipicamente bancarie o assicurative a prima richiesta, emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali).

Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla gran parte della clientela del Gruppo SEA, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali del Gruppo SEA e dei relativi fondi svalutazione, rispettivamente, al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

Crediti commerciali	Al 30 giugno	Al 31 dicembre	Al 31 dicembre	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010	2009	2008
Crediti commerciali verso clienti	269.295	279.832	303.587	264.817
Fondo svalutazione crediti	(102.649)	(100.207)	(141.229)	(122.055)
Totale crediti commerciali netti	**166.646**	**179.625**	**162.358**	**142.762**

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti, l'importo scaduto oltre i 180 giorni e l'incidenza rispetto al totale dei crediti commerciali al lordo dei relativi fondi di svalutazione.

CREDITI COMMERCIALI (IMPORTI IN MIGLIAIA DI EURO)	AL 30 GIUGNO 2011	AL 31 DICEMBRE 2010	AL 31 DICEMBRE 2009	AL 31 DICEMBRE 2008
CREDITI COMMERCIALI VERSO CLIENTI	**269.295**	**279.832**	**303.587**	**264.817**
- DI CUI SCADUTO	**167.299**	**216.363**	**234.604**	**222.483**
DA MENO DI 180 GIORNI	**30.519**	**67.962**	**61.200**	**124.523**
DA OLTRE 180 GIORNI (1)	**136.780**	**148.401**	**173.404**	**97.960**
INCIDENZA % SCADUTO OLTRE 180 GIORNI	**50,8%**	**53,0%**	**57,1%**	**37,0%**

(1) Tale dato include i crediti del Gruppo nei confronti del Gruppo Alitalia che, in aggiunta ai crediti del Gruppo nei confronti del Gruppo Alitalia di cui al successivo punto (i) indicati nella nota della successiva tabella, sono pari a Euro 0 al 30 giugno 2011, circa Euro 16,1 milioni al 31 dicembre 2010, circa Euro 12,8 milioni al 31 dicembre 2009 e a circa Euro 11,4 milioni al 31 dicembre 2008. (*cfr.* Capitolo X, Paragrafo 10.2 del Documento di Registrazione).

La seguente tabella illustra, al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, i crediti commerciali complessivi nonchè dettaglio (i) dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e (ii) dei crediti oggetto di contestazioni, e con indicazione delle fideiussioni bancarie, assicurative e depositi cauzionali a garanzia dei crediti e della percentuale dei predetti crediti garantiti rispetto al totale dei crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii).

CREDITI COMMERCIALI (IMPORTI IN MIGLIAIA DI EURO)	AL 30 GIUGNO 2011	AL 31 DICEMBRE 2010	AL 31 DICEMBRE 2009	AL 31 DICEMBRE 2008
CREDITI COMMERCIALI VERSO CLIENTI	269.295	279.832	303.587	264.817
(i) crediti scaduti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali (*) (**)	68.281	66.759	88.223	74.927
(ii) crediti scaduti oggetto di contestazioni (**)	28.400	28.200	43.756	36.865

TOTALE AL NETTO DEI CREDITI SUB (I) E (II)	**172.614**	**184.873**	**171.608**	**153.025**
(iii) crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii) (**)	70.635	121.404	102.625	110.693
Fideiussioni e depositi cauzionali	92.900	101.700	105.400	116.000
Percentuale dei crediti garantiti da fideiussioni e depositi cauzionali rispetto al **TOTALE AL NETTO DEI CREDITI SUB (I) E (II)**	**53,8%**	**55,0%**	**61,4%**	**75,8%**

(*) Tale dato include i crediti del Gruppo nei confronti del Gruppo Alitalia pari a circa Euro 63,2 milioni al 30 giugno 2011, a circa Euro 63,7 milioni al 31 dicembre 2010, a circa Euro 63,8 milioni al 31 dicembre 2009 e a circa Euro 65,7 milioni al 31 dicembre 2008 (*cfr.* Capitolo X, Paragrafo 10.2 del Documento di Registrazione).

(**) Si precisa che il totale dei crediti sub (i) (ii) e (iii) è pari a circa Euro 167.299 migliaia al 30 giugno 2011, a circa Euro 216.363 migliaia al 31 dicembre 2010, a circa Euro 234.604 migliaia al 31 dicembre 2009 e a circa Euro 222.483 migliaia al 31 dicembre 2008.

I tempi medi di incasso dei crediti commerciali sono rispettivamente pari a 105,9 giorni (al 30 giugno 2011), 109,1 (al 31 dicembre 2010), 102,6 (al 31 dicembre 2009) e 80,6 (al 31 dicembre 2008).

I crediti commerciali scaduti, al netto dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, pari, al 30 giugno 2011, a circa Euro 71 milioni è composto da (i) circa Euro 31 milioni di crediti scaduti da meno di 180 giorni e (ii) circa Euro 40 milioni di crediti scaduti da più di 180 giorni; questi ultimi comprendono crediti verso clienti con piani di rientro, crediti verso enti pubblici e crediti scaduti verso controparti del Gruppo che vantano, a loro volta, posizioni creditorie nei confronti dello stesso Gruppo SEA.

Con riferimento al Gruppo Alitalia (CAI S.p.A. ed AirOne S.p.A.) si precisa che, in data 18 gennaio 2011, il Gruppo SEA e il Gruppo Alitalia hanno siglato un accordo transattivo per i crediti contestati e scaduti fino al mese di dicembre 2010, per complessivi Euro 23.932.739. In forza del predetto accordo, il Gruppo SEA ha rinunciato alle insinuazioni al passivo nella procedura fallimentare a cui è sottoposta il Gruppo Alitalia, rinunciando, in questo modo, a crediti per un ammontare complessivo di Euro 11.985.421.

Sebbene, a giudizio dell'Emittente, il fondo svalutazione crediti commerciali sia adeguato e rifletta l'effettiva probabilità di incasso dei crediti vantati dall'Emittente, non è possibile escludere che, anche alla luce delle attuali condizioni di mercato, una quota dei clienti del Gruppo SEA possa ritardare o non onorare i pagamenti nei termini e con le modalità di cui ai rispettivi contratti, con conseguenti effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo.

Per ulteriori informazioni, in particolare, sul rischio di credito del Gruppo SEA e sul contenzioso Alitalia-AirOne, si vedano, rispettivamente, Capitolo XX, Paragrafo 20.4 (a) del Documento di Registrazione.

I.19 Rischi legati alla non contendibilità dell'Emittente

Alla Data del Documento di Registrazione, il Comune di Milano esercita un controllo sull'Emittente ai sensi dell'art. 93 del Testo Unico della Finanza. Anche in caso di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale al servizio di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato, il Comune di Milano continuerà a detenere il controllo dell'Emittente con una percentuale almeno pari al 51% e pertanto l'Emittente non sarà contendibile (*cfr.* Capitolo VII, Paragrafo 7.1 del Documento di Registrazione).

Fino a quando continuerà ad essere azionista di controllo, il Comune di Milano potrà influenzare in maniera determinante le deliberazioni dell'assemblea, tra cui la distribuzione dei dividendi e la nomina della maggioranza degli amministratori e sindaci. Nonostante il permanere del suddetto rapporto di controllo, l'Emittente ritiene che il Comune di Milano non eserciti e non abbia esercitato in passato attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'articolo 2497 del codice civile, in quanto (i) il Comune di Milano si è sempre limitato ad esercitare i propri diritti di azionista in occasione delle assemblee della Società e non ha mai impartito direttive e/o formulato istruzioni attinenti l'attività operativa e gestionale dell'Emittente e del Gruppo; (ii) non esistono tra il Comune di Milano e l'Emittente contratti e/o rapporti rilevanti di alcun genere; e (iii) il Comune di Milano non dispone di alcun diritto di preventiva autorizzazione, veto, o gradimento, sulle delibere del consiglio di amministrazione di SEA e delle altre società del Gruppo. Conseguentemente, SEA ritiene di operare e di aver operato in condizioni di autonomia societaria e imprenditoriale rispetto al proprio controllante.

I.20 Operazione di cessione da parte di SEA a Cedicor del 10% di AA2000

In data 30 giugno 2011, SEA ha sottoscritto un accordo con Cedicor S.A. ("**Cedicor**") per la cessione del 10% del capitale sociale di Aeropuertos Argentina 2000 ("**AA2000**"), detenuto da SEA, pari a 21.973.747 azioni ordinarie classe A con diritto ad un voto per ogni azione (il "**Contratto AA2000**").

Il Contratto AA2000 prevede che il trasferimento delle azioni di AA2000 si perfezioni solo ad esito del rilascio dell'autorizzazione al suddetto trasferimento da parte dell'*Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos* (ORSNA). Lo stesso contratto prevede altresì che fino a quando l'ORSNA non avrà rilasciato la suddetta autorizzazione, SEA, pur rimanendo titolare della predetta partecipazione, riconoscerà a Cedicor i diritti amministrativi e patrimoniali connessi alla stessa partecipazione (tra cui il diritto a percepire i dividendi eventualmente distribuiti, nonché i diritti di opzione relativi alla partecipazione oggetto di cessione).

Il corrispettivo per la cessione in oggetto è stato fissato in complessivi Euro 14.000.000, anche in considerazione dei valori indicati in un'apposita perizia predisposta da una società di consulenza appositamente incarica da SEA.

Il Contratto AA2000 prevede che il predetto corrispettivo di Euro 14.000.000 sia pagato come segue: (i) Euro 8.000.000 all'atto dell'accettazione dell'offerta da parte di SEA, avvenuta in data 30 giugno 2011; (ii) Euro 6.000.000 entro 6 mesi dalla data dell'offerta vincolante (ovvero entro il 29 dicembre 2011). A garanzia

di tale seconda *tranche* Cedicor ha rilasciato a beneficio di SEA una lettera di credito dell'importo di Euro 3.2000.000.

Al riguardo si precisa che, in conformità al Contratto AA2000, in caso di diniego da parte dell'ORSNA dell'autorizzazione al trasferimento della partecipazione in AA2000 di titolarità di SEA, e pari al 10% del capitale sociale di AA2000, lo stesso Contratto AA2000 cesserà di avere efficacia fatto salvo per alcune specifiche previsioni tra cui la previsione relativa al diritto di Società di trattenere il corrispettivo sino ad allora ricevuto da Cedicor e la previsione relativa al diritto di Cedicor di trattenere le azioni eventualmente sottoscritte mediante esercizio di diritti di opzione relativi alle azioni di AA2000 rappresentative del 10% del capitale sociale della stessa AA2000 oggetto di trasferimento.

Il provento complessivo riveniente dall'operazione in oggetto iscritto nel Bilancio Semestrale, a conto economico, è pari a circa Euro 10,311 milioni che corrisponde al *fair value* dei diritti economici e amministrativi ceduti per la parte complessivamente incassata e garantita. Tale importo corrisponde a circa il 27,7% del risultato di periodo del Gruppo SEA.

Per una descrizione dettagliata dell'operazione di cessione della partecipazione di SEA in AA2000 in favore di Cedicor, si veda Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, Nota 7.5 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione.

II. FATTORI DI RISCHIO CONNESSI AL SETTORE IN CUI L'EMITTENTE E IL GRUPPO OPERANO

II.1 Rischi connessi ai fattori macro e micro-economici in grado di influenzare l'evoluzione e la struttura del mercato del trasporto aereo

Le attività svolte dal Gruppo SEA sono soggette a fattori esterni, di natura macro e micro-economica, in grado di influenzare l'evoluzione e la struttura del mercato del trasporto aereo e l'andamento del traffico aereo.

Di seguito, si fornisce un descrizione dettagliata di ciascuno dei suddetti fattori di natura macro- e micro-economica.

II.1.1 Rischi derivanti dall'evoluzione competitiva del settore del trasporto aereo e da possibili mutamenti nella struttura dei costi delle compagnie aeree

Come nel caso di numerosi altri operatori aeroportuali italiani ed europei concorrenti, lo sviluppo futuro delle attività della Società e del Gruppo dipende in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree che saranno dettate dall'evoluzione competitiva del settore.

E' possibile che, nel prossimo futuro, le strategie di natura industriale e/o commerciale adottate dalle compagnie aeree nell'ambito delle rispettive scelte di posizionamento competitivo possano portare alla decisione da parte di una o più di esse di avvalersi di altre strutture aeroportuali, in competizione con quelle gestite dall'Emittente. Nonostante gli Aeroporti di Milano operino con un *mix* diversificato di vettori (ciascuno dei quali - alle date del 30 giugno 2011 e del 31 dicembre 2010 - non rappresentava, rispettivamente, più del 27,3% e del 27,5% del traffico complessivo), non si può escludere che tali decisioni - in difetto di un tempestivo intervento volto a neutralizzarne o quantomeno contenerne gli effetti - possano determinare effetti negativi sull'operatività del Gruppo e sulla

sua situazione patrimoniale, economica e finanziaria.

Inoltre, le scelte operate dalle compagnie aeree potrebbero risentire di eventuali cambiamenti nella loro struttura dei costi, a sua volta fortemente influenzata dal prezzo del petrolio, la cui volatilità potrebbe determinare mutamenti nelle strategie tariffarie e di sviluppo delle compagnie aeree medesime.

Infine, tra le implicazioni più significative sulla struttura dei costi delle compagnie aeree, ad avviso della Società, vi sono anche gli obblighi derivanti dai limiti all'emissione di CO_2 fissati dalla normativa ambientale in vigore e, in particolare, dalle soglie stabilite dal c.d. Protocollo di Kyoto e dalle Direttive 2003/87/CE (direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 ottobre 2003 che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio) e 2008/101/CE (direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra). I requisiti dettati da tale normativa, infatti, potrebbero comportare nel prossimo futuro la necessità per le compagnie aeree di adottare e sviluppare nuove tecnologie che richiedano investimenti significativi ovvero di sopportare costi aggiuntivi significativi, con un conseguente incremento dei prezzi dei biglietti a carico dei passeggeri.

L'eventuale riduzione dei volumi di traffico aereo, in Italia come nel resto d'Europa, causata dai mutamenti rilevanti nella struttura dei costi delle compagnie aeree potrebbe determinare un impatto negativo sulle attività gestite dalle strutture aeroportuali in generale e, di conseguenza, sull'operatività e sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale del Gruppo SEA.

Per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.4, 6.4.3 e 6.7.8 del Documento di Registrazione.

II.1.2 Rischi competitivi inerenti all'evoluzione tecnologica nel settore del trasporto aereo e dei mezzi di trasporto ad esso alternativi

Il continuo sviluppo tecnologico che ha interessato il settore del trasporto aereo nel recente passato ha portato all'utilizzo di più evoluti modelli di aeromobili che richiedono la disponibilità di strutture aeroportuali adeguate, in particolare per le fasi di decollo e di atterraggio. Al riguardo, l'Aeroporto di Milano Malpensa è dotato di un sistema di piste e di infrastrutture aeroportuali (quali, a titolo di esempio, *Loading bridge* e *Gate*) in grado di accogliere tra le più avanzate tipologie di aeromobili, ivi inclusi i c.d. *Wide body* (tra cui l'*Airbus* A380). Tuttavia, non si può escludere che la continua evoluzione tecnologica nel settore richieda in futuro un'ulteriore ammodernamento e ampliamento delle strutture aeroportuali gestite dal Gruppo SEA. Ad avviso del *management*, l'allocazione dei fondi necessari agli investimenti richiesti a questo scopo potrebbe comportare un effetto negativo sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale del Gruppo.

Per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.2.1 del Documento di Registrazione.

Inoltre, la crescita del volume del traffico aereo è legata, tra l'altro, all'andamento e sviluppo di mezzi di trasporto alternativi. Gli Aeroporti di Milano sono infatti collegati a numerose destinazioni raggiungibili anche per mezzo di rotaia

(nonché attraverso il sistema viario nazionale ed europeo, incluso quello autostradale), con tempi e costi che su talune tratte potrebbero, ad avviso della Società, risultare concorrenziali rispetto a quelli propri del trasporto aereo.

Non si può escludere pertanto che, in futuro, quote significative di passeggeri possano ricorrere a mezzi di trasporto alternativi a quello aereo causando una riduzione dei volumi di traffico aereo sugli Aeroporti di Milano, con conseguenti effetti negativi sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale del Gruppo.

Per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2 del Documento di Registrazione.

II.2 Rischi connessi alle attività di *handling* aeroportuale e alla struttura di estrema concorrenzialità del relativo mercato

Il mercato di riferimento degli operatori che svolgono attività legate alla fornitura dei servizi di *handling* aeroportuale è tradizionalmente caratterizzato, tra gli altri, da un'accentuata concorrenzialità nonché da una limitata marginalità in termini di risultati economici.

Le condizioni di elevata concorrenzialità in cui operano gli *Handler* aeroportuali comportano, pertanto, rischi di significativa variabilità delle quote di mercato da essi servite. Infatti, l'andamento del settore dell'*handling* aeroportuale risente generalmente dell'evoluzione e della struttura del mercato del trasporto aereo, così come dei rischi connessi alle scelte strategiche e commerciali delle compagnie aeree. Queste ultime sono in grado di influire significativamente sull'attività degli *Handler* in quanto i contratti che disciplinano i reciproci rapporti sono di norma soggetti a facoltà di recesso particolarmente favorevoli per i vettori.

Sebbene SEA disponga di una posizione competitiva di *leadership* nel settore *handling* sugli Aeroporti di Milano attraverso la propria controllata SEA Handling, e nonostante si sia verificato un recupero di efficienza e redditività nel comparto dedicato alle attività di *handling* svolte dal Gruppo SEA, non si può tuttavia escludere che, da un lato, l'incremento della pressione competitiva e, dall'altro, la bassa marginalità connaturata a tali attività, impediscano o rallentino nel prossimo futuro il raggiungimento da parte del Gruppo SEA di livelli di profittabilità soddisfacenti, con conseguenti effetti negativi sulla situazione contabile, patrimoniale e finanziaria del Gruppo SEA.

Per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo IV, Paragrafo I.5, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.3 e Capitolo IX, Paragrafo 9.2 del Documento di Registrazione.

II.3 Rischi inerenti alla normativa ambientale

Le attività del Gruppo SEA sono soggette alla normativa di legge e regolamentare in materia ambientale sia italiana sia comunitaria.

Al fine di conformarsi alla vigente normativa ambientale, l'Emittente si è dotata, tra l'altro, di un Sistema di Gestione Ambientale (SGA) ai sensi del regolamento UNI EN ISO 14001:2004. L'SGA identifica le procedure da seguire per assicurare il rispetto delle vigenti norme e, in particolare, le misure e le azioni da porre in essere per monitorare lo svolgimento delle attività potenzialmente dannose per l'ambiente, da parte del Gruppo e degli altri operatori aeroportuali,

al fine di prevenire e/o contenere eventuali impatti ambientali che possano derivare dalle predette attività, nonché, ove necessario, porre rimedio ad eventuali pregiudizi.

Il rispetto del SGA è contrattualmente imposto a tutti gli operatori aeroportuali che utilizzano spazi gestiti da SEA o che comunque svolgono la propria attività all'interno del sedime aeroportuale; nel caso di mancato rispetto del SGA da parte di un operatore aeroportuale, SEA ha la facoltà di risolvere il contratto.

Con particolare riferimento, al tema dell'inquinamento acustico, la normativa applicabile (*i.e.* la legge quadro n. 447 del 26 ottobre 1995) prevede che gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, nel caso di superamento dei valori limite fissati dai relativi piani di zonizzazione, debbano predisporre e presentare al comune un piano di contenimento e abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministero dell'Ambiente con proprio decreto.

Il piano di zonizzazione è definito dalla Commissione Aeroportuale, presieduta da ENAC e composta dai Comuni dell'intorno aeroportuale e da rappresentanti di ENAV, ARPA e dalla Società di Gestione.

A tal proposito si segnala che, mentre la zonizzazione acustica per l'Aeroporto di Milano Linate è stata approvata nel 2009, la procedura di approvazione del piano di zonizzazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa, alla Data del Documento di Registrazione, non è stata ancora completata.

Gli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto, inoltre, sono tenuti ad allocare, ove accertato il superamento dei limiti di rumorosità stabiliti dal relativo piano di zonizzazione, una quota fissa, non inferiore al 7%, dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, all'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore ([4]).

Sebbene l'Emittente (i) ritenga che l'attività del Gruppo sia svolta in conformità alle leggi e ai regolamenti in vigore, (ii) si sia dotata di un SGA che prevede procedure per contenere e/o porre rimedio ad eventuali danni che dovessero verificarsi in conseguenza di eventi pregiudizievoli per l'ambiente, anche accidentali, (iii) abbia ottenuto la certificazione ISO 14001 e l'*Airport Carbon Accreditation*, e, (iv) con riferimento al rispetto della normativa sul rumore, abbia provveduto ad accantonare in bilancio un fondo per l'attuazione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore - che al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010 risulta pari Euro 5 milioni - non può comunque escludersi che in futuro il Gruppo, anche a seguito di violazioni riscontrate, di cause di forza maggiore o di eventuali modifiche della disciplina normativa, possa essere chiamato a sostenere costi o investimenti significativi o possa essere assoggettato a responsabilità di natura ambientale in relazione alle attività svolte, con possibili effetti negativi sulla propria situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria.

Per maggiori informazioni, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.9 e Capitolo XX, Paragrafo 20.4, del Documento di Registrazione.

([4]) Fonte: Legge quadro n. 447 del 26 ottobre 1995.

II.4 Rischi connessi all'accentuata regolamentazione delle attività aeroportuali (con particolare riferimento all'assegnazione dei c.d. *Slot*), alle incertezze derivanti dall'evoluzione del quadro normativo e regolamentare di riferimento, nonché agli orientamenti comunitari in tema di contribuzioni e sussidi concessi alle compagnie aeree

Il Gruppo opera in un settore di attività altamente regolamentato, ed è soggetto a normative comunitarie, nazionali e locali che incidono sulle modalità di svolgimento delle proprie attività.

In particolare, si segnala che l'assegnazione a vettori comunitari degli *Slot* degli Aeroporti di Milano, in quanto aeroporti "coordinati", è effettuata, ai sensi della normativa comunitaria vigente, da Assoclearance, senza alcun coinvolgimento dell'Emittente, in conformità ai criteri di cui al Regolamento CE/95/93, volti a contemperare l'interesse dei vettori già presenti sullo scalo al mantenimento degli *Slot* assegnati con l'esigenza dei nuovi vettori di vedersi garantito l'accesso allo scalo medesimo. Assoclearance è altresì responsabile della gestione degli *Slot*, del controllo del loro corretto utilizzo da parte dei vettori assegnatari e, in determinate circostanze, della loro revoca. Nei casi di revoca o restituzione volontaria di uno *Slot* da parte di un vettore, Assoclearance provvede alla riassegnazione di tale *Slot*, sempre in conformità ai criteri di cui al predetto Regolamento CE/95/93. In tali casi, non vi è garanzia che lo *Slot* sia riassegnato ad un vettore capace di produrre - anche in considerazione della capacità di trasporto degli aeromobili - volumi di traffico almeno pari a quelli prodotti dal precedente vettore.

La regolamentazione a cui il Gruppo è soggetto è suscettibile di evoluzioni future non facilmente prevedibili nonché - anche in ragione della sua complessità - di interpretazioni e/o orientamenti che potrebbero avere effetti pregiudizievoli per il Gruppo.

A tal proposito, con riferimento agli orientamenti comunitari in tema di contributi e sussidi concessi alla compagnie aeree, di cui alla Comunicazione della Commissione Europea 2005/C - 312/01 del 9 dicembre 2005, si rileva che, sebbene l'Emittente ritenga di avere ottemperato agli orientamenti e alla vigente normativa comunitaria nella stipula degli accordi con i vettori che operano sull'Aeroporto di Milano Malpensa, prevedendo un impegno di sviluppo da parte di tali vettori dell'operatività presso tale Aeroporto, non può escludersi che un eventuale significativo mutamento del quadro normativo e/o degli orientamenti comunitari in materia possa comportare l'applicazione di una disciplina più restrittiva in tema di incentivi al traffico aereo e pertanto avere riflessi sulle scelte di alcuni vettori operanti sugli Aeroporti di Milano.

Parimenti, l'introduzione di norme più restrittive da parte del legislatore nazionale o comunitario in materia di sicurezza potrebbe indurre alcuni vettori a ridurre e/o modificare la propria operatività sugli Aeroporti di Milano, così come sugli altri aeroporti italiani o comunitari.

Pertanto, eventuali mutamenti futuri nel quadro regolamentare del settore in cui opera il Gruppo a livello comunitario, nazionale o locale, potrebbero comportare effetti negativi sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e/o finanziaria del Gruppo.

Per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.2 e 6.7 del Documento di Registrazione.

CAPITOLO V - INFORMAZIONI SULL'EMITTENTE

5.1 Storia ed evoluzione dell'Emittente

5.1.1 *Denominazione legale e commerciale dell'Emittente*

La Società è denominata Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

5.1.2 *Luogo di registrazione dell'Emittente e suo numero di registrazione*

La Società è iscritta nel Registro delle Imprese di Milano, numero 00826040156 e R.E.A. n. 472807.

5.1.3 *Data di costituzione e durata dell'Emittente*

La Società è stata costituita in data 22 maggio 1948, per atto a rogito del Notaio dott. Ezechiele Zanzi di Busto Arsizio, Rep. n. 31384, Raccolta n. 8821.

La durata della Società è stabilita fino al 2050 e potrà essere prorogata, una o più volte, con deliberazione dell'assemblea straordinaria dell'Emittente.

5.1.4 *Domicilio e forma giuridica, legislazione in cui opera l'Emittente, paese di costituzione e sede sociale*

La Società è costituita in Italia in forma di società per azioni e opera in base alla legislazione italiana.

La Società ha sede legale in Segrate (MI), presso l'Aeroporto di Milano Linate (numero di telefono +0274851).

5.1.5 *Fatti importanti nell'evoluzione dell'attività dell'Emittente e del Gruppo*

Di seguito si riportano, in ordine cronologico, i principali eventi che hanno caratterizzato la storia e lo sviluppo dell'attività del Gruppo SEA dalla costituzione dell'Emittente sino alla Data del Documento di Registrazione.

Dalle origini degli Aeroporti di Milano alla Convenzione 2001

SEA è stata costituita a Busto Arsizio (Varese) il 22 maggio 1948 su iniziativa di un gruppo di imprenditori privati, con denominazione "Aeroporto di Busto Società per Azioni" e con oggetto sociale "l'attivazione, la gestione e l'esercizio di aeroporti e qualsiasi attività connessa col movimento aeroportuale e col traffico aereo continentale ed intercontinentale".

Nel giugno 1948, la Società ottiene l'autorizzazione ad iniziare i lavori di realizzazione di un aeroporto civile sul sedime dell'allora aeroporto militare di Malpensa. I rapporti tra la Società e lo Stato in relazione alla costruzione, l'allestimento e la gestione del nuovo aeroporto civile vengono formalizzati il 23 aprile 1952 con la convenzione n. 651 ("**Convenzione 651/1952**"). In particolare, con la Convenzione 651/1952, la Società si impegna, a titolo di corrispettivo per la concessione in uso degli immobili e delle aree facenti parte dell'aeroporto militare di Malpensa, a realizzare a proprie spese e a gestire il nuovo aeroporto, convenendo al tempo stesso che, per tutta la durata della

Convenzione 651/1952 (fissata in 20 anni), l'aeroporto dovesse considerarsi "aeroporto privato", ai sensi della normativa vigente.

Nel frattempo, nei primi anni '50 entrano a far parte della Società diversi enti pubblici o locali, quali la Camera di Commercio e la Provincia di Varese, la Camera di Commercio di Milano, il Comune di Gallarate, il Comune di Busto Arsizio, il Comune di Milano e la Provincia di Milano. Alla Data del Documento di Registrazione, il Comune di Milano e ASAM S.p.A. (società direttamente controllata dalla Provincia di Milano) detengono una partecipazione nella Società rispettivamente pari all'84,559% ed al 14,558% del capitale sociale. La restante partecipazione è detenuta in parte da altri soci pubblici (0,838%) ed in parte da soci privati (0,045%) (*cfr.* Capitolo XVIII, Paragrafo 18.1 del Documento di Registrazione).

Nel 1955 la Società assume l'attuale denominazione "Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A." e nel 1966 la sede sociale viene trasferita a Segrate (Milano).

A seguito del provvedimento del Ministero della Difesa Aeronautica (Direzione Generale Aviazione Civile e Traffico Aereo) del 25 maggio 1957, n. 4978, nel 1957 la Società inizia i lavori di ampliamento e potenziamento anche dell'Aeroporto di Milano Linate, che dal dopoguerra era rimasto quasi completamente inattivo, e ne intraprende la gestione a partire dal giugno 1960.

Con la legge 18 aprile 1962 n. 194 ("**Legge 194/1962**") viene formalmente istituito un sistema aeroportuale per la città di Milano, articolato su due aeroporti distinti, ma interdipendenti e sotto un'unica gestione, di cui uno (l'Aeroporto di Milano Malpensa) destinato al traffico internazionale ed intercontinentale, e l'altro (l'Aeroporto di Milano Linate) adibito al traffico nazionale ed internazionale su brevi distanze. La Legge 194/1962 autorizza il riconoscimento ad entrambi gli Aeroporti di Milano, costruiti a spese della Società, dello *status* di aeroporti privati, e riconosce a SEA l'abilitazione ad esercitarne la gestione fino al 1992. Il 7 maggio 1962 la Società stipula con il Ministero della Difesa, il Ministero delle Finanze ed il Ministero del Tesoro la convenzione n. 191 ("**Convenzione 191/1962**") che, in attuazione dei principi stabiliti dalla Legge 194/1962, disciplina i rapporti tra lo Stato e la Società in relazione alla gestione, manutenzione e sviluppo dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate, con scadenza al 20 maggio 1992.

Nel corso degli anni '60 e '70, SEA provvede a realizzare le opere di ampliamento degli Aeroporti di Milano indicate nella Convenzione 191/1962 ed a compiere gli ulteriori interventi resisi necessari per adeguare i predetti aeroporti all'evoluzione della tecnologia ed allo sviluppo del traffico aereo.

Il regime giuridico di "aeroporti privati", riconosciuto agli Aeroporti di Milano dalla Legge 194/1962, viene confermato e prorogato fino al 2022 dalla legge 22 agosto 1985 n. 449 (la "**Legge 449/1985**").

A seguito di tale proroga, nonché degli interventi legislativi intercorsi in relazione alla disciplina delle convenzioni di concessione delle gestioni aeroportuali totali o parziali (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3 del Documento di Registrazione), emerge la necessità di modificare la Convenzione 191/1962. SEA avvia pertanto, a partire dal 2000, trattative con ENAC volte alla stipula di una nuova convenzione che, salvaguardando le prerogative della Società in relazione alla natura privata dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate e al carattere autorizzatorio e non concessorio della gestione, ne preveda, tra l'altro, la proroga sino al 2041.

Con la Legge 449/1985, inoltre, viene affidata a SEA la progettazione e la realizzazione di opere di ampliamento e riqualificazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa, finanziandole fino all'importo di Lire 480 miliardi (pari a circa Euro 247,9 milioni) a

carico del bilancio statale. La successiva Legge 11 marzo 1988 n. 67 ("**Legge 67/1988**") stanzia ulteriori fondi, elevandone l'importo complessivo a Lire 934,5 miliardi, pari a circa Euro 482,6 milioni (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione). Sulla base dei finanziamenti ottenuti, e anche con l'ausilio di risorse finanziarie proprie, a partire dal 1990 SEA inizia a realizzare gli interventi previsti dal progetto noto come "Malpensa 2000". Tale progetto è finalizzato a riorganizzare il sistema aeroportuale di Milano allo scopo di fare di Malpensa l'aeroporto principale del sistema, dotandolo della capacità necessaria a renderlo un *Hub* pienamente operativo. Il progetto viene inserito, nel 1994, dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell'Unione Europea tra i progetti prioritari della rete trans-europea dei trasporti e la Banca Europea per gli Investimenti concede a SEA un'apertura di una linea di credito fino all'importo di Lire 460 miliardi (pari a circa Euro 237,6 milioni). Il 25 ottobre 1998 entra in funzione il primo complesso funzionale delle opere previste dal progetto "Malpensa 2000", tra cui la prima parte della nuova aerostazione passeggeri (due terzi del complesso).

Contemporaneamente, ed in ragione dell'entrata in funzione di tali infrastrutture, viene definito da ENAC e ENAV il riassetto della capacità del sistema aeroportuale milanese, comprendente l'Aeroporto di Milano Malpensa, l'Aeroporto di Milano Linate e l'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, al fine di tener conto dei provvedimenti normativi adottati in materia tra la seconda metà degli anni '90 e primi anni del 2000. Fra essi si segnala, in particolare, il D.L. 1° luglio 1994, n. 428, successivamente convertito con la Legge 8 agosto 1994, n. 505, che autorizza il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad attivare la concentrazione del traffico aereo sull'Aeroporto di Milano Malpensa in tempo utile per il completamento del processo di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa, previsto per il 1° aprile 1997. In applicazione di tale normativa, con il D.M. 46-T del 5 luglio 1996 (c.d. "**Decreto Burlando 1**") e il D.M. 57-T del 23 ottobre 1997 (c.d. "**Decreto Burlando 2**"), a partire dal 25 ottobre 1998, l'intero traffico dell'Aeroporto di Milano Linate viene "riposizionato" sull'Aeroporto di Milano Malpensa, fatta eccezione per la rotta Milano-Roma, l'unica che all'epoca raggiungeva le soglie quantitative indicate nel Decreto Burlando 1. Tale decreto infatti stabilisce che: (i) dalla data di entrata in esercizio delle opere di prima urgenza del polo funzionale di "Malpensa 2000" tutti i collegamenti di linea e non di linea su rotte intercontinentali e intracomunitarie (comprese le rotte intracomunitarie nazionali o internazionali) siano effettuati da e per l'Aeroporto di Malpensa; (ii) gli stessi collegamenti possano essere operati anche dall'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio; (iii) l'Aeroporto di Milano Linate possa essere utilizzato solo dall'Aviazione Generale e per l'esercizio di voli diretti, senza scali intermedi, da e per Milano, il cui volume annuale di passeggeri sia stato, nella sua totalità, pari o superiore a 2 milioni nell'anno antecedente la menzionata data di entrata in esercizio delle opere di prima urgenza, ovvero abbia raggiunto una media annuale di 1.750.000 passeggeri nel triennio precedente. Tali soglie dimensionali potevano dirsi raggiunte soltanto dalla rotta Milano-Roma. A seguito della decisione del 16 settembre 1998, adottata dalla Commissione ai sensi del Regolamento (CEE) n. 2408/92 (la "**Decisione del 1998**") successivamente al reclamo proposto dai principali vettori aerei europei avverso il Decreto Burlando 1 e il Decreto Burlando 2, con cui essi vengono dichiarati contrari ai principi comunitari di non discriminazione e proporzionalità, il Governo italiano modifica le norme relative alla ripartizione del traffico, dapprima con misure transitorie quali il Decreto 101-T del 9 ottobre 1998 e, successivamente, con il D.P.C.M. del 13 dicembre 1999, con il quale viene confermato il trasferimento programmato dei voli sull'Aeroporto di Milano Malpensa e viene messa in atto una serie di interventi mirati a ridurre l'impatto ambientale sull'Aeroporto di Milano Malpensa - e, quindi, con il D.M. del 3 marzo 2000 (il c.d. "**Bersani 1**"), poi integrato dal D.M. del 5 gennaio 2001 (c.d.

"**Bersani *bis***"). In conformità al combinato disposto di tali provvedimenti, i vettori comunitari possono effettuare sull'Aeroporto di Milano Linate collegamenti di linea *Point to point*, mediante aeromobili *Narrow body*, (i) servizi di andata e ritorno giornalieri da/verso altri aeroporti dell'Unione Europea individuati in base ai volumi di traffico passeggeri sviluppati nel sistema aeroportuale degli Aeroporti di Milano nel 1999, entro certi limiti ivi stabiliti, (ii) un servizio di andata e ritorno giornaliero per sistemi aeroportuali o singoli scali ubicati nelle regioni dell'*obiettivo 1* (c.d. aree depresse) che abbiano registrato nel sistema aeroportuale di Milano nel corso dell'anno solare 1999 volumi di traffico indicati dagli stessi provvedimenti, (iii) un servizio per città capitali di stati membri dell'Unione Europea che abbiano registrato nel sistema aeroportuale di Milano nel corso dell'anno solare 1999 i volumi di traffico indicati e (iv) due servizi di andata e di ritorno giornalieri verso scali *Hub* dell'Unione Europea che abbiano sviluppato, nel corso dell'anno solare 1999 i volumi di traffico ivi indicati.

In data 4 settembre 2001, l'ENAC e SEA sottoscrivono la Convenzione 2001, registrata in data 16 ottobre 2001 all'Ufficio delle Entrate di Roma al n. 8323, che sostituisce la Convenzione 191/1962 e "disciplina i rapporti relativi alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale sugli Aeroporti di Milano, ivi compresi quelli concernenti la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture strumentali all'esercizio di tale attività", confermando lo *status* degli Aeroporti di Milano quali aeroporti privati. La Convenzione 2001 ha durata sino al 4 maggio 2041 (*cfr.* Capitolo 22, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione).

A giudizio dell'Emittente, anche sulla base di quanto indicato nelle premesse della Convenzione in merito alla richiesta di SEA di rinnovo del regime giuridico di "aeroporti privati", la sottoscrizione da parte dell'ENAC e di SEA della Convenzione 2001 costituisce altresì proroga fino alla scadenza della stessa Convenzione 2001, e pertanto sino al 4 maggio 2041, del regime giuridico di "aeroporto privato", riconosciuto all'Aeroporto di Milano Linate e all'Aeroporto di Milano Malpensa, come più sopra indicato, dalla Legge 194/1962 e confermato e prorogato fino al 2022 dalla Legge 449/1985.

Fermo restando quanto sopra con riferimento alla proroga del regime giuridico di "aeroporto privato", si precisa che l'eventuale mancata emanazione di un formale provvedimento normativo - ove lo stesso si rendesse necessario nonostante l'estensione di cui sopra - di proroga della durata del regime giuridico di "aeroporti privati" riconosciuto agli Aeroporti di Milano non costituisce ipotesi di recesso unilaterale da parte dell'ENAC dalla Covenzione 2001 né di risoluzione di diritto della stessa Convenzione 2011, in quanto non rientra tra le predette ipotesi, espressamente indicate dalla stessa Convenzione 2001 (art. 14), di recesso o di risoluzione di diritto (per maggiori informazioni sulla Convenzione 2001 *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione).

L'attività dell'Emittente dal 2001

Negli anni successivi alla sottoscrizione della Convenzione 2001, l'attività dell'Emittente si sviluppa a seguito principalmente delle seguenti operazioni ed eventi.

La cessione delle attività di handling a SEA Handling

Nel 2002, SEA, mediante conferimento di ramo d'azienda, trasferisce tutte le attività di *handling* svolte presso gli Aeroporti di Milano a SEA Handling, società interamente controllata da SEA. SEA Handling era stata costituita nel 1998 nella forma di società

unipersonale a responsabilità limitata allo scopo di trasferire a questa società tutti i servizi di assistenza a terra svolti presso gli Aeroporti di Milano. A seguito dell'entrata in vigore della direttiva n. 67/96, che imponeva l'obbligo di separazione contabile tra le attività di *handling* e tutte le altre attività inerenti alla gestione aeroportuale, SEA aveva inizialmente optato per la separazione contabile del ramo *handling*, per poi decidere di scorporare detto ramo conferendolo alla società SEA Handling.

La realizzazione di Milano Malpensa Cargo

Dopo le opere realizzate negli anni '80 -'90 nella porzione del sedime dell'Aeroporto di Milano Malpensa destinato al traffico merci, con l'apertura di "Malpensa 2000" inizia la prima fase della costruzione della *cargo city* a sud del sedime aeroportuale, costituita da un piazzale aeromobili *All cargo* e da magazzini attrezzati con sistemi meccanizzati per la movimentazione e lo stoccaggio dei bancali ("*pallets*") nonché uffici e servizi connessi. Milano Malpensa Cargo diventa operativa nel 2003.

A partire dal 2009, iniziano i lavori per l'ampliamento di Milano Malpensa Cargo che prevedono la realizzazione di nuove piazzole di sosta aeromobili cargo e di nuovi magazzini (polo logistico), finalizzata all'aumento della capacità di trattamento delle merci dell'aeroporto medesimo. Tali lavori sono in corso alla Data del Documento di Registrazione (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 e Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione).

L'Aeroporto di Milano Malpensa è oggi il primo aeroporto italiano per merce trasportata, con una quota di mercato pari a circa il 50%, e rientra fra i principali scali *cargo* europei ([5]).

La ripartizione del traffico passeggeri all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa

Dal 2006, a fronte dello sviluppo crescente del segmento *low cost* del traffico aereo passeggeri, in particolare in Europa, caratterizzato da specifiche esigenze infrastrutturali e logistiche, nonché a fronte della volontà del Gruppo SEA di incrementare l'offerta per i passeggeri originanti nel Nord Italia (una delle aree a maggiore potenziale di sviluppo del traffico aereo in Europa ([6])), SEA avvia un processo di riassetto della struttura aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa. In particolare, Milano Malpensa 1 viene dedicato ai Voli di Medio Raggio ed ai Voli di Lungo Raggio, (in entrambi i casi Voli di Linea), mentre Milano Malpensa 2, inizialmente dedicato ai Voli *Low Cost* e Voli *Charter*, progressivamente e parallelamente al crescente sviluppo del segmento *low cost* di alta fascia, viene riservato a tale tipologia di traffico, con il conseguente trasferimento nel 2008 dei Voli *Charter* a Milano Malpensa 1.

Il De-hubbing Alitalia e la concentrazione fra Alitalia ed AirOne

A fine agosto 2007, Alitalia approva un piano industriale, operativo con l'avvio dell'orario estivo 2008 (ossia da fine marzo 2008), con il quale rinuncia all'*Hub* dell'Aeroporto di Milano Malpensa, riduce drasticamente il proprio *network* sul predetto scalo, e trasferisce gran parte dei voli, in particolare i Voli di Lungo Raggio, sullo scalo di Roma Fiumicino.

([5]) Fonte: ultimi dati disponibili su Assaeroporti (www.assaeroporti.it) e ACI Europe.

([6]) Fonte: dati ISTAT 2008.

A marzo 2008, tale decisione di Alitalia determina una riduzione dei passeggeri trasportati da Alitalia sull'Aeroporto di Milano Malpensa pari a 7,8 milioni nel 2008 e di ulteriori 2,1 milioni nel 2009, ed una riduzione delle merci trasportate dal vettore pari a 190,2 mila tonnellate nel biennio 2008-2009.

La reazione di SEA a tale decisione di Alitalia - intervenuta, peraltro, in un periodo di forte contrazione del trasporto aereo mondiale, nell'ambito della crisi economica e finanziaria internazionale iniziata già nella seconda metà del 2008 - si concretizza in azioni volte allo sviluppo delle rotte e delle frequenze dei vettori già presenti sull'Aeroporto di Milano Malpensa, nonché nell'avvio dell'operatività di nuovi vettori, anche grazie a provvedimenti normativi intervenuti in materia (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.6 del Documento di Registrazione). Ciò conduce a fine 2010 a superare sull'Aeroporto di Milano Malpensa i 18,7 milioni di passeggeri e le 422,4 mila tonnellate di merce ([7]), recuperando circa 4,6 milioni di passeggeri e 146,2 mila tonnellate di merce rispetto ai volumi antecedenti al *De-hubbing*.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Milano Linate, nell'ambito del processo di riorganizzazione del Gruppo Alitalia realizzatosi nel corso del 2008 e 2009, il traffico di tale scalo risente dell'integrazione dei *network* di Alitalia ed AirOne e dei provvedimenti amministrativi straordinari ad essa correlati, con riferimento in particolare al provvedimento n. 19248 del 3 dicembre del 2008 emesso dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con il quale viene stabilito che sino al 3 dicembre 2011 non sarà avviata alcuna istruttoria per verificare eventuali posizioni di monopolio determinatesi sull'Aeroporto di Milano Linate a fronte della suddetta integrazione dei *network* (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.2, 6.4.1 e 6.7.6 del Documento di Registrazione).

Tale situazione, che ha comportato una riduzione del numero di voli operati ed un incremento dei prezzi dei biglietti, unitamente all'affermarsi dell'alta velocità ferroviaria sulla linea Milano-Roma, ha determinato una riduzione, di circa 1,6 milioni di passeggeri presso tale scalo nel periodo compreso tra la fine del 2007 e la fine del 2009; tale riduzione si è arrestata al termine dell'esercizio 2009 e i livelli di traffico nel periodo successivo sino alla Data del Documento di Registrazione si sono mantenuti costanti.

Al 31 dicembre 2010 e al 30 giugno 2011, l'Aeroporto di Milano Malpensa è il secondo aeroporto italiano per numero di passeggeri e il primo per merci trattate, mentre l'Aeroporto di Milano Linate è il terzo aeroporto italiano per numero di passeggeri ([8]) (per ulteriori informazioni sul *De-hubbing*, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.4.1 del Documento di Registrazione).

L'iter di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA

Ai sensi dell'art. 17, comma 34-*bis*, del Decreto Anticrisi, l'ENAC, al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali nazionali all'incremento del traffico aereo, è autorizzato a stipulare, per i sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale aventi un traffico superiore agli otto milioni di passeggeri annui, contratti di programma "in deroga" alla vigente normativa in materia. Tale deroga consiste nell'introduzione per i suddetti aeroporti di (i) meccanismi di tariffazione pluriennale - che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei

([7]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

([8]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

capitali - e (ii) modalità di aggiornamento delle tariffe valide per l'intera durata del rapporto contrattuale.

Le previsioni dell'art. 17, comma 34-*bis,* del Decreto Anticrisi mirano, da un lato, a garantire l'attuazione di un piano di intervento, di lungo periodo, finalizzato a un consistente adeguamento delle infrastrutture aeroportuali degli scali di rilevanza nazionale, che non sarebbe attuabile nell'arco temporale di quattro anni dei contratti di programma "ordinari" e, dall'altro lato, ad assicurare al gestore aeroportuale, in considerazione del considerevole investimento necessario per il raggiungimento di tale obiettivo, il reperimento dei relativi capitali sul mercato; questo obiettivo viene perseguito riconoscendo all'ENAC e alle società di gestione aeroportuale la possibilità di definire sistemi di tariffazione pluriennale (basati sul *Dual Till*) non ancorati ai criteri imposti dalla normativa vigente in materia per i contratti di programma "ordinari".

L'art. 17, comma 34 *bis*, del Decreto Anticrisi prevede che i contratti di programma "in deroga" debbano essere approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla stipula del contratto di programma, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (per maggiori informazioni sull'*iter* di approvazione dei contratti di programma "in deroga", *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(b) del Documento di Registrazione).

In data 4 maggio 2011, il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC ha approvato il testo di contratto di programma "in deroga" presentato da SEA relativamente agli Aeroporti di Milano (il "**Contratto di Programma ENAC-SEA**").

In data 23 maggio 2011, l'ENAC ha quindi trasmesso il Contratto di Programma ENAC-SEA al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e per conoscenza al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, congiuntamente alla relativa documentazione istruttoria ed ai verbali delle consultazioni intervenute.

Ad esito del positivo esame del Contratto di Programma ENAC-SEA da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, in data 23 settembre 2011, l'Emittente ed ENAC hanno sottoscritto il Contratto di Programma ENAC-SEA. In data 26 settembre 2011 (con protocollo recante data 23 settembre 2011), il medesimo contratto è stato trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'approvazione dello stesso con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, nei termini di cui al citato art. 17, comma 34-*bis*, del Decreto Anticrisi.

Il Contratto di Programma ENAC-SEA sarà vincolante per le parti a partire dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (per un'indicazione circa i tempi previsti per l'entrata in vigore del Contratto di Programma, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(b) e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione).

Le principali deroghe previste nel Contratto di Programma ENAC-SEA consistono: (i) nell'applicazione di un regime tariffario *Dual Till* (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4(A), del Documento di Registrazione), e (ii) nella durata del periodo regolatorio prevista in dieci anni (con scadenza al 31 dicembre 2020), articolata in due sottoperiodi quinquennali, ciascuno dei quali è identificato come un autonomo "periodo regolatorio", avente un'autonoma dinamica tariffaria. La durata di tale "periodo regolatorio" è, come già detto, pari a cinque anni, rispetto ai quattro anni previsti dalla normativa in materia per i contratti non in deroga (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2, del Documento di Registrazione). Entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio

relativo all'esercizio coincidente con il penultimo anno del primo periodo regolatorio (ossia il 2014), SEA presenterà all'ENAC la documentazione necessaria per definire i parametri tariffari del secondo periodo regolatorio.

Alla Data del Documento di Registrazione, SEA, conformemente ai decreti ministeriali intervenuti in materia (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4(A) del Documento di Registrazione), applica i diritti aeroportuali nella misura indicata nel tariffario SEA (pubblicato sul sito *internet* della Società *www.seamilano.eu*), per ciascuna tipologia di diritto, differenziati per l'Aeroporto di Milano Linate e per l'Aeroporto di Milano Malpensa.

Decorsi sessanta giorni dalla pubblicazione, sulla Gazzetta Ufficiale, del D.P.C.M. di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA, SEA applicherà nuove tariffe aeroportuali che, a giudizio dell'Emittente, avranno effetti positivi per la Società. La misura dei diritti aeroportuali sarà determinata applicando il regime tariffario *Dual Till*, secondo quanto previsto nel Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria, allegato al Contratto di Programma ENAC-SEA. In particolare, la dinamica tariffaria dei corrispettivi regolamentati indicata nel Contratto di Programma ENAC-SEA è determinata applicando una formula elaborata utilizzando la metodologia del *price cap* applicata in regime di *Dual Till*: i corrispettivi unitari dei servizi regolamentati vengono cioè definiti senza tenere conto dei ricavi derivanti dalle attività non regolamentate.

Più precisamente, la formula prevede che i corrispettivi unitari di ciascun servizio regolamentato vengano determinati, per ciascuna annualità del periodo regolatorio, applicando determinati parametri individuati tenendo conto: (i) dei costi del cosiddetto "anno base" (per il primo periodo regolatorio corrispondente all'esercizio 2009, ossia l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio certificato e sia stata presentata all'ENAC la contabilità analitica regolatoria certificata di cui all'art. 11-*novies* della Legge 2 dicembre 2005, n. 248), (ii) degli impegni assunti da SEA con la stipula del Contratto di Programma ENAC-SEA, nonché (iii) delle stime di traffico attese (per maggiori informazioni sul meccanismo di definizione dei corrispettivi regolamentati, *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2, del Documento di Registrazione).

Inoltre, con l'entrata in vigore del Contratto di Programma ENAC-SEA, la Società sarà tenuta a provvedere alla gestione aeroportuale nel rispetto degli obblighi e degli impegni assunti in virtù di tale contratto in aggiunta a quelli già derivanti dalla Convenzione 2001, dalle disposizioni e dagli *standard* tecnico-operativi previsti dalle normative nazionali ed internazionali per la funzionalità e la sicurezza degli impianti aeroportuali, dai principi sull'erogazione dei servizi pubblici fissati dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994, dagli obiettivi fissati nella Carta dei Servizi, approvata dall'ENAC e pubblicata nel maggio 2010, e dagli obblighi derivanti dal Manuale di Aeroporto e dal Regolamento di Scalo (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.5 del Documento di Registrazione).

In particolare, SEA sarà tenuta alla realizzazione degli investimenti previsti dal Piano degli Investimenti, anch'esso di durata decennale, per ciascun anno di vigenza di tale contratto (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione). La Società dovrà presentare all'ENAC, tra le altre cose, entro il 30 aprile di ogni anno, una dichiarazione attestante - a consuntivo - le nuove opere entrate in esercizio, i SAL (Stato Avanzamento Lavori) emessi e gli interventi di manutenzione straordinaria effettuati al 31 dicembre dell'anno precedente, al fine di consentire all'ENAC di verificare lo stato di attuazione degli investimenti. Sulla base del meccanismo di determinazione delle tariffe indicato nel Contratto di Programma ENAC-SEA, il valore unitario delle tariffe sarà determinato, tra le altre cose, anche in funzione dell'effettiva realizzazione degli investimenti previsti per ciascun anno dei rispettivi periodi regolatori. Pertanto, una

volta effettuate le verifiche da parte dell'ENAC sull'effettiva realizzazione degli investimenti, saranno riconosciuti in tariffa gli investimenti effettivamente realizzati; la mancata realizzazione degli investimenti previsti potrà determinare, tra l'altro, la mancata applicazione degli incrementi tariffari previsti nel Contratto di Programma ENAC-SEA con riferimento alla remunerazione di tali investimenti.

In vista della scadenza del Contratto di Programma ENAC-SEA, prevista per il 31 dicembre 2020, e precisamente entro i sessanta giorni successivi all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, SEA presenterà all'ENAC la documentazione prevista dalle "Linee Guida applicative della Direttiva in materia di regolamentazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva" elaborate dall'ENAC e dal Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria per la stipula di un nuovo contratto di programma.

Il Gruppo SEA e i servizi ed attività connessi e/o strumentali alla gestione aeroportuale

Nel corso degli anni, parallelamente allo sviluppo dell'attività di gestione aeroportuale, SEA, sia mediante l'acquisto di partecipazioni, sia mediante la costituzione di società con altri operatori del settore, ha costituito un gruppo che le consente di offrire tutti i servizi e le attività connessi alla gestione aeroportuale (*cfr.* Capitolo VII, Paragrafo 7.2 del Documento di Registrazione).

In particolare, alla Data del Documento di Registrazione, il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Handling, controllata dall'Emittente, fornisce ai vettori che operano sugli Aeroporti di Milano servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta.

Inoltre, alla medesima data, il Gruppo SEA gestisce servizi commerciali - attraverso le partecipate Dufrital (presente anche in altri scali italiani) e CID - è presente nelle attività di logistica integrata, attraverso la partecipata Malpensa Logistica Europa, e gestisce con alcune delle principali compagnie nazionali ed internazionali, attraverso Disma, partecipata dall'Emittente, un impianto di stoccaggio e distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto Milano Malpensa.

In aggiunta, il Gruppo SEA, attraverso la controllata SEA Energia, ha costruito e gestisce due Centrali di cogenerazione site rispettivamente presso l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, che producono energia elettrica e termica per la copertura del fabbisogno energetico degli Aeroporti di Milano, nonché, quanto all'eccedenza prodotta rispetto al predetto fabbisogno, alla vendita di energia elettrica, termica e frigorifera al mercato esterno (per maggiori informazioni in merito alle Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1, 6.1.1.2 e 6.1.2.4 del Documento di Registrazione).

Alla Data del Documento di Registrazione, SEA detiene altresì una quota di partecipazione pari al 51% del Consorzio Malpensa Construction, un consorzio che presta servizi di ingegneria e di realizzazione di opere aeroportuali e delle infrastrutture ivi connesse.

L'acquisizione di partecipazioni in società di gestione di punti vendita (Dufrital e CID)

Al fine di sviluppare la propria politica commerciale con l'apporto di competenze imprenditoriali di operatori internazionali, nel 1990 SEA ha acquistato da Weitnauer Trading Company Ltd. il 40% del capitale sociale di Dufrital, società operante nella gestione di punti vendita nelle aree aeroportuali. Successivamente, nel 1991, SEA ha acquistato dalla stessa Dufrital, il 40% del capitale sociale di altre tre società del gruppo

Dufrital, ossia CID, Solital S.r.l. e Turshop S.p.A., anche quest'ultime operanti nella gestione di punti vendita nelle aree aeroportuali. La partecipazione in Solital S.r.l. è stata successivamente ceduta mentre nel 1999 la società Turshop S.p.A. è stata incorporata in CID.

L'acquisto del capitale sociale delle predette quattro società è avvenuto in tempi diversi e in conformità alle previsioni di un accordo stipulato in data 20 novembre 1990 tra SEA, Weitnauer Trading Company Ltd e Fontis Holding A.G. Tale accordo, tra l'altro, contiene previsioni circa la *corporate governance* di Dufrital e CID, nonché il diritto di prelazione in caso di trasferimento a titolo oneroso delle rispettive partecipazioni in Dufrital e CID, diversi dai trasferimenti infragruppo.

Successivamente, in data 1° settembre 2008, SEA e Dufry Shop Finance Limited S.r.l. ("**Dufry**") quale società che, alla Data del Documento di Registrazione, è titolare di una partecipazione di maggioranza, pari al 60%, del capitale sociale, rispettivamente, di CID e Dufrital, hanno sottoscritto un accordo parasociale avente durata quinquennale e, pertanto con scadenza al 1° settembre 2013. Tale accordo contiene delle previsioni circa la *corporate governance* e la gestione delle società in parola, che sostituiscono quelle contenute nell'accordo del 20 novembre 1990 sopra descritto, fatta eccezione per le previsioni relative al diritto di prelazione che restano invariate. Quanto alla gestione delle società, le parti si impegnano ad adottare politiche commerciali e gestionali (definite su proposta di un apposito comitato costituito da rappresentanti di entrambi gli azionisti) volte al raggiungimento di determinate *performance* stabilite in termini di redditività dai predetti azionisti, nonché ad adottare adeguati ed omogenei strumenti di controllo (*budget* annuali, piani triennali, piani finanziari e report periodici).

Attraverso le proprie partecipazioni in CID e Dufrital, SEA ha una significativa presenza nella gestione ed organizzazione dei punti vendita (sia in regime di *duty free* che *duty paid*) operativi negli Aeroporti di Milano nonché in altri aeroporti tra cui quelli di Verona, Bergamo e Genova (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2 del Documento di Registrazione).

La partecipazione in una società per la logistica ed il trattamento delle merci (Malpensa Logistica Europa)

Nel 1996, SEA ha costituito con Tecnologistica S.p.A. e Sinport Sinergie Portuali S.p.A., la società Malpensa Logistica Europa, per la gestione e lo sviluppo delle attività di logistica merci nell'Aeroporto di Milano Malpensa. La partecipazione di SEA in Malpensa Logistica Europa, inizialmente pari al 33,33%, è stata incrementata fino al 100% negli anni successivi a seguito dell'acquisto delle partecipazioni di Tecnologistica S.p.A. (ottobre 1999) e di Sinport Sinergie Portuali S.p.A. (maggio 2000). Alla Data del Documento di Registrazione, SEA detiene il 25% del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa, avendo ceduto il restante 75% ad Argol S.p.A. nel 2010 (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.3 del Documento di Registrazione). Il Gruppo SEA, attraverso la partecipata Malpensa Logistica Europa, svolge quindi anche attività di logistica integrata (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2 del Documento di Registrazione).

La costituzione di una società per la gestione dello stoccaggio dell'aviocarburante (Disma)

Nel 1991 SEA ha costituito con alcune tra le principali compagnie petrolifere nazionali ed internazionali la società Disma S.r.l., successivamente trasformata in società per azioni, allo scopo di realizzare e successivamente gestire un impianto statico di stoccaggio e distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di

Milano Malpensa. Alla Data del Documento di Registrazione, la partecipazione di SEA in Disma è del 18,75%.

La costituzione di una società per la produzione e vendita di energia elettrica e termica (SEA Energia)

Nel 1992, SEA ha costituito, con altre società, Malpensa Energia (oggi SEA Energia), con lo scopo di realizzare e successivamente gestire una centrale di cogenerazione per la fornitura di energia elettrica e termica da destinare ai fabbisogni dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Alla Data del Documento di Registrazione, la partecipazione di SEA in SEA Energia è del 100%, avendo SEA acquistato nel 2009 il 49% del capitale sociale detenuto da A2A S.p.A. (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.2 del Documento di Registrazione). Attraverso SEA Energia, che alla Data del Documento di Registrazione gestisce sia la centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa, sia la centrale di cogenerazione realizzata presso l'Aeroporto di Milano Linate, il Gruppo SEA produce energia elettrica e termica per la copertura del fabbisogno dei propri aeroporti e per la vendita a terzi (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.4 e Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.5 del Documento di Registrazione).

La creazione di un consorzio per l'ampliamento e la riqualificazione degli Aeroporti di Milano (Consorzio Malpensa Construction)

Nel 1994 SEA ha creato una *partnership* con Metropolitana Milanese S.p.A. e ha costituito il Consorzio Malpensa Construction, di cui alla Data del Documento di Registrazione l'Emittente detiene una quota di partecipazione pari al 51%. Detto consorzio, con attività interna, costituito per fornire servizi di progettazione, di *construction management,* (direzione lavori, coordinamento e supervisione dei lavori) e di ingegneria connessi alle opere di ampliamento e di riqualificazione degli Aeroporti di Milano, alla Data del Documento di Registrazione, presta in favore del Gruppo SEA servizi di progettazione e direzione lavori per la realizzazione delle opere inerenti il completamento di Milano Malpensa 1; è inoltre previsto che al Consorzio venga affidata l'attività di validazione dei progetti per la realizzazione della terza pista dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

La durata di tale consorzio è stata da ultimo prorogata fino al 31 dicembre 2011, data entro la quale SEA e Metropolitana Milanese S.p.A. valuteranno l'opportunità di prorogarne ulteriormente la durata, conformemente a quanto previsto dallo statuto del consorzio (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 e Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.4 del Documento di Registrazione).

La partecipazione in una società per la fornitura di servizi a favore degli utenti aeroportuali (SEA Services)

In data 8 luglio 2008, SEA e Servizi di Bordo S.r.l., società che, alla predetta data, svolgeva principalmente attività di pulizia degli aeromobili e altri servizi aeroportuali presso l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, hanno sottoscritto un accordo preliminare di *partnership* con il quale SEA ha, tra l'altro, dato il benestare all'attivazione dei seguenti due nuovi servizi presso l'Aeroporto di Milano Malpensa:(i) la lavanderia industriale a favore degli operatori aeroportuali; e (ii) il bar/ristorazione per gli operatori aeroportuali *Airside,* mettendo a disposizione di Servizi di Bordo S.r.l. gli spazi a ciò necessari..

In esecuzione del predetto accordo, in data 14 ottobre 2008, viene costituita la società Nuovi Servizi Aeroportuali S.r.l., ora SEA Services, il cui capitale sociale era

originariamente posseduto da Servizi di Bordo S.r.l., titolare di una partecipazione pari all'81%, e da FinMez S.r.l., titolare di una partecipazione del restante 19%.

Alla Data del Documento di Registrazione, il capitale sociale di SEA Services (ad esito di diverse cessioni di partecipazioni) è suddiviso tra Servizi di Bordo S.r.l. (36%), FinMez (34%) e SEA (30%).

In data 8 febbraio 2011, SEA Services ha ceduto a Servizi di Bordo S.r.l. il ramo d'azienda lavanderia; pertanto, alla Data del Documento di Registrazione, SEA Services svolge prevalentemente attività di ristorazione nell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Partecipazioni in società di gestione aeroportuale

Nel 1989, allo scopo di sviluppare sinergie nella gestione del terzo aeroporto del sistema aeroportuale della Regione Lombardia, SEA ha acquistato un partecipazione del 20% del capitale sociale di SACBO, la società che gestisce l'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio. Tra il 1990 ed il 1994, la partecipazione di SEA in SACBO è stata incrementata fino al 49,98%. Alla Data del Documento di Registrazione, SEA detiene il 30,98% del capitale sociale di SACBO, avendo ceduto nel 2009 una partecipazione pari al 19% circa del capitale sociale ad altri soci di SACBO (*cfr.* Capitolo VI Paragrafo 6.1.1.3 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.1, del Documento di Registrazione).

Si segnala inoltre che nel corso del 1997, SEA ha acquistato, *inter alia*, la partecipazione nel capitale sociale di GESAC S.p.A. (5%), che gestisce l'aeroporto Capodichino di Napoli; successivamente, detta partecipazione è stata, in data 3 marzo 2011, ceduta a terzi (per la dismissione della partecipazione in GESAC S.p.A. *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.4, del Documento di Registrazione).

Attività internazionale

Nell'ottica di assumere un ruolo significativo nella gestione e nello sviluppo dei sistemi aeroportuali di paesi emergenti e di ottenere così una maggiore visibilità internazionale, nel 1997 SEA partecipa, mediante un consorzio comprendente altri *partner* internazionali, alla gara indetta dal governo argentino per la concessione in gestione del sistema aeroportuale nazionale. Successivamente all'aggiudicazione della gara, nel gennaio 1998, SEA costituisce insieme ai propri *partner* la società Aeropuertos Argentina 2000 S.A. ("**AA2000**"), alla quale viene affidata la gestione di 33 aeroporti argentini.) In data 30 giugno 2011, SEA e Cedicor S.A. (società che controlla l'azionista di maggioranza di AA2000 (Corporacion America S.A.) hanno sottoscritto un contratto avente ad oggetto il trasferimento della partecipazione complessiva pari al 10% del capitale sociale di AA2000 detenuta da SEA, in favore di Cedicor S.A., subordinatamente al rilascio dell'autorizzazione alla vendita delle azioni da parte dell'Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA). Per maggiori informazioni, *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione.

5.2 Principali investimenti

Alla Data del Documento di Registrazione, SEA è tenuta, ai sensi degli artt. 4 e 12 della Convenzione 2001, ad attuare il Piano di sviluppo aeroportuale e a provvedere agli investimenti in esso previsti per il funzionamento degli Aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione). Con l'entrata in vigore del Contratto di Programma ENAC-SEA, SEA sarà tenuta alla realizzazione degli investimenti previsti nel Piano degli Investimenti allegato a tale

contratto (per maggiori informazioni sull'*iter* di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA, *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5, Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(b) e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione).

Strumenti di programmazione degli investimenti

Gli investimenti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali vengono realizzati sulla base ed in conformità agli strumenti di programmazione, di seguito descritti, che regolano l'attività di edificazione nelle aree in cui sono ubicati l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate.

Tutte le opere realizzate in ambito aeroportuale, in conformità a tali strumenti di programmazione, sono soggette al controllo e all'approvazione dell'ENAC.

Il *Master Plan* è lo strumento di programmazione a lungo termine dell'adeguamento e dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali.

In particolare, il *Master Plan*, sulla base delle analisi di previsione di sviluppo dell'aeroporto (in funzione, ad esempio, del traffico, del tipo di voli e delle necessità del territorio), individua e descrive lo scenario generale di riferimento a lungo termine dell'aeroporto, fornisce la destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali e definisce le infrastrutture da realizzare, individuandone il grado di priorità temporale.

Il *Master Plan*, predisposto da SEA, è approvato da ENAC per gli aspetti tecnico-aeronautici e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (il "Ministero dell'Ambiente") per gli aspetti di impatto ambientale; l'*iter* autorizzativo si conclude con la valutazione della Conferenza dei Servizi (istituita ai sensi dell'art. 14 della Legge n. 241 del 7 agosto 1990), in cui tutti gli enti territorialmente interessati esprimono il proprio parere per giungere ad una decisione finale.

Il *Master Plan* viene attuato nel breve-medio termine mediante il Programma Quadriennale degli Interventi che viene presentato dal gestore aeroportuale all'ENAC per la sua approvazione.

Il Programma Quadriennale degli Interventi è il documento con cui il gestore aeroportuale definisce le infrastrutture che ha facoltà di realizzare nell'area aeroportuale, in conformità alle indicazioni contenute nel *Master Plan*, in un arco di tempo limitato rispetto al *Master Plan* stesso. In particolare, il Programma Quadriennale degli Interventi individua una pluralità di infrastrutture da realizzare, nel rispetto della destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali indicata nel *Master Plan*, a cui seguiranno i singoli progetti di realizzazione.

Il Programma Quadriennale degli Interventi può tuttavia prevedere anche la realizzazione di opere originariamente non previste nel *Master Plan* ma comunque sempre coerenti con le previsioni di sviluppo contenute nel *Master Plan*.

Sulla base del *Master Plan* e del Programma Quadriennale degli Interventi, il gestore aeroportuale redige poi i progetti relativi alle singole opere, con diversi livelli di dettaglio a seconda della relativa fase di attuazione (progetto preliminare, progetto definitivo e progetto esecutivo). Ciascun progetto viene valutato e specificamente approvato dall'ENAC sia per gli aspetti aeronautici sia per la coerenza urbanistica dell'intervento, dall'ASL per gli aspetti igienico-sanitari, dalla Regione Lombardia per gli aspetti paesaggistici e dai Vigili del Fuoco per gli aspetti di prevenzione incendi.

L'ENAC controlla la realizzazione delle opere, procede al collaudo e al rilascio dei certificati di agibilità.

Nei successivi paragrafi viene fornita una breve descrizione del *Master Plan* e del Programma Quadriennale degli Interventi dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate, con un'indicazione delle principali opere realizzate e in corso di realizzazione alla Data del Documento di Registrazione.

Si segnala, inoltre, che, come già indicato, nell'ambito della documentazione allegata al Contratto di Programma ENAC-SEA, SEA ha presentato all'ENAC un Piano degli Investimenti di durata decennale che individua le nuove opere e gli interventi di manutenzione straordinaria che la Società si è impegnata a realizzare per ciascun anno di vigenza del Contratto di Programma ENAC-SEA (per maggiori informazioni sull'*iter* di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA, *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5, Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(b), e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione). Il predetto Piano degli Investimenti prevede la realizzazione di opere ed interventi in linea con quelli previsti nel *Master Plan* dell'Aeroporto di Milano Malpensa e nel *Master Plan* dell'Aeroporto di Milano Linate nel medesimo arco temporale (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2.3 del Documento di Registrazione).

Si precisa, infine, che il *Master Plan* e il Programma Quadriennale degli Interventi indicano gli interventi da realizzare sia a carico di SEA sia a carico di terzi (tra cui l'ENAV, le compagnie aeree, gli enti di stato presenti sul sedime aeroportuale, gli operatori commerciali, gli *Handler*), mentre il Piano degli Investimenti allegato al Contratto di Programma ENAC-SEA include unicamente gli interventi che SEA sarà tenuta ad effettuare con l'entrata in vigore di tale contratto. Più precisamente, il *Master Plan*, una volta stabilita la definizione funzionale delle diverse aree aeroportuali e le infrastrutture da realizzare, individua le infrastrutture che possono essere realizzate anche da terzi.

Sulla base di tali indicazioni, SEA, prima di presentare il Programma Quadriennale degli Interventi all'ENAC per la sua approvazione, può individuare i terzi interessati alla realizzazione delle opere previste in tale Programma in quanto strumentali all'esercizio delle loro attività. SEA include nel Programma Quadriennale degli Interventi sia le opere previste da parte di operatori terzi già presenti in aeroporto (ENAV, Enti di Stato, *Handler*, vettori, subconcessionari per le attività di Aviazione Generale), sia eventuali opere, tipicamente di carattere commerciale, per le quali verrà successivamente individuato l'operatore terzo.

Aeroporto di Milano Malpensa

Il *Master Plan* dell'Aeroporto di Milano Malpensa in vigore alla Data del Documento di Registrazione, denominato Piano Regolatore Generale dell'Aeroporto (il "**PRGA**"), è stato approvato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione con il decreto del 13 febbraio 1987, n. 903, nell'ambito del progetto "Malpensa 2000", in conformità alla normativa al tempo vigente. La successiva Legge 67/1988 ha poi precisato come il parere favorevole delle regioni e degli enti locali interessati sui PRGA dovesse ritenersi sostitutivo, a tutti gli effetti, della verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori.

La Legge 449/1985 - che ha affidato a SEA la realizzazione di interventi di ampliamento e riqualificazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa prevedendo a tal fine anche lo stanziamento di fondi da parte dello Stato (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5, del Documento di Registrazione) - ha assegnato a SEA, per quanto concerne le modalità di attuazione delle opere infrastrutturali, la redazione del nuovo piano regolatore generale di aeroporto, nonché la progettazione preliminare ed esecutiva delle opere concernenti l'Aeroporto di Milano Malpensa, prevedendo che il nuovo piano regolatore fosse

presentato per l'approvazione al Ministero dei Trasporti e della Navigazione entro il termine massimo di dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge.

In conformità alle disposizioni di legge, SEA ha predisposto il PRGA e lo ha presentato al Ministero dei Trasporti e della Navigazione. La Regione Lombardia ha subordinato l'approvazione del PRGA al rispetto di specifici vincoli e alla realizzazione di alcuni interventi da parte della Società, che sono stati formalizzati nel protocollo d'intesa SEA/Regione Lombardia sottoscritto in data 3 novembre 1988. La realizzazione delle opere previste nel PRGA ha ottenuto, infine, (anche a seguito dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione n. 4014, stipulato il 29 novembre 1990 rep. n. 4270, che definisce con riferimento a SEA il finanziamento statale disponibile, il nuovo programma delle opere da realizzare, le modalità di controllo e di erogazione dei finanziamenti e il termine di realizzazione) l'autorizzazione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici con il decreto n. 1299 del 14 aprile 1993. Tale decreto ha previsto l'obbligo per SEA (i) di predisporre su base triennale e presentare al Ministero dei Trasporti e della Navigazione un programma degli interventi da realizzare, al fine di verificarne la conformità alle previsioni del PRGA, e (ii) di sottoporre alla procedura di accertamento le opere che comportino varianti essenziali alle previsioni del PRGA.

In data 17 gennaio 1995, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e SEA hanno stipulato un accordo di programma (l'"**Accordo di Programma**") finalizzato a disciplinare le modalità di finanziamento per la realizzazione delle opere previste nel PRGA. L'Accordo di Programma (i) ha precisato che il finanziamento a carico dello Stato per le opere relative all'Aeroporto di Milano Malpensa, da realizzare da parte di SEA, fosse di Lire 934,5 miliardi (pari a circa Euro 482,6 milioni); (ii) ha dato atto della circostanza che, in conseguenza dell'inserimento del progetto "Malpensa 2000" tra i quattordici progetti ad alta priorità dell'Unione Europea nel settore dei trasporti (*Trans European Network* Trasporti, TEN-T), SEA aveva ottenuto l'apertura di una linea di credito da parte della Banca Europea degli Investimenti per un importo complessivo di ulteriori Lire 460 miliardi (pari a circa Euro 237,6 milioni); (iii) ha indicato le opere da realizzare entro il 1997 (le opere di prima urgenza per l'apertura del polo funzionale, per tale intendendosi l'insieme delle opere necessarie per la messa in esercizio di Milano Malpensa 1), entro il 1998 (le opere di seconda urgenza del polo funzionale) ed entro il 2000 (opere a completamento del Progetto Malpensa 2000), precisando altresì il costo per ciascuna di esse e la quota, rispettivamente, a carico della Società (o di terzi) e a carico dello Stato; e (iv) ha previsto l'impegno della Società a finanziare le opere di cui sopra, con proprie risorse, per un ammontare di Lire 600 miliardi (pari a circa Euro 309,9 milioni).

Il polo funzionale è entrato in esercizio il 25 ottobre 1998.

La programmazione temporale di realizzazione degli interventi previsti nell'Accordo di Programma ha subito nel tempo modifiche concordate ed approvate dall'ENAC.

Alla Data del Documento di Registrazione, tutte le opere previste dall'Accordo di Programma, finanziate con fondi dello Stato, sono state completate.

Le principali opere previste dal PRGA realizzate alla Data del Documento di Registrazione sono Milano Malpensa 1, Milano Malpensa Cargo, il potenziamento delle infrastrutture di volo, lo sviluppo delle aree connesse allo scalo (ad esempio, la viabilità e i parcheggi), la centrale tecnologica, l'*hangar* e il collegamento ferroviario con Milano. Tra le opere non realizzate si segnalano, in particolare, gli *hangar* di manutenzione e alcuni interventi di supporto delle attività aeroportuali.

Nel novembre 2009, SEA ha presentato all'ENAC il nuovo *Master Plan* dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Il nuovo *Master Plan* dell'Aeroporto di Milano Malpensa individua e descrive, sulla base delle analisi di previsione del traffico sino al 2026, lo scenario generale di riferimento dell'aeroporto in tale orizzonte temporale, ed è finalizzato a supportare e adeguare la capacità dello scalo con la realizzazione di investimenti stimati nell'ordine di oltre Euro 2 miliardi.

Il nuovo *Master Plan* ha ottenuto in data 22 febbraio 2010 il parere tecnico positivo dell'ENAC in merito agli aspetti aeronautici del progetto. Per quanto concerne gli aspetti ambientali, per i quali SEA ha redatto lo "Studio di Impatto Ambientale", il 20 maggio 2011 l'ENAC ha attivato l'*iter* autorizzativo nei confronti del Ministero dell'Ambiente, finalizzato allo svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale. Tale procedura dovrebbe concludersi entro la primavera del 2012. Lo Studio di Impatto Ambientale è stato pubblicato al fine di permettere la più ampia divulgazione dei suoi contenuti, in particolare ai diversi enti territoriali interessati dall'attuazione del Master Plan.

Al riguardo l'Emittente conferma, per quanto a sua conoscenza, che, i lavori della Commissione del Ministero dell'Ambiente, chiamata a valutare lo Studio di Impatto Ambientale presentato da SEA, stanno proseguendo secondo la tempistica prevista dalla stessa procedura di valutazione di impatto ambientale. Alla Data del Documento di Registrazione il Ministero dell'Ambiente non si è ancora espresso in alcun modo e l'Emittente ritiene che il completamento della suddetta procedura, al termine della quale verranno formalizzate le conclusioni della Commissione del Ministero dell'Ambiente ai fini del rilascio del decreto di autorizzazione da parte del Ministero dell'Ambiente, possa richiedere circa 4 o 5 mesi dalla Data del Documento di Registrazione.Una volta emanato il decreto di autorizzazione da parte del Ministero dell'Ambiente, si terrà la Conferenza dei Servizi al termine della quale il nuovo *Master Plan* dell'Aeroporto di Milano Malpensa entrerà in vigore.

Tra i principali interventi previsti nel nuovo Master Plan si segnalano l'ulteriore sviluppo dell'area cargo, la realizzazione della terza pista e di una nuova area terminal passeggeri ubicata tra le due piste già esistenti, nonché il potenziamento delle infrastrutture esistenti.

Per la realizzazione della terza pista e di ulteriori interventi di sviluppo aeroportuale, fra cui quelli dell'area cargo *(cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.5 del Documento di Registrazione), in data 4 giugno 2009 SEA ed ENAC hanno stipulato con il Ministero della Difesa e delle Infrastrutture e dei Trasporti un accordo tecnico avente ad oggetto il trasferimento da tale Ministero in favore di ENAC di alcune aree e immobili adiacenti il sedime aeroportuale, non più utilizzati per scopi militari, e il contestuale affidamento in concessione da ENAC a SEA delle medesime aree e immobili. Si precisa che tale accordo ha ad oggetto anche un'area adiacente il nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate. Al momento dell'immissione nel possesso di tali beni, che potrà intervenire anche in più fasi, SEA si è impegnata a fornire una o più polizze fideiussorie, bancarie o assicurative, fino a concorrenza dell'importo complessivo di Euro 25,9 milioni. Tali fideiussioni garantiscono l'impegno di SEA a provvedere, fra gli altri, alla rilocazione di alloggi destinati all'organico del Ministero della Difesa. Alla Data del Documento di Registrazione SEA ha rilasciato una fidejussione bancaria di Euro 4 milioni all'atto dell'immissione nel possesso dell'area adiacente il nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate e una fidejussione assicurativa di Euro 12 milioni all'atto dell'immissione nel possesso di una delle aree relative al sedime dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Sulla base del PRGA attualmente vigente, il Programma Quadriennale degli Interventi 2007-2010, relativo all'Aeroporto di Milano Malpensa è stato approvato dall'ENAC in

data 13 dicembre 2007 con protocollo n. 0078310/DIRGEN/APS. In data 30 giugno 2008 tale Programma è stato aggiornato e trasmesso a ENAC e gli interventi da realizzare nel periodo 2007-2010 sono stati stimati pari ad Euro 307,7 milioni a carico di SEA e ad Euro 19,1 milioni a carico di terzi (diversi dallo Stato).

È in corso di elaborazione il Programma Quadriennale degli Interventi 2011-2014, relativo all'Aeroporto di Milano Malpensa, il cui processo di definizione, a giudizio del *management*, dovrebbe concludersi, con l'approvazione da parte dell'ENAC, entro il 2011.

Come già indicato, l'ENAC approva successivamente anche i singoli progetti di realizzazione delle opere previa verifica della loro coerenza con il PRGA ed il Piano Quadriennale degli Interventi.

Aeroporto di Milano Linate

Nel corso degli anni SEA ha programmato e realizzato interventi sull'Aeroporto di Milano Linate, in base al previsto sviluppo del traffico e ai vincoli urbanistici ed ambientali (in particolare relativi all'inquinamento acustico), utilizzando come strumenti di programmazione i Programmi Quadriennali degli Interventi e i singoli progetti che sono stati approvati dall'ENAC (per maggiori informazioni in merito alla disciplina in materia ambientale *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.9 del Documento di Registrazione).

Il *Master Plan* dell'Aeroporto di Milano Linate è stato redatto da SEA per la prima volta alla fine del 2009 e presentato all'ENAC all'inizio del 2010; alla Data del Documento di Registrazione è in corso l'*iter* di approvazione di tale Master Plan.

Il *Master Plan* dell'Aeroporto di Milano Linate ha un orizzonte temporale di riferimento fino al 2030 e prevede investimenti complessivi pari a circa Euro 320 milioni. Tali investimenti sono finalizzati alla realizzazione di opere destinate ad incrementare la funzionalità operativa dell'aeroporto e la qualità del servizio offerto all'utenza, mirate a diversificare la tipologia dei servizi offerti al territorio, senza intervenire in maniera significativa sui valori della capacità definita dall'ENAC, anche in considerazione del contesto territoriale in cui è inserito l'Aeroporto di Milano Linate, caratterizzato da un elevato livello di urbanizzazione.

Tra gli interventi previsti nel *Master Plan* si segnalano l'ampliamento del piazzale aeromobili verso sud con il trasferimento delle attività di *de-icing*, lo sviluppo di nuove infrastrutture nella zona dell'Aviazione Generale, la messa a disposizione di aree a supporto del collegamento ferroviario metropolitano per Milano, la realizzazione di opere di riqualifica e di urbanizzazione per lo sviluppo di attività integrative destinate sia all'utenza aeroportuale sia al territorio (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.5 del Documento di Registrazione).

Il Programma Quadriennale degli Interventi 2007-2010, relativo all'Aeroporto di Milano Linate, è stato approvato dall'ENAC in data 13 dicembre 2007 con protocollo n. 0078311/DIRGEN/APS. In data 30 giugno 2008 tale Programma è stato aggiornato e trasmesso a ENAC e gli interventi da realizzare nel 2007-2010 sono stati stimati pari ad Euro 16,9 milioni a carico di SEA e ad Euro 41,1 milioni a carico di terzi.

È in corso di elaborazione il Programma Quadriennale degli Interventi 2011-2014, relativo all'Aeroporto di Milano Linate, il cui processo di definizione, a giudizio del *management*, dovrebbe concludersi, con l'approvazione da parte dell'ENAC, entro il 2011.

5.2.1 *Investimenti effettuati nel corso del triennio 2008 – 2010 e nel primo semestre 2011*

a) Investimenti effettuati nel corso del triennio 2008 – 2010

Il Gruppo SEA nel triennio 2008-2010 ha realizzato investimenti (comprensivi della quota finanziata dallo Stato) per un valore complessivo pari ad Euro 245,1 milioni, volti principalmente allo sviluppo delle infrastrutture, al fine di migliorare il servizio offerto ai passeggeri e il servizio di trasporto merci, garantendo livelli di qualità, di sicurezza e salvaguardia dell'ambiente sempre più elevati, nonché maggiore efficienza operativa.

La seguente tabella ("Investimenti Gruppo SEA 2008-2010") indica gli investimenti effettuati dal Gruppo SEA negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

Tabella "Investimenti Gruppo SEA 2008-2010" (importi in milioni)

	INVESTIMENTI GRUPPO SEA	2010	2009	2008	TOTALE 2010-2008
a)	Milano Malpensa 1	17,4	17,1	26,1	60,6
b)	Milano Malpensa 2	1,4	3,3	1,8	6,5
c)	Milano Malpensa Cargo	11,0	3,9	0,0	14,9
d)	Milano Linate	2,5	1,9	0,8	5,2
e)	Infrastrutture di volo	9,7	14,1	17,7	41,5
f)	Interventi vari	28,9	17,3	36,4	82,6
g)	Beni mobili	10,5	6,0	17,3	33,8
	Totale	**81,4**	**63,6**	**100,1**	**245,1**
	di cui finanziati dallo Stato [1]	**0,4**	**10,3**	**33,7**	**44,4**

([1]) Si precisa che gli importi indicati come finanziati dallo Stato sono determinati in base al momento della richiesta di rimborso allo Stato, successiva all'emissione dello Stato Avanzamento Lavori (SAL) del singolo investimento.

Nel periodo 2008 - 2010 più della metà degli investimenti del Gruppo SEA è relativo al comparto *aviation* che, al netto della quota finanziata dallo Stato, sono pari a Euro 48,4 milioni nel 2010, Euro 31,1 milioni nel 2009, Euro 39,1 milioni nel 2008 (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 7.1 "Immobilizzazioni immateriali" del Documento di Registrazione). Nello stesso periodo gli investimenti effettuati dal Gruppo SEA negli altri comparti ammontano a Euro 32,6 milioni nel 2010, Euro 22,2 milioni nel 2009, Euro 27,3 milioni nel 2008 (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 7.2 "Immobilizzazioni materiali" del Documento di Registrazione).

Gli investimenti finanziati dallo Stato registrano nel triennio una diminuzione correlata al completamento delle opere infrastrutturali previste dall'Accordo di Programma, il cui termine è stato definito dall'ENAC in data 30 giugno 2010, individuando un residuo di Euro 2,4 milioni destinato alla realizzazione di alcuni interventi minori fra cui, all'Aeroporto di Milano Malpensa, l'opera d'arte denominata "La Soglia Magica" (un'area che collega il terminal passeggeri e la stazione ferroviaria consentendo l'accesso allo scalo tramite giochi di luce, colori e particelle d'acqua, destinata anche ad ospitare mostre e particolari eventi), completata nel 2011.

Di seguito sono descritti in maggiore dettaglio i principali investimenti effettuati dall'Emittente negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, secondo la ripartizione indicata all'interno della precedente tabella, alle voci da a) a g).

Nel corso del 2010 sono stati realizzati investimenti per Euro 81,4 milioni (comprensivi della quota finanziata dallo Stato), tra cui i più significativi sono:

a) la prosecuzione delle opere di ampliamento di Milano Malpensa 1, compresa la progettazione delle relative finiture civili ed impiantistiche (nonché i lavori per la realizzazione del Terzo satellite, avviati nel 2009) il cui completamento è

previsto entro il 2015. Nello stesso periodo è stata avviata la realizzazione dell'opera d'arte denominata "La Soglia Magica" (interamente finanziata dallo Stato in conformità a quanto disposto dalla Legge n. 717 del 29 luglio 1949), e sono stati ultimati i lavori di riqualifica di spazi commerciali secondo il concetto del *Walk Through* in area non Schengen, iniziati nel 2009;

b) la realizzazione di alcuni interventi di riqualifica di Milano Malpensa 2, tra cui il nuovo presidio sanitario;

c) ulteriori interventi per l'ampliamento di Milano Malpensa Cargo che porterà la capacità merci dello scalo a superare 1 milione di tonnellate nel 2014 (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1, del Documento di Registrazione), in particolare la prosecuzione dei lavori relativi alla copertura del raccordo ferroviario;

d) la realizzazione di interventi di ammodernamento delle aree commerciali e di servizio presso l'Aeroporto di Milano Linate;

e) interventi sulle infrastrutture di volo in entrambi gli scali, in particolare l'avvio dei lavori di riqualifica del piazzale di Milano Malpensa 2 al fine di garantire maggiore efficienza operativa e migliore salvaguardia ambientale, anche a seguito della realizzazione di una *pipeline* per il vettoriamento del carburante aereo;

f) fra gli interventi vari presso l'Aeroporto di Milano Linate, il completamento del nuovo parcheggio multipiano e la riqualifica del parcheggio multipiano esistente, tra loro collegati da un ponte a passaggio veicolare e pedonale, che costituiscono il sistema coperto di parcheggi più grande della città di Milano (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2 del Documento di Registrazione) e presso l'Aeroporto di Milano Malpensa il completamento di un parcheggio *low cost* di 1.100 posti auto;

g) l'acquisizione di impianti speciali, apparecchiature di rete, macchinari, mezzi di piazzale e attrezzature funzionali alle attività dell'Emittente; in particolare in questo esercizio sono stati effettuati interventi per i *Loading Bridge* e per la riqualifica della rete aziendale dell'Aeroporto di Milano Linate.

Nel corso del 2009 sono stati realizzati investimenti per Euro 63,6 milioni (comprensivi della quota finanziata dallo Stato), tra cui i più significativi sono:

a) la prosecuzione delle opere per l'ampliamento di Milano Malpensa 1 e l'avvio delle opere per la realizzazione del Terzo satellite. Nello stesso periodo sono iniziati i lavori in area non Schengen finalizzati alla realizzazione di spazi commerciali *Walk Through*, secondo quanto già effettuato con successo in altre aree nel corso del precedente esercizio;

b) l'ulteriore specializzazione di Milano Malpensa 2 al traffico *low-cost,* mediante la realizzazione di nuovi *Gate* di imbarco su una superficie di 1.000 mq, collegati direttamente alle piazzole di sosta aeromobili per facilitare l'imbarco dei passeggeri e una migliore fruizione delle aree commerciali;

c) l'avvio delle opere di copertura del raccordo ferroviario di Milano Malpensa Cargo, destinate allo sviluppo delle attività merci;

d) l'avvio degli interventi di ammodernamento delle aree commerciali e di servizio presso l'Aeroporto di Milano Linate;

e) interventi sulle infrastrutture di volo in entrambi gli scali. In particolare, nell'Aeroporto di Milano Malpensa è stata concluso il "raccordo sud", lungo circa 1.560 metri, attraverso il quale si limitano gli attraversamenti di pista da parte degli aeromobili con miglioramento degli standard di sicurezza dello scalo

e riduzione dell'inquinamento ambientale; tale infrastruttura consente di soddisfare le caratteristiche richieste per l'approdo di aeromobili di ampie dimensioni quali l'A380. Tale infrastruttura è stata parzialmente finanziata dallo Stato;

f) fra gli interventi vari presso l'Aeroporto di Milano Linate, la prosecuzione dei lavori di realizzazione del nuovo parcheggio multipiano e, presso l'Aeroporto di Milano Malpensa, la realizzazione di una nuova centrale frigorifera connessa alla Centrale di cogenerazione, intervento realizzato dalla controllata SEA Energia, nell'ambito del comparto energia;

g) l'acquisizione di impianti speciali, apparecchiature di rete, macchinari, mezzi di piazzale, attrezzature funzionali alle attività dell'Emittente; in particolare sono stati effettuati interventi sul *BHS* e sull'impianto di movimentazione merci dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Nel corso del 2008 sono stati realizzati investimenti per Euro 100,1 milioni (comprensivi della quota finanziata dallo Stato), tra cui i più significativi sono:

a) l'avvio delle opere propedeutiche all'ampliamento di Milano Malpensa 1 finalizzato all'ampliamento della zona *Check-in* e imbarchi (parzialmente finanziato dallo Stato) e l'avvio della realizzazione di alcuni interventi di riqualifica delle aree commerciali, in particolare in area Schengen, secondo il concetto del *Walk Through*;

b) la prosecuzione della riconversione di Milano Malpensa 2 in base alle esigenze del traffico *low cost*, mediante la riqualifica della zona controlli di sicurezza e la rimodulazione dei percorsi riservati ai passeggeri, al fine di velocizzare le operazioni di imbarco;

c) gli studi di fattibilità per gli investimenti relativi a Milano Malpensa Cargo da effettuarsi negli esercizi successivi;

d) la realizzazione per l'Aeroporto di Milano Linate di interventi di adeguamento delle aree commerciali e degli impianti di condizionamento, meccanici ed elettrici, con relative cabine di trasformazione;

e) interventi sulle infrastrutture di volo in entrambi gli scali. Nell'Aeroporto di Milano Malpensa sono proseguiti i lavori per la realizzazione del nuovo "raccordo sud", iniziati nel 2007, e sono stati effettuati interventi di adeguamento dei relativi impianti AVL; tale infrastruttura è stata parzialmente finanziata dallo Stato. Nell'Aeroporto di Milano Linate sono stati eseguiti interventi di adeguamento dell'area di sicurezza esistente oltre l'estremità nord della pista (*Runway End Safety Area*);

f) fra gli interventi vari (i) il completamento della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate e l'acquisto di una nuova turbina a gas a maggiore efficienza per la Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa, interventi realizzati, entrambi, dalla controllata SEA Energia, nell'ambito del comparto Energia; (ii) l'avvio, presso l'Aeroporto di Milano Linate, della realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano;

g) l'acquisizione di impianti speciali, apparecchiature di rete, macchinari, mezzi di piazzale, attrezzature funzionali alle attività dell'Emittente; in particolare sono stati effettuati interventi di ampliamento degli impianti di *BHS* di Milano Malpensa 1 correlati all'apertura dei nuovi banchi di *Check-in* e di ammodernamento degli impianti di *BHS* dell'Aeroporto di Milano Linate.

b) Investimenti effettuati nel corso del primo semestre

Alla data del 30 giugno 2011 sono stati realizzati investimenti per Euro 36,5 milioni (comprensivi della quota finanziata dallo Stato), secondo quanto esposto nella tabella seguente:

Tabella "Investimenti Gruppo SEA 1° semestre 2011" (importi in milioni)

	INVESTIMENTI Gruppo SEA	30-giu-11
a)	Milano Malpensa 1	7,5
b)	Milano Malpensa 2	1,6
c)	Milano Malpensa Cargo	2,4
d)	Milano Linate	2,0
e)	Infrastrutture di volo	9,8
f)	Interventi vari	7,3
g)	Beni mobili	6,0
	di cui finanziati dallo Stato [(1)]	***1,2***
	TOTALE	**36,5**

(1) Si precisa che gli importi indicati come finanziati dallo Stato sono determinati in base al momento della richiesta di rimborso allo Stato, successiva all'emissione dello Stato Avanzamento Lavori (SAL) del singolo investimento.

Nel primo semestre 2011 oltre il 65% degli investimenti è relativo al comparto *aviation* che, al netto della quota finanziata dallo Stato, risulta pari a Euro 23,4 milioni,(*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 7.1 "Immobilizzazioni immateriali" del Documento di Registrazione).

Di seguito sono descritti, in maggior dettaglio, i principali investimenti effettuati dall'Emittente nel primo semestre 2011:

a) la prosecuzione dei lavori per l'ampliamento di Milano Malpensa 1 e la realizzazione del terzo satellite, secondo le tempistiche previste;

b) l'inizio della realizzazione a Milano Malpensa 2 di una nuova scala di collegamento con la zona imbarchi cui, nella seconda metà dell'anno, seguirà la realizzazione di una seconda scala per il migliore deflusso dei passeggeri in arrivo;

c) il proseguimento delle opere di copertura del raccordo ferroviario propedeutiche all'ampliamento dell'area di Milano Malpensa Cargo e, in luglio, l'aggiudicazione dell'appalto per la realizzazione delle correlate opere di urbanizzazione;

d) il completamento dei lavori conservativi della facciata *air side* dell'aerostazione dell'Aeroporto di Milano Linate e l'ultimazione della riqualifica dell'area imbarchi, che ha portato alla realizzazione di nuovi spazi commerciali per circa 450 mq;

e) la prosecuzione dei lavori per la riqualifica del piazzale aeromobili di Milano Malpensa 2, che riguardano in particolare l'impianto luminoso delle piste di rullaggio, la rete di distribuzione dell'energia elettrica e la distribuzione di un impianto centralizzato per la distribuzione del carburante, nonché per l'ampliamento del piazzale aeromobili di Milano Malpensa Cargo destinato ad

accogliere otto nuove piazzole di sosta idonee ad aeromobili utilizzati da vettori all cargo;

f) fra gli interventi vari, l'acquisizione di attrezzature e macchinari, i progetti di *Information Technology* (tra cui il progetto ICT - *Information Continuity Technology* che permette, anche in caso di prolungata situazione di emergenza, di mantenere in funzione i principali sistemi informativi aziendali) e lo sviluppo del progetto *Energy Saving* Impianti finalizzato al risparmio energetico sulle reti termo-frigo e sugli impianti di illuminazione *Airside* e *Landside* di entrambi gli scali.

5.2.2 *Investimenti in corso di realizzazione*

Nei paragrafi che seguono sono descritti i principali investimenti attualmente in corso di realizzazione da parte del gruppo SEA. La realizzazione di tali investimenti è a totale carico del Gruppo SEA, ad eccezione di una quota residua di investimenti finanziati dallo Stato per Euro 2,0 milioni di cui alla Data del Documento di Registrazione sono state effettuate richieste di rimborso per Euro 1,6 milioni. Gli investimenti in corso di realizzazione sono relativi principalmente al Piano degli Investimenti del Contratto di Programma ENAC-SEA (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione e la successiva Tabella "Investimenti Contratto di Programma").

In particolare, si precisa che gli investimenti in corso di realizzazione nel secondo semestre 2011 relativi alle *business unit* diverse dal comparto *aviation* sono prevalentemente riconducibili a interventi di acquisizione di attrezzature e macchinari e a progetti di *Information Technology* e sono prevalentemente ricompresi alla voce f) (interventi vari), come meglio descritto di seguito.

Si precisa inoltre che alcuni dei suddetti investimenti, in particolare taluni mezzi e attrezzature operative, non sono inclusi nel perimetro degli investimenti previsto dal Contratto di Programma (*cfr.* la successiva Tabella "Investimenti Contratto di Programma").

Tra gli investimenti più significativi si evidenziano:

a) il proseguimento delle opere di ampliamento di Milano Malpensa 1, comprendente il completamento delle finiture degli impianti elettrici e meccanici e la realizzazione di una "sala Vip" di 1.500 mq, la prosecuzione delle opere connesse alla realizzazione del Terzo satellite (la cui entrata in funzione è prevista nel 2013) e l'installazione di nuovi ascensori panoramici;

b) la realizzazione a Milano Malpensa 2 di interventi di ammodernamento delle strutture di servizio;

c) il completamento delle opere di copertura del raccordo ferroviario propedeutiche all'ampliamento di Milano Malpensa Cargo, nonchè l'avvio degli interventi di urbanizzazione dell'area e di ampliamento del piazzale aeromobili antistante l'area merci;

d) il rinnovamento di alcune strutture di servizio;

e) la prosecuzione degli interventi sulle infrastrutture di volo in entrambi gli scali:

f) tra gli altri, l'avanzamento dei progetti di *Information Technology* e lo sviluppo del progetto *Energy Saving*.

5.2.3 *Principali investimenti futuri*

I principali investimenti previsti per il periodo 2012-2015 con riferimento agli Aeroporti di Milano sono stati definiti in coerenza con i rispettivi *Master Plan* e con il Piano degli Investimenti del Contratto di Programma ENAC-SEA, riportato nella tabella seguente.

Per maggiori informazioni in merito ai Master Plan ed ai documenti sulla cui base sono stati definiti i principali investimenti futuri, rispettivamente, per l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate si veda il precedente Paragrafo 5.2 del presente Capitolo V del Documento di Registrazione.

"Investimenti Contratto di Programma"

	INVESTIMENTI FUTURI (Euro milioni)	2011	2012	2013	2014	2015	TOTALE 2011 - 2015	TOTALE 2012 - 2015
a)	Milano Malpensa 1	28,2	66,7	61,0	42,2	30,3	228,3	200,2
b)	Milano Malpensa 2	1,7	1,9	1,0	1,0	1,0	6,6	4,9
c)	Milano Malpensa Cargo	13,5	27,4	20,9	1,0	1,0	63,8	50,3
d)	Milano Linate	5,4	5,0	5,0	5,0	6,5	26,9	21,5
e)	Infrastrutture di volo	25,2	25,9	38,3	81,2	61,7	232,3	207,1
f)	Interventi vari	28,9	23,5	23,8	28,1	28,0	132,3	103,4
	TOTALE	102,9	150,4	150,0	158,5	128,5	690,3	587,4

Con riferimento ai principali investimenti futuri si precisa che gli investimenti del periodo 2012-2015 relativi alle *business unit* diverse dal comparto *aviation* sono prevalentemente riconducibili alla riqualifica di infrastrutture esistenti quali reti e impianti, sistemi di accesso e viabilità, acquisizione di attrezzature innovative di *security* e sono prevalentemente ricompresi alla voce f) (interventi vari), come meglio descritto di seguito (per maggiori informazioni sui corrispettivi regolamentati e sul Contratto di Programma ENAC-SEA *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5, Capitolo VI, Paragrafi 6.7.3(B) e 6.7.4(A) e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione. Per maggiori informazioni sul comparto *aviation*, *cfr.* Capitoli III, IX, e XX del Documento di Registrazione).

Tra gli investimenti più significativi si evidenziano:

a) il completamento delle opere di ampliamento di Milano Malpensa 1, con l'apertura del Terzo satellite, attesa nel 2013, e il successivo completamento del corpo principale dell'aerostazione che, a giudizio dell'Emittente, consentirà nel 2015 di aumentare le superfici disponibili, in particolare per l'area commerciale che dovrebbe disporre di una superficie incrementale di circa 8.500 mq. L'Emittente ritiene che l'apertura del Terzo satellite consentirà inoltre una migliore qualità del servizio, aumentando il numero di aeromobili serviti al *loading bridge* e consentendo anche politiche di differenziazione del traffico per ciascuno dei tre satelliti, ottimizzando i flussi dei passeggeri e dei velivoli serviti;

b) gli interventi infrastrutturali a Milano Malpensa 2 sono di modesta entità, in considerazione della funzionalità raggiunta dall'infrastruttura rispetto alle caratteristiche del traffico *low cost* cui è dedicata;

c) la realizzazione dell'ampliamento di Milano Malpensa Cargo consentirà, dal 2014, di disporre di nuove piazzole di sosta aeromobili e di nuovi magazzini per un totale di circa 48.000 mq, circa 10.000 mq di spazi per uffici. Tali interventi infrastrutturali consentiranno di incrementare l'attuale capacità di trattamento merci dell'Aeroporto di Milano Malpensa, compreso tra le 500 e le 560 mila tonnellate, sino a circa 1 milione di tonnellate;

d) gli interventi sull'Aeroporto di Milano Linate saranno focalizzati a incrementare la funzionalità operativa dello scalo e la qualità del servizio offerto all'utenza, diversificando la tipologia dei servizi offerti al territorio;

e) gli investimenti nelle infrastrutture di volo sono concentrati presso l'Aeroporto di Milano Malpensa, al fine della realizzazione di una terza pista indipendente dalle piste esistenti; e

f) fra gli interventi vari sono compresi riqualifiche di infrastrutture esistenti e sviluppi di infrastrutture asservite agli aeroporti, quali reti e impianti, sistemi di accesso e viabilità, acquisizione di attrezzature innovative di *security* e lo sviluppo di sistemi di *information technology*.

Gli investimenti futuri descritti troveranno copertura finanziaria (i) in primo luogo, attraverso autofinanziamento e (ii) in subordine, mediante indebitamento bancario. A tal proposito si precisa che l'Emittente, alla Data del Documento di Registrazione, dispone di linee di credito per Euro 90 milioni correlate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali, sopra indicati, nell'Aeroporto di Milano Malpensa (per la descrizione delle linee di credito *cfr.* Capitolo X; Paragrafo 10.1 del Documento di Registrazione).

Si evidenzia che, a seguito dell'approvazione del Contratto di Programma SEA-ENAC, è previsto un incremento tariffario che, a giudizio dell'Emittente, ridurrà il divario rispetto alla media europea di settore; il meccanismo di definizione della dinamica tariffaria previsto nel Contratto di Programma SEA-ENAC tiene conto, oltre che della remunerazione dei costi regolatori ammessi (inclusa un'equa remunerazione del capitale investito), anche della realizzazione degli investimenti previsti nel Piano degli Investimenti (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.2.2, 6.1.4 e 6.7.3(b) e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2, del Documento di Registrazione).

Inoltre si segnala che, posto che, alla Data del Documento di Registrazione e fintantoché non vi sia una valorizzazione dei beni finanziati dallo Stato in ragione dell'ingresso a pagamento di soci privati nel capitale dell'Emittente, il Capitale Regolatorio non include i beni finanziati dallo Stato, il Contratto di Programma ENAC-SEA consente, in caso di ingresso a pagamento di soci privati nel capitale sociale dell'Emittente, di includere i beni già finanziati dallo Stato nel Capitale Regolatorio, a partire dal periodo regolatorio successivo all'ingresso dei nuovi soci privati. A tal fine le Linee Guida Applicative definiscono i criteri sulla base dei quali l'ENAC determina la quota parte delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici da includere nel Capitale Regolatorio, calcolata in misura proporzionale alla quota di capitale sociale dell'Emittente detenuta dai soci privati entranti (*cfr.* Capitolo III, Paragrafo 3.1, Nota alla tabella sintetica di stato patrimoniale, Capitolo XX, e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione).

CAPITOLO VI - PANORAMICA DELLE ATTIVITÀ

6.1 Principali attività

Il Gruppo SEA 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.

In particolare, l'Emittente e le altre società del Gruppo, nella conduzione dei predetti aeroporti, svolgono le seguenti attività, corrispondenti ad altrettante *business unit*, in relazione a ciascuna delle quali il Gruppo percepisce proventi come di seguito indicati.

- Attività *aviation* (attività aeroportuali "*core*" di supporto all'aviazione passeggeri e merci) che consistono nelle attività di gestione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, 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 dalle predette attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune, nonché dai corrispettivi per la sicurezza (per maggiori informazioni in merito *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Documento di Registrazione) e dalle tariffe per l'uso di spazi da parte di vettori e *Handler*. A tal riguardo si precisa che i diritti e i corrispettivi per la sicurezza sono determinati in forza di appositi decreti ministeriali, mentre i corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune sono soggetti a vigilanza di ENAC ai sensi del D. Lgs 18/1999, che ne verifica la congruità. Con riferimento ai suddetti diritti e corrispettivi, si segnala che, con l'entrata in vigore del Contratto di Programma ENAC-SEA, questi saranno definiti e disciplinati nel medesimo Contratto di Programma ENAC-SEA (per maggiori informazioni in merito alla normativa di riferimento e al Contratto di Programma ENAC-SEA *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione).
- Attività *non aviation* che consta nell'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 all'interno degli Aeroporti di Milano, nonché nell'attività di *real estate*. I relativi ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività *non aviation* svolte direttamente da SEA ovvero, con riferimento alle predette attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalties* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, con l'indicazione di un minimo garantito (per maggiori informazioni in merito *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Documento di Registrazione).
- Attività di *handling* - attraverso la società SEA Handling, controllata dall'Emittente - che consiste nella prestazione di servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta. I relativi ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per lo svolgimento delle attività di *handling* "rampa" (ossia i servizi prestati in area *Airside*, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento aeromobili, smistamento e riconcilio bagagli) e di *handling* "passeggeri" (ossia i servizi prestati in area *Landside*, fra cui *Check-in* e *Lost&found*) (per maggiori informazioni in merito *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo

6.1.2 del Documento di Registrazione). Tali corrispettivi sono liberamente negoziati tra il Gruppo SEA, tramite SEA Handling, e ciascuna compagnia aerea.

- Attività "energia" prestata attraverso la società SEA Energia, che consiste nella generazione e vendita di energia elettrica e termica, destinata sia alla copertura del fabbisogno dei propri aeroporti sia alla vendita al mercato esterno. I relativi ricavi sono rappresentati da corrispettivi di mercato stabiliti per unità di misura da moltiplicare per il quantitativo di energia fornita (per maggiori informazioni in merito *cfr.* del Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Documento di Registrazione).

Alla Data del Documento di Registrazione, inoltre l'Emittente detiene una quota di partecipazione, pari al 51% del capitale sociale, del Consorzio Malpensa Construction, che presta servizi di ingegneria e di realizzazione di opere aeroportuali e delle infrastrutture ivi connesse.

Si segnala inoltre che, all'interno delle suddette *business unit*, l'Emittente: (i) per il tramite di partecipazioni, detenute da SEA, rispettivamente del 40% del capitale sociale di Dufrital e del 40% del capitale sociale di CID (società il cui socio di riferimento è la società Dufry, operatore internazionale nel settore del *retail* aeroportuale), è presente anche nella gestione e fornitura diretta di attività commerciali; in particolare, Dufrital opera oltre che negli Aeroporti di Milano, anche in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Genova e Verona; (ii) attraverso la società partecipata Malpensa Logistica Europa, opera nelle attività di logistica integrata; (iii) attraverso la partecipazione (pari al 30% del capitale sociale) in SEA Services è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; e (iv) per il tramite di una partecipazione nel capitale sociale di Disma (pari al 18,75%), è attiva nella gestione un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa (per ulteriori informazioni in merito all'evoluzione dell'attività di SEA e del Gruppo, nonché alle modalità in cui tali attività sono svolte dal Gruppo alla Data del Documento di Registrazione *cfr.* Capitolo V, Paragrafi 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Documento di Registrazione).

L'Emittente, con una partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale, è inoltre, il primo azionista di SACBO, società cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, quarto aeroporto italiano, nell'esercizio 2010, per numero di passeggeri ([9]) (per maggiori informazioni su SACBO *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.3 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.1 del Documento di Registrazione).

La tabella seguente riporta i dati più significativi relativi all'andamento dei ricavi del Gruppo SEA negli ultimi tre esercizi, nonché nei semestri chiusi, rispettivamente, al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 (per maggiori informazioni *cfr.* Capitolo IX, Paragrafo 9.2 del Documento di Registrazione).

Tabella "Ricavi Gruppo SEA per *business unit*"

([9]) Fonte: bilancio SACBO al 31 dicembre 2010.

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Aviation	134.022	134.189	-0,1%	270.565	280.016	-3,4%	299.041	-6,4%
Non Aviation	86.010	82.896	3,8%	169.901	166.929	1,8%	175.309	-4,8%
Handling	63.823	58.468	9,2%	139.458	147.091	-5,2%	172.501	-14,7%
Energia	26.887	21.424	25,5%	52.906	46.196	14,5%	49.484	-6,6%
Elisioni infrasettore	(34.450)	(32.484)	6,1%	(67.039)	(69.498)	-3,5%	(74.548)	-6,8%
Totale ricavi di gestione	**276.292**	**264.493**	4,5%	**565.791**	**570.734**	-0,9%	**621.787**	-8,2%
Ricavi per lavori su beni in concessione	23.556	23.126	1,9%	48.366	31.144	55,3%	39.122	-20,4%
Totale ricavi	**299.848**	**287.619**	4,3%	**614.157**	**601.878**	2,0%	**660.909**	-8,9%

In considerazione delle specificità legate a ciascuna delle attività svolte dal Gruppo, le quali si rivolgono a soggetti fra loro molto diversi, quali, da un lato, soggetti a vario titolo coinvolti nelle predette attività presso gli Aeroporti di Milano (compagnie aeree, operatori specializzati di settore, importanti gestori di marchi commerciali internazionali, gestori specializzati di attività quali parcheggi e pubblicità) e, dall'altro lato, utenti finali dei molteplici servizi offerti direttamente e/o indirettamente (passeggeri e altri soggetti che utilizzano, a vario titolo, le diverse zone aeroportuali aventi differenti destinazioni), il Gruppo SEA è strutturato e organizzato per gestire un approccio differenziato a seconda delle diverse tipologie di clientela.

Per quanto riguarda la prima tipologia di clienti, costituita tipicamente da imprese (fra cui, a titolo di esempio, compagnie aeree, gestori di spazi *retail* e di ristorazione e *Handler*), la politica commerciale del Gruppo SEA si sviluppa secondo una logica *B2B* (*Business to Business*).

In aggiunta il Gruppo SEA si rivolge anche agli utenti finali dei servizi offerti nell'ambito degli Aeroporti di Milano, che sono rappresentati da passeggeri, accompagnatori e operatori aeroportuali che il Gruppo serve sia direttamente, con riferimento a talune attività gestite in proprio (quali, a titolo di esempio, parcheggi automobili, accessi *Fast-track*, sale Vip), sia indirettamente nell'ambito delle attività gestite dai subconcessionari. L'importanza di tale segmento di attività ha fatto sì che negli ultimi anni, al fine e nel contesto delle azioni intraprese per sviluppare gli Aeroporti di Milano, il Gruppo SEA abbia sviluppato una politica di *business* volta ad accrescere l'attenzione alle necessità e alla soddisfazione del cliente finale, con conseguente affiancamento di una nuova politica *B2C* (*Business to Consumer*) alla tradizionale politica commerciale *B2B* del Gruppo.

Obiettivo di tale politica è la soddisfazione di una molteplicità di bisogni, richieste e necessità dei clienti finali e un progressivo ampliamento dei servizi offerti (anche non strettamente connessi al volo), superando in tal modo i servizi aeroportuali tradizionali verso un'evoluzione delle strutture e delle attività degli Aeroporti di Milano secondo il modello c.d. di *Airport City*, con una crescente attenzione alla fruibilità per i passeggeri e gli altri utenti degli aeroporti.

In tale ottica il Gruppo SEA ha intrapreso molteplici iniziative volte ad ampliare la gamma dei servizi commerciali offerti negli Aeroporti di Milano, ponendo particolare attenzione alla diversificazione nell'offerta dei predetti servizi al fine di allineare i medesimi alle caratteristiche e alle peculiarità che contraddistinguono rispettivamente l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate e, conseguentemente, alle diverse richieste ed esigenze dei rispettivi fruitori e delle diverse tipologie di clienti (in merito *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.5 del Documento di Registrazione).

In particolare, a tal fine e in tale contesto, il Gruppo ha avviato numerosi progetti ed attività quali l'inserimento di concetti innovativi di vendita nell'area *retail*, l'ampliamento del portafoglio di *brand* degli Aeroporti di Milano, la realizzazione di nuove aree di

parcheggio, l'offerta di servizi alberghieri, l'ampliamento dell'offerta pubblicitaria e lo sviluppo delle attività di *real estate* (per maggiori informazioni in merito alle iniziative intraprese nelle diverse aree di *business, cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Documento di Registrazione).

Lo sviluppo da parte del Gruppo SEA di una logica *B2C*, secondo quanto sopra descritto, ha inoltre condotto il Gruppo all'implementazione di un piano di comunicazione e *marketing* finalizzato a portare i clienti attuali e potenziali degli Aeroporti di Milano a conoscenza dei nuovi e ulteriori servizi offerti nei medesimi aeroporti. Tale piano si è concretizzato, *inter alia*, in attività, intraprese dal Gruppo e ancora in corso di sviluppo alla Data del Documento di Registrazione, quali: (i) la collaborazione con le più importanti manifestazioni fieristiche e commerciali del territorio in cui sono situati gli Aeroporti di Milano; (ii) l'utilizzo di innovativi canali di distribuzione (alla Data del Documento di Registrazione è stato creato un sito *web* per l'Emittente che, ad oggi, rappresenta un portale commerciale attraverso il quale passeggeri/clienti possono conoscere ed acquistare direttamente i prodotti e servizi offerti dal Gruppo); e (iii) il consolidamento del programma di fidelizzazione dei clienti al fine di valorizzare il rapporto tra il Gruppo e i propri clienti (per maggiori informazioni in merito ai nuovi servizi e prodotti offerti dal Gruppo *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Documento di Registrazione).

6.1.1 *Gli aeroporti gestiti da SEA*

Alla data del 31 dicembre 2010, il traffico gestito dagli Aeroporti di Milano si colloca, nel complesso, al secondo posto in Italia e al nono in Europa per il numero di passeggeri trasportati, nonché al primo in Italia e all'ottavo in Europa per quantità di merce ([10]).

Alla data del 30 giugno 2011, il traffico gestito dagli Aeroporti di Milano si colloca, nel complesso, al secondo posto in Italia e al nono posto in Europa per il numero di passeggeri trasportati, nonché al primo in Italia e fra i primi otto in Europa per quantità di merce ([11]).

La tabella seguente riporta i dati più significativi relativi al traffico sviluppato dagli Aeroporti di Milano negli ultimi tre esercizi, nonché nei semestri chiusi, rispettivamente, al 30 giugno 2010 e al 30 giugno 2011.

Tabella "Andamento traffico Aeroporti di Milano" ([12])

([10]) Fonte: ACI Europe e Assaeroporti (www.assaeroporti.it).
([11]) Fonte: ACI Europe e Assaeroporti (www.assaeroporti.it). Per quanto riguarda il dato europeo non sono disponibili sul semestre il dato sulle merci degli aeroporti di Parigi, Colonia, Lussemburgo e Liegi e quindi si fornisce per il primo semestre 2011, un'indicazione di massima.
([12]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). I passeggeri non includono quelli in transito diretti; con riferimento ai movimenti, non sono considerati i movimenti di Aviazione Generale; nelle merci non è considerata la posta.

	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009	Var. %	2008	Var. %
Malpensa								
Passeggeri	9.131.095	8.636.654	5,7%	18.714.187	17.349.602	7,9%	19.014.186	-8,8%
Movimenti	93.129	90.425	3,0%	189.580	183.182	3,5%	212.841	-13,9%
Merci (tonn.)	224.559	201.605	11,4%	422.429	333.721	26,6%	403.585	-17,3%
Linate								
Passeggeri	4.274.883	3.805.296	12,3%	8.295.436	8.293.839	0,0%	9.264.561	-10,5%
Movimenti	47.234	45.133	4,7%	91.907	93.764	-2,0%	96.823	-3,2%
Merci (tonn.)	8.117	7.454	8,9%	15.519	13.655	13,7%	16.043	-14,9%
Totale sistema								
Passeggeri	13.405.978	12.441.950	7,7%	27.009.623	25.643.441	5,3%	28.278.747	-9,3%
Movimenti	140.363	135.558	3,5%	281.487	276.946	1,6%	309.664	-10,6%
Merci (tonn.)	232.676	209.059	11,3%	437.948	347.376	26,1%	419.628	-17,2%

L'andamento del traffico degli Aeroporti di Milano gestiti da SEA negli ultimi 3 esercizi, nonché nei semestri chiusi, rispettivamente, al 30 giugno 2010 e al 30 giugno 2011 è stato caratterizzato da fenomeni che hanno avuto un impatto differenziato sui due scali.

L'Aeroporto di Milano Malpensa è stato oggetto, a fine marzo 2008, del *De-hubbing* da parte di Alitalia, che ha trasferito gran parte dei voli precedentemente operati su Milano Malpensa 1 (e, in particolare, i Voli di Lungo Raggio) sullo scalo di Roma Fiumicino. Il Gruppo SEA ha reagito a tale fenomeno promuovendo lo sviluppo di rotte e frequenze da parte dei vettori già operanti sullo scalo e attraendo nuove compagnie aeree, in particolare, operanti sulle aree a maggiore sviluppo economico. Tali scelte, a fine 2010, hanno consentito all'Aeroporto di Milano Malpensa di ritornare su livelli di traffico passeggeri non discosti da quelli di fine 2008, nonostante gli effetti negativi sul trasporto aereo mondiale della crisi economica e finanziaria internazionale (iniziata a settembre 2008 e fortemente acuitasi nel corso del 2009) e le contrazioni del traffico aereo europeo verificatesi nel corso del 2010 prima per l'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull (aprile – maggio 2010) e per le avverse condizioni meteorologiche di fine anno (per ulteriori informazioni in proposito *cfr.* Capitolo V, Paragrafi 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1, 6.4.1 e 6.4.2 del Documento di Registrazione).

Relativamente all'andamento del traffico sull'Aeroporto di Milano Linate, si evidenzia che lo stesso è stato condizionato da molteplici fattori, primo fra tutti la crisi economica internazionale che ha influito in modo particolare sul traffico di tipo *business* che caratterizza lo scalo. Nel triennio 2008-2010, l'Aeroporto di Milano Linate ha, inoltre, risentito, ad avviso dell'Emittente, della concorrenza, da inizio 2009, dell'Alta Velocità ferroviaria sulla tratta Milano – Roma, nonché dell'integrazione dei *network* di Alitalia ed Airone. Tali effetti si sono parzialmente ridotti nel corso del primo semestre 2011 anche grazie alla politica tariffaria applicata da alcuni vettori (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2 del Documento di Registrazione).

Il Gruppo SEA ritiene che i principali punti di forza degli Aeroporti di Milano siano rappresentati dal favorevole collocamento geografico e dall'ampiezza del bacino di utenza dei predetti aeroporti, nonché dalle potenzialità di crescita del proprio traffico aereo, passeggeri e merci, come di seguito descritti. In particolare, nel segmento del trasporto merci l'Aeroporto di Milano Malpensa riveste già, alla data del 31 dicembre 2010, il ruolo di *leader* in Italia con circa il 50% di quota di mercato per volume di trasporto merci, oltre che di importante scalo europeo (in quanto ricopre alla predetta data il nono posto fra gli aeroporti europei) ([13]) (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1, 6.1.1.2, 6.1.4 del Documento di Registrazione).

Ulteriori punti di forza dei predetti Aeroporti di Milano sono rappresentati dalle infrastrutture aeroportuali altamente specializzate e all'avanguardia di cui sono dotati.

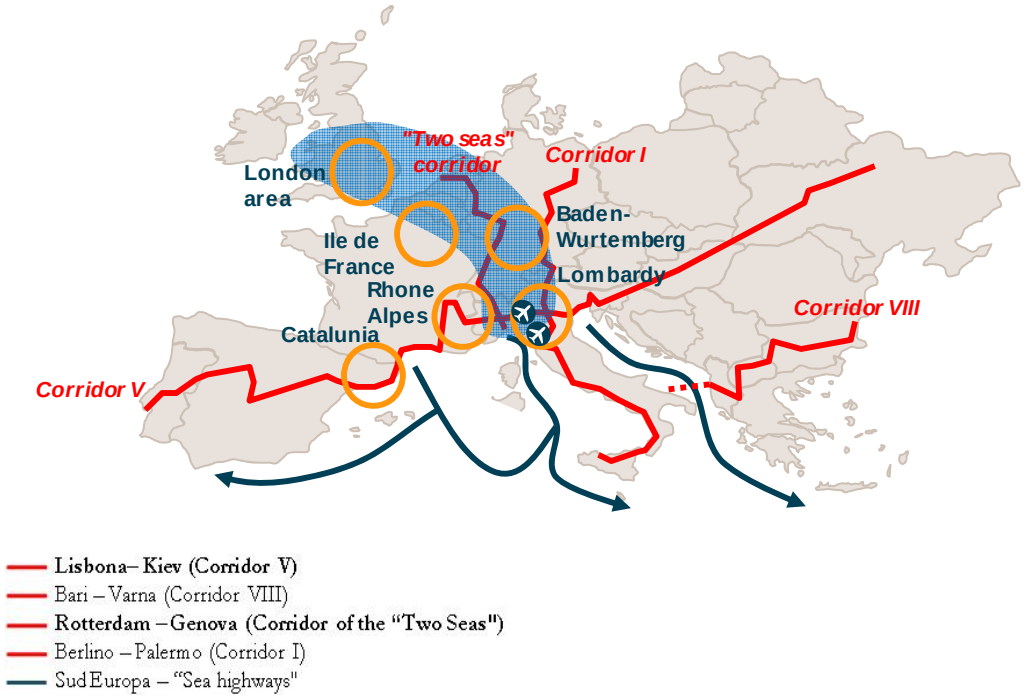
([13]) Fonte: ACI Europe e Asseroporti.

Il collocamento geografico e il bacino di utenza dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate

Gli Aeroporti di Milano, gestiti dal Gruppo SEA, sono situati in una delle aree europee a maggiore sviluppo economico, quale il territorio lombardo e alcune aree limitrofe, le quali a loro volta sono ricomprese nell'area denominata "*Blue Banana Area*" che si estende dall'area di Londra a quella di Milano/Genova e rappresenta, altresì, un ponte tra il bacino del Mediterraneo e l'Europa continentale.

In aggiunta, il posizionamento geografico degli Aeroporti di Milano (illustrato nella Figura "Posizionamento geografico Aeroporti di Milano" che segue) è arricchito dalla sua collocazione lungo alcune fra le principale direttrici di sviluppo delle reti di trasporto trans-europee (c.d. "TEN-t"), volte a facilitare lo spostamento, di persone e merci, fra occidente e oriente, non solo all'interno del continente europeo, ma anche da e verso il Medio ed Estremo Oriente. Nel dettaglio, gli scali gestiti da SEA sono situati in prossimità di due assi stradali e ferroviari delineati nell'ambito del programma di sviluppo infrastrutturale correlato alle citate reti di trasporto trans-europee: il corridoio 5 fra Lisbona e Kiev e il corridoio 24 fra Rotterdam e Genova che collegano, rispettivamente, le aree dell'Est Europa con quelle occidentali e la parte settentrionale del continente con quella meridionale.

Figura "Posizionamento geografico Aeroporti di Milano"



A conferma della favorevole collocazione geografica degli Aeroporti di Milano, in termini di bacino di utenza, si evidenzia che la *Catchment Area* di tali aeroporti è caratterizzata da una forte presenza di attività industriali e del terziario avanzato, servite da infrastrutture logistiche che favoriscono lo sviluppo delle attività economiche, come illustrato nella seguente tabella che fornisce i principali dati relativi a detta area.

Tabella "Dati *Catchment Area* Gruppo SEA"

	***Catchment area* naturale (*)**	**% su totale Italia**
Superficie (kmq)([14])	49.324	16,4%
Popolazione ([15])	14.025.593	23,4%
N. imprese attive([16])	1.226.306	23,1%
PIL (EUR milioni) ([17])	448.953	28,7%
Occupati ([18])	6.106.463	26,1%
Esportazioni (.000 EUR) ([19])	137.513.223	38,3%
Importazioni (.000 EUR) ([20])	149.299.814	42,6%

(*) La *Catchment Area* degli Aeroporti di Milano include le province di: Sondrio, Bergamo, Brescia, Cremona, Como, Varese, Lecco, Lodi, Milano, Pavia, Piacenza, Monza Brianza, Parma, Novara, Biella, Verbania, Vercelli, Torino, Asti, Alessandria e Aosta.

Si evidenzia che la *Catchment Area* degli Aeroporti di Milano comprende, naturalmente, il territorio della Regione Lombardia in cui sono ubicati l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate e che, pertanto, costituisce il primo bacino di utenza dei predetti aeroporti. La Regione Lombardia, che ha un'area di 23.861 kmq, nell'esercizio 2009 ha registrato, tra le altre cose: (i) un Prodotto Interno Lordo ("**PIL**") di circa Euro 326,1 miliardi (pari al 20,7% del PIL nazionale), attestandosi così al secondo posto fra i bacini aeroportuali europei, subito dopo Parigi (PIL pari a 488,6 miliardi di *Purchasing Power Standard* o PPS), e prima di Londra (PIL pari a 249,7 miliardi di PPS) ([21]), Madrid (PIL pari a 208,3 miliardi di PPS), e Francoforte (PIL pari a 146,8 miliardi di PPS); (ii) una popolazione superiore ai 9,7 milioni di abitanti; e (iii) una densità di imprese attive pari a oltre 34,5 per kmq ([22]).

In aggiunta a quanto sopra, ad avviso dell'Emittente, il potenziamento dei collegamenti ferroviari (fra cui l'Alta Velocità con riferimento all'Aeroporto di Milano Malpensa) e delle infrastrutture stradali (quali la realizzazione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, conosciuta come "Brebemi" e della Pedemontana) dovrebbero consentire, al realizzo degli stessi, l'ampliamento della *Catchment Area* degli Aeroporti di Milano incrementandola di circa 27.000 kmq, e di oltre 8 milioni di abitanti, portando, così, il bacino delle imprese dell'area servita a quasi 2 milioni di aziende ([23]) (per maggiori informazioni in merito alle potenziamento dei collegamenti ferroviari, nonché, stradali agli Aeroporti di Milano con conseguente potenziale ampliamento dell'ampliamento della *Catchment Area* dei predetti aeroporti *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2 del Documento di Registrazione).

([14]) Fonte: dati ISTAT 2008

([15]) Fonte: dati ISTAT 2008

([16]) Fonte: dati INFOCAMERE 2008

([17]) Fonte: dati ISTAT 2007

([18]) Fonte: dati ISTAT 2008

([19]) Fonte: Rielaborazioni su dati ISTAT 2008.

([20]) Fonte: Eleborazioni Osservatorio Economico del Ministero dello Sviluppo Economico su dati ISTAT.

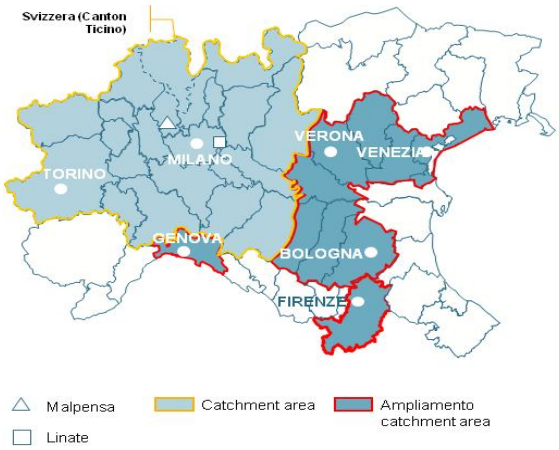
([21]) Fonte: Eurostat - News Release 2010 (Regional GDP 2007) e la zona di Londra si riferisce a "Inner London".

([22]) Fonte: Annuario Statistico Regionale della Lombardia – dicembre 2010.

([23]) Fonte: dati ISTAT e Infocamere 2008. L'ampliamento della *Catchment Area* ricomprende anche le province di: Venezia, Padova, Vicenza, Verona, Mantova, Bologna, Modena, Reggio Emilia, Genova e Firenze.

La seguente figura illustra il potenziale ampliamento della *Catchment Area* di SEA ad esito del potenziamento delle rete autostradale e ferroviaria.

Figura "Ampliamento *Catchment Area* SEA"



Capacità degli Aeroporti di Milano

La capacità di un aeroporto, che in Italia è determinata dall'ENAC, previo coinvolgimento delle parti interessate (ENAV e gestore aeroportuale), viene stabilita in ragione delle possibilità ricettive del singolo aeroporto che dipendono: (i) dal piano settoriale di navigazione aerea (ossia dalle capacità di gestione e controllo del traffico aereo ad opera dell'ente preposto a tale attività, che, con riferimento all'Italia, è rappresentato dall'ENAV), (ii) dal sistema delle piste e delle correlate infrastrutture (in particolare dei piazzali e dei terminal), (iii) dai fattori della domanda di traffico, nonché (iv) dai vincoli ambientali (quali le procedure antirumore e la sospensione dei voli nelle ore notturne).

In particolare, quanto al sistema delle piste e delle correlate infrastrutture, si evidenzia che su di esso possono influire diversi fattori fisici quali la configurazione delle piste di volo (fra cui numero, orientamento e distanza fra le piste), lo stato di superficie delle stesse, il numero delle piazzole di sosta aeromobili e i *Gate* di imbarco passeggeri. Quanto alla domanda di traffico, si rileva che le caratteristiche qualitative e quantitative della stessa, in termini di distribuzione giornaliera, settimanale, mensile ed annuale nonché della tipologia di aeromobili utilizzati dai vettori, sono a loro volta influenzate dal modello di traffico di un singolo aeroporto (*Hub*, "*Big point*", *Point to point*) (per informazioni in merito al modello di traffico dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2 del Documento di Registrazione).

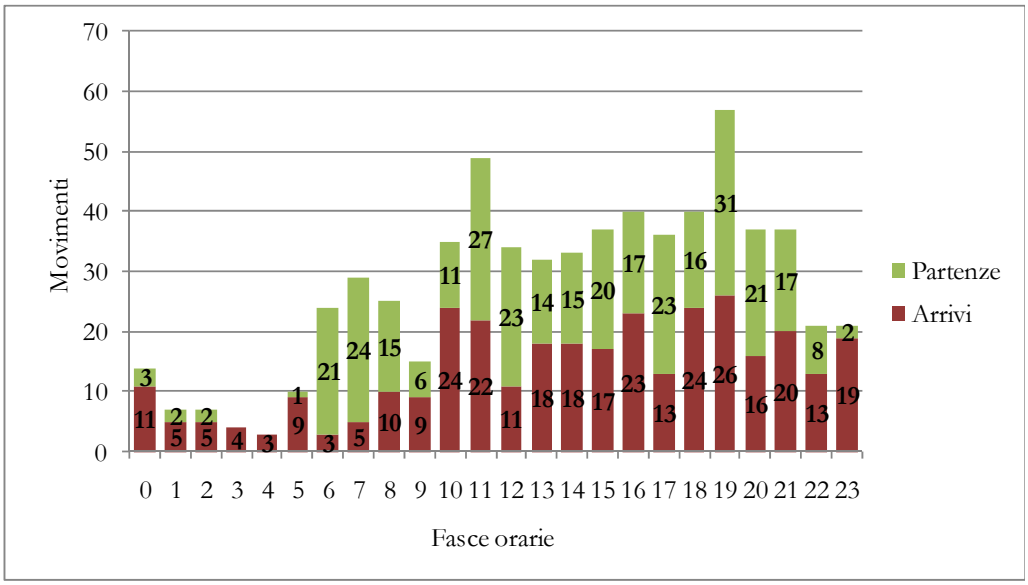
Ai sensi del Regolamento CEE 95/93 del 18 gennaio 1993 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, come modificato dal Regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, la capacità aeroportuale viene determinata da ciascuno stato membro con riferimento agli aeroporti siti all'interno del relativo stato membro, sulla base di un'accurata analisi svolta dal singolo gestore aeroportuale e degli altri enti competenti e si traduce nella definizione di un determinato numero di "Movimenti/ora" (indipendentemente dalla tipologia di traffico).

Alla Data del Documento di Registrazione, la capacità degli Aeroporti di Milano è stata stabilita dall'ENAC, tenuto conto dei fattori condizionanti sopra indicati, in complessivi 88 Movimenti/ora, così ripartiti:

- Aeroporto di Milano Malpensa: 70 Movimenti/ora (considerati congiuntamente i decolli e gli atterraggi);
- Aeroporto di Milano Linate: 18 Movimenti/ora (considerati congiuntamente i decolli e gli atterraggi).

I seguenti grafici illustrano, rispettivamente, i Movimenti/ora di ciascuno degli Aeroporti di Milano, nel corso della giornata.

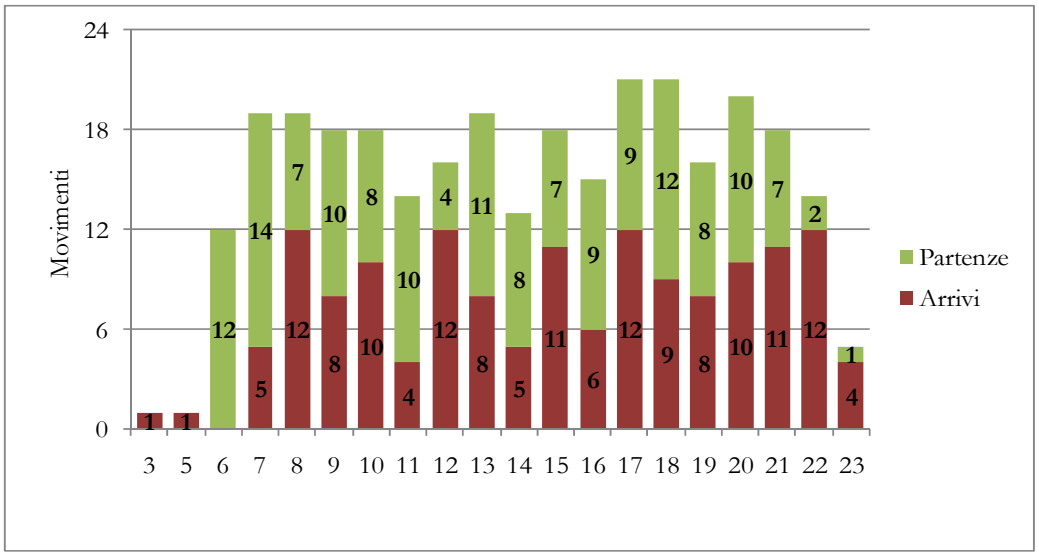
Grafico "Movimenti/ora Aeroporto di Milano Malpensa nella Giornata Media"



Con riferimento all'andamento dei Movimenti/ora registrati nell'Aeroporto di Milano Malpensa nel corso della giornata, come illustrato nel precedente grafico, si segnala che la capacità del suddetto aeroporto, pari a 70 Movimenti/ora, è soggetta alle ulteriori limitazioni di (i) 39 Movimenti omologhi (ossia Movimenti della stessa specie, decolli o atterraggi disgiuntamente) e 31 Movimenti opposti (ossia Movimenti di specie diversa, decolli e atterraggi congiuntamente) per ogni ora, e (ii) 6/7 Movimenti omologhi ogni 10 minuti, 6/7 Movimenti omologhi nei successivi 10 minuti (per un massimo di 13 Movimenti omologhi ogni 20 minuti) e 5 Movimenti opposti ogni 10 minuti.

A tal riguardo si rileva che, come evidenziato nel precedente grafico ("Movimenti/ora Aeroporto di Milano Malpensa"), alla Data del Documento di Registrazione, il grado di utilizzo della capacità dell'Aeroporto di Milano Malpensa è correlato alle fasce orarie di traffico. In particolare, in talune fasce orarie si registra un livello di traffico non discostante dal limite massimo di capacità assegnata all'Aeroporto di Milano Malpensa; mentre in altre fasce orarie vi sono alcuni margini di ulteriore sfruttamento che, a giudizio dell'Emittente, potrebbero essere utilizzati in futuro da vettori già operanti nell'aeroporto in parola ovvero da nuovi vettori. Ciò in quanto l'operatività dell'Aeroporto di Milano Malpensa risente, *inter alia*, del modello di traffico (*Point to point*) gestito da tale aeroporto e della correlata distribuzione non omogenea della domanda di traffico nell'arco della giornata.

Grafico "Movimenti/ora Aeroporto di Milano Linate nella Giornata Media" ([24])



Con riferimento all'andamento dei Movimenti/ora registrati nell'Aeroporto di Milano Linate nel corso della giornata, come illustrato nel precedente grafico, si segnala che la capacità del predetto aeroporto, di 18 Movimenti/ora è soggetta alle ulteriori limitazioni di (i) 14 Movimenti omologhi (ossia Movimenti della stessa specie, decolli o atterraggi disgiuntamente) e 4 Movimenti opposti (ossia Movimenti di specie diversa, decolli e atterraggi congiuntamente) per ogni ora, e (ii) massimi 6 movimenti totali ogni 20 minuti.

Si segnala che la suddetta ripartizione dei Movimenti/ora fra l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate è stata definita nel contesto del progetto di riorganizzazione del sistema aeroportuale di Milano finalizzato a consentire lo sviluppo dell'Aeroporto di Milano Malpensa (per maggiori informazioni in merito a "Malpensa 2000" *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione).

Quanto all'Aeroporto di Milano Malpensa, si rileva che, tenuto conto delle previsioni di crescita del settore del traffico aereo nel corso dei prossimi anni e della conseguente crescita della domanda, SEA prevede iniziative di sviluppo infrastrutturale (quali lo sviluppo di Milano Malpensa Cargo, l'ampliamento di Milano Malpensa 1, anche mediante la realizzazione del Terzo satellite, nonché la realizzazione della terza pista) volte ad accrescere l'attrattività dello scalo e a soddisfare il predetto incremento della domanda di traffico, al fine di consentire un eventuale incremento futuro della capacità dello stesso aeroporto (per ulteriori informazioni in merito al Piano di Investimenti ed alle previsioni di crescita del traffico aereo *cfr.* rispettivamente Capitolo V, Paragrafo 5.2. e Capitolo VI, Paragrafo 6.2 del Documento di Registrazione).

Quanto all'Aeroporto di Milano Linate, si segnala che l'attuale capacità (pari a 18 Movimenti/ora) è stata determinata per i voli di tipo commerciale e senza includervi i voli di continuità territoriale (ossia i voli da e verso particolari regioni disagiate dell'Italia, tra cui Sicilia e Sardegna, che garantiscono ai cittadini ivi residenti i collegamenti con i principali scali della penisola) e i voli dell'Aviazione Generale che pertanto, ove e per quanto effettuati, non incidono sulla predetta capacità. In proposito si precisa che le infrastrutture dell'Aeroporto di Milano Linate sono in grado di gestire una capacità di circa 32 Movimenti/ora.

([24]) I movimenti/ora indicati non includono i voli in continuità territoriale e i voli dell'Aviazione Generale.

La stessa capacità di 18 Movimenti/ora è stata individuata anche in considerazione dei criteri introdotti dai Decreti Bersani e Bersani *bis,* i quali prevedono che i vettori comunitari possano effettuare sull'Aeroporto di Milano Linate collegamenti di linea *Point to point* con aeromobili di tipo *Narrow body*, servizi di andata e ritorno giornalieri verso destinazioni all'interno dell'Unione Europea, e con frequenze prestabilite (per ulteriori informazioni in merito ai citati decreti *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafo 6.7.6 del Documento di Registrazione).

Si segnala inoltre che ove fosse avviata a cura dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato un'istruttoria per la verifica di eventuali posizioni di monopolio sull'Aeroporto di Milano Linate, dovuta all'integrazione dei *network* di Alitalia e AirOne, e ove da tale istruttoria fosse accertata la predetta posizione di monopolio, potrebbe essere modificata l'attuale assegnazione degli *Slot* fra i vettori con potenziali effetti positivi in termini di effettivo utilizzo dei medesimi, pur restando invariata la capacità determinata per l'Aeroporto di Milano Linate, sopra illustrata (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5, e Capitolo VI, Paragrafo 6.4.1 e 6.7.3 del Documento di Registrazione).

Con riferimento all'Aeroporto di Milano Linate, si segnala infine che alla Data del Documento di Registrazione le richieste di operatività avanzate e reiterate dai vettori superano la capacità assegnata allo scalo, con la conseguenza che l'eventuale cessazione/riduzione di operatività di un vettore verrebbe, a giudizio dell'Emittente, prontamente sostituita e integrata da un altro vettore (per ulteriori informazioni in merito al traffico dell'Aeroporto di Milano Linate *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.2 e 6.7.6 del Documento di Registrazione).

Information Technology (IT) degli Aeroporti di Milano

Per la gestione operativa degli Aeroporti di Milano, la Società utilizza una struttura informatica costituita da sistemi integrati e distribuiti sui sedimi aeroportuali.

Le aerostazioni, le aree operative e gli uffici degli Aeroporti di Milano sono dotati di infrastrutture informatiche integrate, che coprono sia le esigenze gestionali e amministrative sia quelle operative del personale e degli operatori, che per mezzo di *personal computer* utilizzano procedure automatizzate, prodotti *software*, soluzioni tecniche specifiche, tra cui quelle che consentono di visualizzare i Movimenti aerei e gestire i sistemi di accettazione passeggeri.

Le infrastrutture informatiche gestiscono e supervisionano anche i principali impianti automatizzati (*BHS* per i bagagli, *Unit Handling System (UHS)* per la gestione delle merci, controllo accessi e videosorveglianza, ecc.).

Presso gli Aeroporti di Milano sono presenti complessivamente 4 *server farm* centrali (ossia una serie di *server* collocati in un ambiente unico in modo da poterne centralizzare la gestione, la manutenzione e la sicurezza), di cui due presso l'Aeroporto di Milano Linate e due presso l'Aeroporto di Milano Malpensa. La totalità dei sistemi è cablata in fibra ottica e distribuita in rete locale ad alta velocità ed affidabilità.

I sistemi gestiti da SEA si caratterizzano secondo la seguente suddivisione funzionale:

- sistemi gestionali e amministrativi;
- sistemi operativi aeroportuali;
- impianti tecnologici di telecomunicazione (comprensivi della telefonia mobile, fissa, radiomobile, *wi-fi*);

- sistemi *software* di base, di gestione reti dati e di sicurezza (*firewall*) ed esercizio e monitoraggio sistemi.

I sistemi gestionali e amministrativi, basati sul sistema SAP R3 (ERP – *Enterprise Resource Planning* – il sistema gestionale integrato utilizzato dalla Società dal 2004), SAP/HR (il *software* gestionale/applicativo che permette la gestione integrata delle risorse umane e della parte relativa a paghe e stipendi), e PITECO (il sistema di gestione dei flussi finanziari) si concentrano sulle funzioni a supporto dei macroprocessi tra cui, processo di approvvigionamento e di gestione dei materiali, di fatturazione aeronautica e non aeronautica, di gestione del personale, rilevazione presenze, paghe. Ai fini della reportistica gestionale ed economica la Società si avvale dei seguenti sistemi di reportistica integrata SAP BW, BO e COGNOS che si interfacciano con l'applicativo SAP.

I sistemi operativi aeroportuali costituiscono la piattaforma applicativa a supporto:

(i) dei processi in carico al gestore aeroportuale (ossia supervisione e coordinamento, gestione risorse fisse di scalo, *Gate*, moli, banchi *Check-in*, *Loading bridge*, esercizio impianti centralizzati per la gestione bagagli e merce, informativa aeroportuale al pubblico ed agli operatori, informativa di scalo – programmazione voli, gestione operativa voli, giornale di scalo-, coordinamento con sistemi ENAV, coordinamento attività di sghiacciamento (*de-icing*), sicurezza – controllo accessi, videosorveglianza, controllo bagagli e riconcilio passeggeri/bagagli); e

(ii) dei processi inerenti all'*handling* (ossia, gestione passeggeri, gestione bagagli, gestione aeromobile, programmazione e assegnazione risorse di *handling*, supervisione e coordinamento voli).

Tra i principali sistemi operativi aeroportuali *sub* (i) figurano:

- *BDV – Base Dati Voli:* il sistema principale che gestisce tutte le informazioni relative ai voli in arrivo e partenza e; tramite cui tutte le informazioni dei voli ricevute attraverso la messaggistica internazionale dagli aeroporti originanti e dagli enti di controllo vengono distribuite agli altri sistemi aeroportuali;
- *FIDS – Flight Information Display System:* sistema per la visualizzazione di informazioni sui voli rivolte ai passeggeri, mediante diversi dispositivi presenti negli Aeroporti di Malpensa e Linate, in grado di fornire informazioni al personale operativo di ciascuno degli aeroporti e dei terminal, oltre che al televideo RAI, Mediaset, ecc.; e
- *CUTE (Common Use Terminal Equipment*): sistema di interfaccia che collega ogni vettore con l'unità informatica centrale del vettore stesso (c.d. *host*).

Tra i principali sistemi di *handling sub* (ii) figurano:

- *DCS (Departure Control System):* sistema di compagnia utilizzati dagli *Handler* (o direttamente dai vettori in autoproduzione) per le operazioni di gestione dei passeggeri e degli aeromobili (*Check-in*, imbarco, bilanciamento aeromobili – c.d. *weigth & balance*-); e
- *PEGASO (Programmazione Esecuzione Governo e Assegnazione Servizi Operativi):* sistema che permette la gestione delle risorse umane e dei mezzi che supportano le attività di *handling*, sia in via programmatica sia in tempo reale.

Per quanto riguarda gli impianti tecnologici, una parte importante ed innovativa è rappresentata dai sistemi *web* (siti, funzioni e-commerce, *mobile*, *touch screen*) che rientrano in una logica di "*On-Line Strategy*" della Società. In questo scenario le piattaforme

applicative di IT permettono la gestione dei siti *web* ed anche di tutte le funzionalità connesse di vendita servizi (*Fast-track*, parcheggi, sale Vip, ecc.) (per maggiori informazioni in merito alla *On-Line Strategy* e al *Fast-track*, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Documento di Registrazione).

Relativamente, invece, alle telecomunicazioni, una rete di trasmissione dati unica connette gli Aeroporti di Milano. L'infrastruttura è ridondata (ossia dotata di "riprotezione" automatica del servizio ottenuta mediante doppi apparati e doppi sistemi di connettività ed alimentazione) e monitorata 24 ore su 24. Sono presenti tutte le tecnologie trasmissive primarie, tra cui trasmissione dati via cablaggio in fibra, *wi-fi*, radiomobile, multi accesso e cellulari aziendali. Le infrastrutture *hardware* si trovano tutte all'interno dei sedimi aeroportuali degli Aeroporti di Milano, tra cui in particolare una centrale telefonica presso l'Aeroporto di Milano Linate e cinque presso l'Aeroporto di Milano Malpensa. Il sistema *wi-fi* è presente sia nei piazzali aeromobili sia all'interno dei terminal a servizio dei passeggeri. E' altresì presente un sistema di *facility management* che permette di gestire tutti gli apparati installati via *web* da remoto.

La sicurezza, così come il monitoraggio dei sistemi finalizzato a garantire il corretto funzionamento delle applicazioni, è gestito da sistemi di sicurezza ad alto contenuto tecnologico (doppi sistemi *firewall* per il controllo degli accessi dall'esterno ed all'interno delle reti locali e geografiche) e da strumenti applicativi a supporto dell'esercizio delle applicazioni e del monitoraggio (sistemi di mercato dedicati al controllo delle reti trasmissive e del funzionamento dei *server* con i relativi *data-base*).

6.1.1.1 L'Aeroporto di Milano Malpensa

Alle date del 30 giugno 2011 e del 31 dicembre 2010, l'Aeroporto di Milano Malpensa è il secondo aeroporto in Italia per numero di Movimenti complessivi di aeromobili e numero di passeggeri (con una crescita, quanto ai Movimenti complessivi di aeromobili, rispettivamente del 3% nel primo semestre 2011 rispetto al primo semestre 2010 e del 3,5% nell'esercizio 2010 rispetto all'esercizio 2009, e, quanto ai passeggeri, rispettivamente, del 5,7% nel primo semestre 2011 rispetto al primo semestre 2010 e del 7,9% nell'esercizio 2010 rispetto all'esercizio 2009). Alle stesse date, l'Aeroporto di Milano Malpensa è, inoltre, il primo aeroporto italiano per quantità di merci aviotrasportate (con una crescita, rispettivamente, del 11,4% nel primo semestre 2011 rispetto al primo semestre 2010 e del 26,6% nell'esercizio 2010 rispetto all'esercizio 2009) ([25]). Al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010 l'Aeroporto di Milano Malpensa rappresenta, rispettivamente, il 13,8% e il 13,8% dei Movimenti complessivi di aeromobili, il 13,3% e il 13,5% del traffico passeggeri ([26]) e il 50,9% e il 49,8% del trasporto merci, registrati nel territorio italiano ([27]).

Collegamenti ferroviari e autostradali

Il collegamento dell'Aeroporto di Milano Malpensa con la città di Milano è assicurato sia da una rete viaria che da una linea ferroviaria (su cui opera anche l'Alta Velocità) la

([25]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

([26]) I passeggeri non includono quelli in transito diretti; con riferimento ai Movimenti, non sono considerati i Movimenti di Aviazione Generale; nelle merci non è considerata la posta.

([27]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

cui stazione di arrivo è situata all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa presso Milano Malpensa 1.

Con riferimento al collegamento ferroviario tra l'Aeroporto di Milano Malpensa e la città di Milano, si evidenzia che tale collegamento è garantito da:

- Frecciarossa ad Alta Velocità: due coppie di treni al giorno effettuano il collegamento tra la città di Firenze e l'Aeroporto di Milano Malpensa in circa 2 ore e 38 minuti (via Milano, Stazione Centrale) e tra l'Aeroporto di Milano Malpensa e la città di Napoli, in circa 5 ore e 48 minuti;
- Malpensa Express, gestito dal Gruppo Ferrovie Nord Milano: vengono effettuate 130 corse giornaliere fra la città di Milano e Milano Malpensa 1, a partire dal quale ogni 15 minuti ([28]) è operativo un servizio di autobus gratuito per il collegamento a Milano Malpensa 2. In particolare:
    - 79 corse, di cui 46 dirette e 33 con fermate intermedie, collegano Milano, Stazione Cadorna; e
    - 51 corse collegano Milano, Stazione Centrale.

Inoltre, per quanto a conoscenza della Società, alla Data del Documento di Registrazione sono in corso di realizzazione, nonché sono programmate per i prossimi esercizi, opere infrastrutturali di sviluppo delle reti autostradale e ferroviaria del Nord Ovest d'Italia che dovrebbero potenziare in modo significativo la raggiungibilità dell'Aeroporto di Milano Malpensa ([29]).

In particolare, quanto alla rete ferroviaria, per quanto a conoscenza dell'Emittente, sono previsti ampliamenti e/o potenziamenti lungo tutte le direttrici di traffico, come illustrati nella seguente tabella "Sviluppo rete ferroviaria":

- ampliamenti lungo tutte le direttrici di traffico (a sud il quadruplicamento della linea Rho-Gallarate ed il collegamento diretto dell'Aeroporto di Milano Malpensa con il polo fieristico di Fiera di Milano-Rho; a nord lo sviluppo delle connessioni con la Svizzera mediante la realizzazione della tratta Arcisate-Stabio e lo sviluppo della rete fra Bellinzona e Gallarate; ad est l'attivazione del servizio passeggeri sulla Saronno–Seregno, ed il prolungamento della tratta fino a Bergamo);
- il potenziamento dell'Alta Velocità (lungo le direttrici Torino-Venezia e Milano-Roma); nonché
- il nuovo collegamento all'Alta Velocità mediante la variante di Galliate e il raddoppio della linea Vanzaghello-Turbigo dovrebbero favorire l'accessibilità allo Aeroporto di Milano Malpensa anche dalla città di Torino. E' inoltre in fase di studio la realizzazione, in parte a cura dell'Emittete e in parte di soggetti terzi, del collegamento ferroviario fra Milano Malpensa 1 e Milano Malpensa 2 dell'Aeroporto di Milano Malpensa, prosecuzione dell'attuale linea ferroviaria che oggi si conclude a Milano Malpensa 1.

([28]) Fonte: www.aeroporto.net.

([29]) Fonte: elaborazioni Nomisma su Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013, Allegato Infrastrutture.

Figura "Sviluppo rete ferroviaria"

1 2 AV: Torino-Milano; Frecciarossa a Malpensa
3 Arcisate – Stabio
4 Vanzaghello e Turbigo
5 Raccordo a "Y" tra le linee di RFI e FNM
6 Variante di Galliate
7 8 Rho – Gallarate; Collegamento T1-T2-Gallarate
9 Saronno-Seregno; Seregno-Bergamo

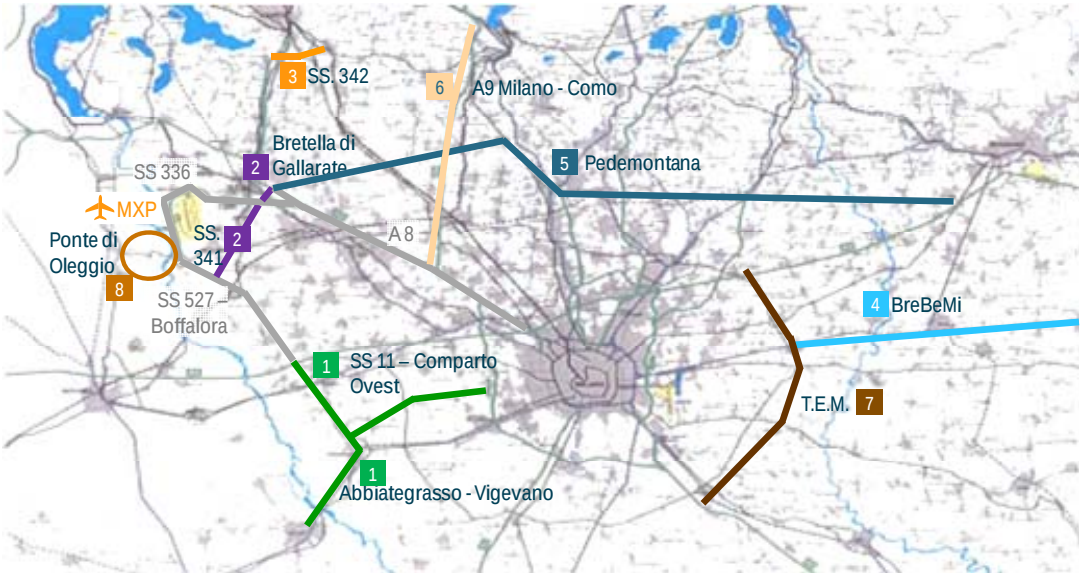
Per quanto concerne i collegamenti viari all'Aeroporto di Milano Malpensa, che alla Data del Documento di Registrazione rappresentano il più importante sistema di collegamento al predetto aeroporto, si segnala che per quanto a conoscenza della Società nei prossimi anni sono previsti investimenti infrastrutturali di ampia portata sulla rete viaria lombarda che interesseranno vaste porzioni del territorio regionale, e il cui completamento dovrebbe avere un impatto positivo sulla qualità dei collegamenti verso gli Aeroporti di Milano, sia in termini di riduzione dei tempi di percorrenza che di facilità di accesso ai predetti aeroporti ([30]). In particolare, come illustrati nella tabella che segue (Figura "Sviluppo rete viaria"), si segnalano tra questi:

- l'autostrada BreBeMi, che dovrebbe facilitare il raggiungimento via strada degli Aeroporti di Milano per i passeggeri provenienti dalla parte orientale della Lombardia e favorire l'ampliamento della *Catchment Area* verso le province del Veneto;
- l'autostrada Pedemontana, che dovrebbe facilitare il raggiungimento via strada degli Aeroporti di Milano per i passeggeri provenienti dalla parte settentrionale della Lombardia;
- la Tangenziale Est Esterna di Milano, che collegherà l'autostrada A1 (proveniente da Napoli-Roma-Firenze-Bologna) con la A4 (Torino-Venezia), che dovrebbe facilitare il raggiungimento via strada degli Aeroporti di Milano per i passeggeri provenienti da località site lungo le citate direttrici autostradali;
- l'ampliamento, con una terza corsia, della A9 Milano-Como-Svizzera; nonché

([30]) Fonte: elaborazioni Nomisma su Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013, Allegato Infrastrutture.

- ulteriori interventi sulla rete stradale, da cui dovrebbe conseguire l'ulteriore ampliamento dell'accessibilità viaria dell'Aeroporto di Milano Malpensa, mediante la facilitazione dei collegamenti del predetto aeroporto con Pavia e le aree di Como-Varese e Novara.

Figura "Sviluppo rete viaria"



1 SS11 Comparto Ovest – Abbiategrasso – Vigevano
2 SS 341 e bretella di Gallarate
3 SS 342 Vedano Olona
4 BRE BE MI
5 Pedemontana
6 Terza corsia A9 Milano - Como
7 Tangenziale Est Milano
8 Ponte di Oleggio

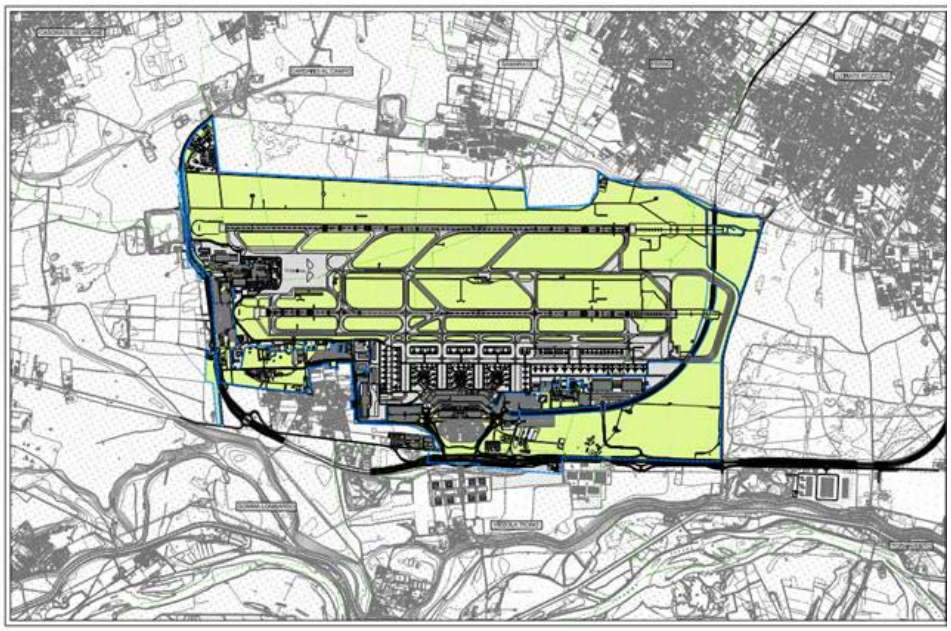
L'assetto aeroportuale

L'Aeroporto di Milano Malpensa si estende su di un'area complessiva di circa 1.220 ettari situata ad una distanza di circa 48 km a Nord Ovest del centro della città di Milano, a cui è collegata attraverso la rete ferroviaria (29 minuti di percorrenza dal centro città senza fermate intermedie), oltre che mediante un sistema viario, anche autostradale, che mette altresì in comunicazione l'Aeroporto di Milano Malpensa con le principali località del Nord Italia e con la Svizzera.

L'Aeroporto di Milano Malpensa (come di seguito illustrato dalla Figura "Assetto aeroportuale Aeroporto di Milano Malpensa") si compone di due terminal passeggeri, caratterizzati da diverse tipologie di traffico, e di un terminal merci. In particolare:

- Milano Malpensa 1 dedicato alla clientela *business* e *leisure* su rotte nazionali, internazionali ed intercontinentali, con aree destinate a vettori di linea e *charter*;
- Milano Malpensa 2 dedicato al traffico *low-cost* di alta fascia;
- Milano Malpensa Cargo interamente dedicato al trasporto merci.

Figura "Assetto aeroportuale Aeroporto di Milano Malpensa"



Infrastrutture di volo

Alla data del 30 giugno 2011, l'Aeroporto di Milano Malpensa dispone di due piste parallele per l'atterraggio ed il decollo, distanti 808 metri tra loro, lunghe 3.920 metri ciascuna e abilitate a tutti gli aeromobili in servizio. Le piste non consentono di effettuare avvicinamenti paralleli indipendenti.

Le piste e i raccordi sono dotati di sistemi luminosi di assistenza al volo e al rullaggio nonché di apparati di radioassistenza per atterraggi strumentali (questi ultimi di proprietà dell'ENAV e gestiti direttamente da tale ente). Tali sistemi vengono generalmente utilizzati negli aeroporti di grandi dimensioni, quali l'Aeroporto di Milano Malpensa, per consentire gli atterraggi in condizioni di visibilità limitata.

Alla data del 30 giugno 2011, il sistema di vie di rullaggio e di raccordi dell'Aeroporto di Milano Malpensa si sviluppa per circa 17,7 km complessivi (26 km se si considerano anche i percorsi di rullaggio sui piazzali). Le piazzole di sosta per gli aeromobili sono 186 (con capacità massima di sosta contemporanea di 140 voli) di cui 104 adiacenti Milano Malpensa 1, 46 a Milano Malpensa 2 e 35 a Milano Malpensa Cargo, ed occupano una superficie di circa 1,3 kmq.

L'Aeroporto di Milano Malpensa è dotato di un servizio di gestione del traffico degli aeromobili sui piazzali aeroportuali ove sostano gli aeromobili, nonché di un sistema c.d. di *Taxiway* ossia di raccordi fra le diverse piste, e fra queste ultime ed i predetti piazzali, che consentono gli spostamenti degli aeromobili propedeutici ai decolli e agli atterraggi.

Aerostazioni passeggeri

L'Aeroporto di Milano Malpensa dispone di due aerostazioni per i passeggeri:

- Milano Malpensa 1, operativo a partire dall'ottobre 1998, dedito alla gestione del traffico dei Voli di Linea, nazionali, internazionali, intercontinentali e *charter*;
- Milano Malpensa 2, dedicato al traffico dei voli *low-cost* di alta fascia.

Milano Malpensa 1, con una superficie complessiva di circa 262,1 mila mq (di cui circa 100 mila mq aperti al pubblico), è stato realizzato secondo uno "schema di tipo modulare" e si compone di un corpo principale (che si sviluppa su 6 piani per una superficie complessiva di circa 216,6 mila mq) e 2 satelliti con una superficie di circa 22,7 mila mq ciascuno, disposti sul piazzale aeromobili, da cui si dipartono i pontili di imbarco dei passeggeri; in particolare, il satellite sud è adibito al traffico da e verso i paesi dell'area Schengen, mentre il satellite centrale è adibito al traffico relativo a tutte le altre destinazioni. I due satelliti sono collegati al corpo principale da un doppio *tunnel* destinato ai passeggeri in arrivo ed in partenza e da un corridoio coperto destinato alla movimentazione dei bagagli. Si segnala che alla Data del Documento di Registrazione, sono in corso l'ampliamento dell'aerostazione e la realizzazione del Terzo satellite di Milano Malpensa 1. A completamento di tali interventi, Milano Malpensa 1 occuperà una superficie di circa 360 mila mq, con un significativo incremento degli spazi a disposizione dei passeggeri sia ai fini del trasporto sia a fini commerciali (per maggiori informazioni *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione).

Alla data del 30 giugno 2011, Milano Malpensa 1 è dotato di 256 *Check-in counter* e 65 *Gate* di cui 20 serviti da *Loading bridge* ed i restanti destinati agli aeromobili posizionati in parcheggi raggiungibili con bus interpista.

Alla stessa data, il 16% circa della superficie del Milano Malpensa 1 aperta al pubblico è dedicato all'esercizio di attività commerciali (punti vendita e di ristorazione, autonoleggio e servizi bancari) e il 5,5% circa ai servizi resi dalle compagnie aree (quali i servizi di *Check-in*, biglietteria, assistenza amministrativa a terra) (per ulteriori informazioni in merito alle attività commerciali ed ai predetti servizi resi dalle compagnie aeree *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2 della presente del Documento di Registrazione).

Alla data del 30 giugno 2011, Milano Malpensa 2 si estende su una superficie complessiva di circa 55 mila mq (di cui circa 30 mila mq aperti al pubblico). Alla predetta data, Milano Malpensa 2 è dotato di 57 *Check-in counter* e 28 *Gate* destinati agli aeromobili posizionati in parcheggi raggiungibili con bus interpista. Alla stessa data, il 17,8% circa della superficie del Milano Malpensa 2 aperta al pubblico è dedicato all'esercizio di attività commerciali e l'1,2% circa ai servizi resi dalle compagnie aeree (per ulteriori informazioni in merito alle attività commerciali ed predetti servizi resi dalle compagnie aeree *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2 della presente del Documento di Registrazione).

Alla data del 30 giugno 2011, lo smistamento dei bagagli presso Milano Malpensa 1 è assicurato da un sistema automatizzato (c.d. *BHS – Baggage Handling System*) che consente il trattamento di 10.650 bagagli/ora mentre il sistema di smistamento dei bagagli presso Milano Malpensa 2 consente il trattamento di 4.800 bagagli/ora. Detti sistemi sono costituiti da impianti aventi differenti e specifiche finalità (quali i controlli di sicurezza dei bagagli di stiva, lo smistamento bagagli verso i punti dove gli stessi vengono prelevati manualmente per il caricamento nei carrelli/contenitori per il trasporto e caricamento sugli aeromobili) e dispongono di una struttura per la riconsegna dei bagagli ai passeggeri. Gli impianti vengono gestiti attraverso diversi sistemi informatici che consentono la movimentazione dei bagagli dai banchi di accettazione, ai controlli di sicurezza ed infine ai predetti punti dove i bagagli vengono prelevati manualmente per le successive operazioni di trasporto e caricamento sugli aeromobili (per ulteriori informazioni in merito alle modalità ed ai termini di gestione, da parte del Gruppo SEA, del sistema di *BHS cfr.* del Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.3 del Documento di Registrazione).

Area merci

Alla data del 30 giugno 2011, l'area merci dell'Aeroporto di Milano Malpensa ha una capacità compresa tra le 500 e le 560 mila tonnellate di merce annua, è interamente dislocata presso Milano Malpensa Cargo e si compone di:

- due edifici laterali di circa 50 mila mq, utilizzati come magazzini cargo; una superficie di circa 14,8 mila mq di tali edifici è dedicata ad uffici per gli *Handler* cargo;
- una palazzina centrale di 6 piani, per complessivi circa 16,2 mila mq, di cui circa 7,2 mila per uffici destinati a società di trasporto, banche, un punto di ristorazione e un ufficio postale.

Con riferimento all'area merci dell'Aeroporto di Milano Malpensa, si segnala che nel corso del 2009 il Gruppo ha iniziato i lavori per la realizzazione del progetto di ampliamento di Milano Malpensa Cargo finalizzato all'aumento della capacità dell'Aeroporto di Milano Malpensa di trattamento delle merci attraverso lo sviluppo delle infrastrutture dello scalo ad esso dedicate. Tale progetto prevede, in particolare, la realizzazione di un nuovo polo logistico per lo stoccaggio ed il transito delle merci, costituito da magazzini, alcuni dei quali direttamente collegati al piazzale aeromobili, grazie al quale l'Emittente prevede di portare la capacità di trattamento delle merci dell'Aeroporto di Milano Malpensa a oltre 1 milione di tonnellate/anno. A tal riguardo si segnala che, al fine della realizzazione del predetto polo logistico, nel corso dell'esercizio 2010 sono proseguite le opere per la copertura del raccordo ferroviario e che nel corso del 2011 sono iniziati gli interventi di urbanizzazione delle aree (consistenti nella realizzazione delle strade a servizio dei magazzini merci e degli allacciamenti alla viabilità principale, nella predisposizione dei necessari allacciamenti dei predetti magazzini alle reti idrica, fognaria, elettrica e del gas già esistenti, nonché nell'esecuzione delle opere di ampliamento del piazzale aeromobili) (per maggiori informazioni in merito alla gestione dell'area merci dell'Aeroporto di Milano Malpensa *cfr.* del Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2(c) del Documento di Registrazione).

Altre infrastrutture

Hangar

Alla data del 30 giugno 2011, l'Aeroporto di Milano Malpensa è dotato di un *hangar* per il ricovero e la manutenzione degli aeromobili, dotato anche di spazi ad uso uffici. Tale infrastruttura è costituita da un edificio principale di circa 7 mila mq, dedicato al ricovero degli aeromobili, e da due moduli laterali identici, ognuno della superficie di circa 8 mila mq. Il predetto *hangar* è attualmente utilizzato, in via esclusiva, da Lufthansa Technik Components Services Milan S.r.l. (società italiana, dedita alla manutenzione degli aeromobili, controllata da Lufthansa Technik, a sua volta facente parte del Gruppo Lufthansa), grazie ad un contratto sottoscritto tra l'Emittente e la stessa Lufthansa Technik Components Services Milan S.r.l., nel 2009, con scadenza al 30 giugno 2012 e rinnovabile alla scadenza per due quinquenni previa richiesta con preavviso di almeno sei mesi rispetto alla relativa scadenza. In forza di tale contratto Technik Components Services Milan S.r.l. offre servizi di manutenzione aeromobili alle compagnie aeree presenti nell'Aeroporto di Milano Malpensa (per maggiori informazioni *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2(d) del Documento di Registrazione).

Centrale di cogenerazione

L'Aeroporto di Milano Malpensa dispone di una Centrale di cogenerazione, situata sul sedime aeroportuale, che mediante la combustione di gas metano, produce in maniera combinata energia elettrica ed Energia termica (che può essere trasformata in energia frigorifera), consentendo allo scalo di essere indipendente dalla rete nazionale per

l'approvvigionamento di energia elettrica e termica. L'impianto di Malpensa ha una capacità di produzione massima annua stimata pari a:

- 613 GWh per l'energia elettrica, con una potenza elettrica installata di 70 MWe .
- 543 GWh per l'Energia termica, con una potenza termica installata di 62 MWt .

La Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa ha prodotto e venduto circa 342,5 GWh di energia elettrica nell'esercizio 2010 e 175,1 GWH nel primo semestre 2011, e 271,6 GWh di Energia termica nell'esercizio 2010 e 123,1GWh nel primo semestre 2011. L'energia elettrica e l'Energia termica prodotte hanno coperto, in via prioritaria, i fabbisogni dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Le quantità di energia elettrica, Energia termica ed energia frigorifera non necessarie al predetto aeroporto vengono cedute attraverso la Borsa Elettrica o direttamente ad alcuni privati, grazie ad appositi accordi bilaterali sottoscritti con clienti finali (per la descrizione delle modalità e termini di gestione della centrale di cogenerazione da parte del Gruppo e degli accordi con clienti finali, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.4 e Capitolo XIX, Paragrafi 19.1.5 e 19.2.2. del Documento di Registrazione.

Parcheggi

Alla data del 31 dicembre 2010, l'Aeroporto di Milano Malpensa dispone complessivamente di 17.983 posti auto, di cui 10.771 presso Milano Malpensa 1, 4.504 presso Milano Malpensa 2, 1.159 posti auto (riservati agli operatori aeroportuali) presso Milano Malpensa Cargo e 1.609 posti auto (riservati agli operatori aeroportuali) nell'area del sedime dell'Aeroporto di Milano Malpensa compresa tra Milano Malpensa 1 e Milano Malpensa 2.

In particolare, Milano Malpensa 1 dispone di 4 parcheggi per un totale di circa 7.221 posti auto, dedicati alle diverse tipologie di fruitori dello scalo:

- un parcheggio "*P1 Long term"* dotato di 1.100 posti auto scoperti;
- un parcheggio multipiano "*P2 Executive"* dotato di 3.160 posti auto coperti;
- un parcheggio "*P3 Express"* di 1.650 posti auto scoperti, collegato a Milano Malpensa 1 da *tapis roulant*;
- un parcheggio "*P4 Holiday*" di 1.311 posti auto scoperti, dedicato alla lunga sosta.

Milano Malpensa 1 è inoltre dotato di ulteriori 486 posti auto riservati alla sosta breve, di 2.563 posti auto riservati agli operatori aeroportuali ed ai dipendenti della Società e di 280 posti auto per i taxi.

Milano Malpensa 2 dispone, invece, di un parcheggio "*P5 Easy"* dotato di 3.000 posti auto coperti e scoperti destinati ai passeggeri, di 314 posti auto dedicati alla sosta breve, di 1.160 posti auto per i dipendenti di SEA e gli altri operatori aeroportuali e di 20 posti auto per i taxi (per la descrizione di modalità e termini di gestione dei parcheggi dell'Aeroporto di Milano Malpensa *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2 del Documento di Registrazione).

Al fine di agevolare ulteriormente la fruizione dei parcheggi dello scalo, SEA, in collaborazione con la società Telepass S.p.A. ha introdotto una modalità di pagamento della sosta mediante l'utilizzo del sistema di pagamento elettronico "telepass" (gestito dalla omonima e sopra citata società) evitando quindi la sosta delle auto al momento dell'uscita (per maggiori informazioni in merito ai rapporti tra SEA e Telepass S.pA. relativi al servizio "telepass" *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2 del Documento di Registrazione).

Hotel

Sul sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa è operativo dall'ottobre 2010 un hotel appartenente alla catena internazionale "Sheraton" focalizzato principalmente sulla clientela "*business*" e "*leisure*".

Tale hotel, di categoria 4 stelle, dotato di oltre 400 camere, nonché, tra l'altro, di un ristorante interno, di un centro congressi e di un centro benessere ([31]), è situato di fronte a Milano Malpensa 1, cui è collegato mediante un passaggio coperto, e sopra la stazione ferroviaria che collega Milano Malpensa 1 al centro della città di Milano. Ciò lo rende pertanto, facilmente raggiungibile da parte della clientela e dei passeggeri dell'Aeroporto di Milano Malpensa (per ulteriori informazioni in merito all'hotel Sheraton *cfr.* del Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2 del Documento di Registrazione).

Al fine di fornire un'offerta alberghiera diversificata in ragione delle differenti esigenze di tutti i *target* di passeggeri e utenti dell'Aeroporto di Milano Malpensa, l'Emittente ha inoltre intrapreso un progetto per la realizzazione, ad opera di un soggetto terzo, di un hotel a tre stelle, nei pressi dell'area partenze di Milano Malpensa 2, a marchio iSleep, dotato, tra l'altro, di camere in numero non inferiore a 150, nonchè di un'area di ristorazione interna e di una *meeting room*, e destinato a soddisfare, in particolare, a completamento del servizio offerto dall'hotel Sheraton, le esigenze e richieste della clientela *low-cost*, che rappresenta la tipologia di passeggeri principalmente servita da Milano Malpensa 2 (per maggiori informazioni in merito all'hotel a marchio iSleep *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2 del Documento di Registrazione).

Principali dati di traffico

Alla Data del Documento di Registrazione, il modello di traffico sviluppato e gestito dall'Aeroporto di Milano Malpensa è definibile come "*Big point*", ossia un modello di traffico ibrido che coniuga la presenza di servizi "*Point to point*" (caratterizzati da collegamenti destinati a servire, con voli diretti, due scali, senza prevedere possibilità di prosecuzione verso altre destinazioni, con il medesimo biglietto) con il sistema di Feederaggio applicato dal modello *Hub* e finalizzato a convogliare i passeggeri in prosecuzione verso destinazioni di lungo raggio. Tale sistema ibrido può essere sviluppato in presenza di una forte *Catchment Area* che garantisce un volume di traffico passeggeri tale da attrarre le compagnie aeree che sono, a loro volta, in grado di offrire una gamma completa di collegamenti.

Attraverso tale modello, l'aeroporto può svolgere funzione sia di connessione tra destinazioni a corto raggio sia di smistamento del traffico in transito verso destinazioni di lungo raggio, consentendo l'utilizzo delle proprie infrastrutture per agevolare i passeggeri dei voli in coincidenza.

La principale implicazione di tale modello, che deriva della presenza di passeggeri in transito anche in assenza di un vettore di riferimento, è rappresentata dalla necessità di orientare parte degli investimenti e dei processi al servizio ottimale di questa tipologia di traffico e di dedicare personale all'assistenza dei medesimi passeggeri al fine di agevolare il transito di questi ultimi verso la propria rispettiva destinazione finale.

Nel contesto e in ragione del modello di traffico dell'Aeroporto di Milano Malpensa, l'Emittente ha avviato il progetto c.d. "ViaMilano" che consiste nell'offerta ai passeggeri di un servizio che consente la combinazione di due o più tratte in coincidenza tra loro, anche se operate da vettori differenti (sia che operino Voli di Linea sia Voli *Low Cost*)

([31]) Fonte: www.sheratonmilanmalpensa.it.

pur in assenza di accordi fra gli stessi. Tale progetto ha l'obiettivo di ampliare il numero delle combinazioni di viaggio a disposizione dei passeggeri, offrendo una maggiore flessibilità di orari e consentendo, in taluni casi, anche di acquistare i biglietti di viaggio a condizioni più favorevoli (per maggiori informazioni in merito al progetto "ViaMilano" *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Documento di Registrazione).

Il modello di traffico sviluppato e gestito dall'Aeroporto di Milano Malpensa nel segmento passeggeri è caratterizzato dalla presenza da una molteplicità di vettori. L'ampio bacino di riferimento, infatti, è in grado di generare significativi volumi di traffico passeggeri sulle rotte a prescindere dal vettore che le opera, consentendo di frazionare l'offerta di voli tra più vettori e agevolandone l'eventuale sostituzione.

Nel segmento merci, l'Aeroporto di Milano Malpensa – primo in Italia ([32]) e tra i primi in Europa – opera in un bacino di riferimento caratterizzato da un'elevata richiesta di trasporto merci via aerea, tale da non poter essere soddisfatta per intero, alla Data del Documento di Registrazione, dall'offerta di voli *All cargo* da parte dei vettori operanti in tale area. Ne consegue che parte delle merci generate in tale bacino viene trasportata via gomma verso scali di altri paesi europei (le cosiddette "fughe di merci"). In particolare, ove in Italia si registrasse un'incidenza di merce aviotrasportata sul totale degli scambi commerciali allineata a quella di Francia e Germania, le merci "in fuga" via gomma sarebbero calcolate in circa 350.000 tonnellate ([33]). Al fine di contrastare tali "fughe di merci", tra gli investimenti futuri è previsto l'ampliamento di Milano Malpensa Cargo che dovrebbe portare, ad un raddoppiamento della capacità di tale struttura (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2.3 del Documento di Registrazione).

L'attrattività dell'Aeroporto di Milano Malpensa nel segmento cargo è confermata dalla presenza di voli intercontinentali, anche di tipo *All cargo*, verso le destinazioni a maggiore sviluppo economico, operati dai principali vettori internazionali.

Andamento del traffico aereo gestito dall'Aeroporto di Milano Malpensa nel decennio 2000-2010

Nel periodo 2000-2010, l'andamento del traffico passeggeri nell'Aeroporto di Milano Malpensa (come illustrato nella seguente Figura "Andamento traffico passeggeri Malpensa 2000-2010") è stato caratterizzato in maniera significativa dagli effetti, diretti ed indiretti, derivanti da alcuni eventi sia di carattere internazionale che peculiari dello scalo. In particolare, nel periodo considerato, il mercato del trasporto aereo internazionale ha dovuto fronteggiare le conseguenze degli attacchi terroristici negli Stati Uniti del 2001, le tensioni geo-politiche dell'area mediorientale culminate con la guerra in Iraq e i disordini in Afghanistan, nonché la diffusione della sindrome S.A.R.S. e l'eruzione del vulcano islandese Eyiafjallajökull; più in generale, l'andamento del traffico aereo ha altresì risentito degli effetti della crisi economica e finanziaria internazionale (per maggiori informazioni in proposito *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.4.2 del Documento di Registrazione).

L'Aeroporto di Milano Malpensa ha inoltre subito la decisione di Alitalia di rinunciare all'*Hub* dello stesso aeroporto e di trasferire, da fine marzo 2008, la gran parte dei propri voli, in particolare i Voli di Lungo Raggio, nello scalo di Roma Fiumicino (c.d. *De-hubbing* di Malpensa) (per maggiori informazioni in proposito *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafi 6.4.1 del Documento di Registrazione).

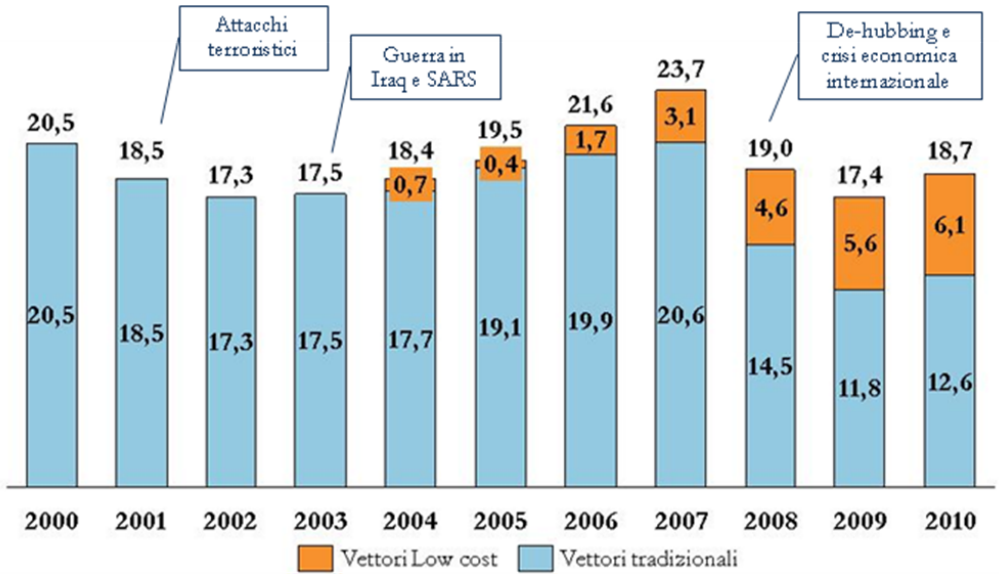
([32]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

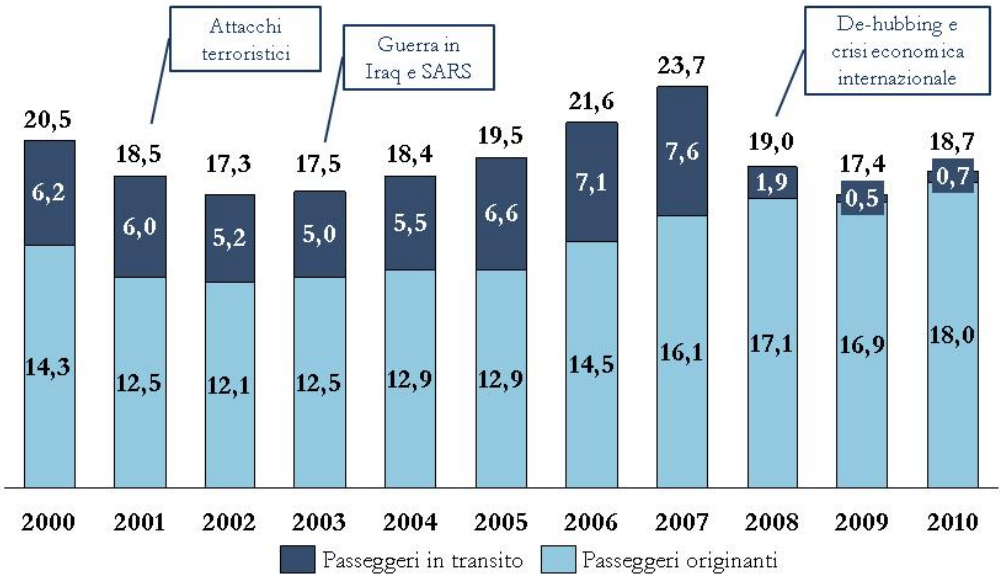
([33]) Fonte: dati al 2008 – elaborazioni Roland Berger su dati Eurostat 2010.

L'andamento del traffico passeggeri dell'Aeroporto di Milano Malpensa (come illustrato nelle seguenti Figure "Andamento traffico passeggeri Malpensa 2000-2010") evidenzia come il Gruppo SEA sia stato capace di reagire a tali fattori di crisi favorendo non solo il recupero dei volumi di passeggeri gestiti dallo scalo antecedentemente a tali eventi, ma anche stimolando la crescita del traffico sullo scalo.

Con riferimento al c.d. *De-hubbing*, in particolare, si segnala che lo stesso ha determinato, su Milano Malpensa 1, una diminuzione del traffico gestito da Alitalia di 7,8 milioni di passeggeri nel 2008 (rispetto al 2007) e 2,1 milioni nel 2009 (rispetto al 2008), prevalentemente dovuta alla drastica riduzione dei passeggeri in transito serviti da Alitalia, la cui la politica, promossa da SEA, di attrazione di nuovi vettori e di sviluppo di frequenze da parte delle compagnie aeree già presenti ha contrapposto un incremento di circa 1,7 milioni di passeggeri nel triennio 2008-2010. A tale recupero di traffico si deve aggiungere la crescita di circa 2,9 milioni di passeggeri del traffico gestito da easyJet (crescita media annua del 49,7% nel periodo 2006-2010) che a partire dal 2008, ad esito del trasferimento dei vettori *charter* presso Milano Malpensa 1, è divenuto il principale operatore presso Milano Malpensa 2.

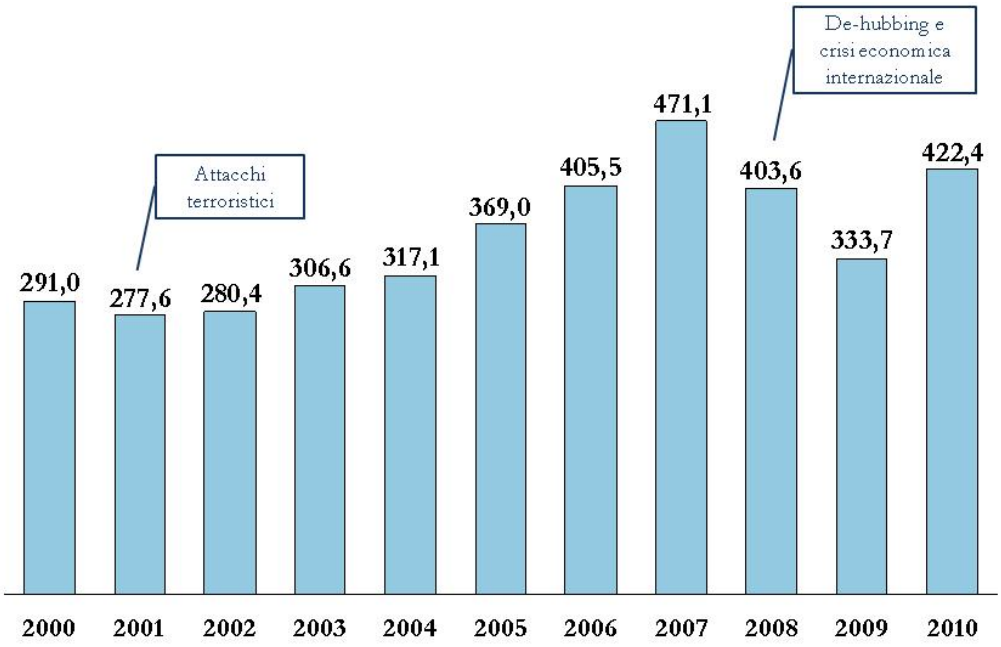
Figura "Andamento traffico passeggeri Malpensa 2000-2010" (milioni di passeggeri)





Nel periodo 2000-2010, l'andamento del traffico merci nell'Aeroporto di Milano Malpensa (come illustrato nella seguente Figura "Andamento traffico merci Malpensa 2000-2010") è stato caratterizzato da una progressiva crescita dei volumi trattati, fino al 2008 quando il *De-hubbing* operato da Alitalia, con il trasferimento dei Voli a Lungo Raggio per i passeggeri sullo scalo di Roma Fiumicino, ha significativamente ridotto il traffico merci *belly* (ossia le merci trasportate nelle stive degli aeromobili passeggero). Tale situazione è stata resa ancora più complessa dalla scelta di Alitalia di dismettere completamente il settore del trasporto merci *All cargo* a partire da inizio 2009. Tali due fenomeni hanno determinato una riduzione del traffico merci sullo scalo di 82,6 mila tonnellate nel 2008 e di ulteriori 102,5 mila nel 2009, cui SEA ha contrapposto una politica di attrazione di nuovi vettori *All cargo* che non solo hanno permesso di recuperare, tra il 2008 e il 2010, complessivamente 146,2 mila tonnellate (15,1 mila tonnellate nel 2008, 32,6 mila tonnellate nel 2009 e 98,5 mila tonnellate nel 2010) del traffico precedentemente servito da Alitalia, ma anche di attestarsi, a fine 2010, su livelli di traffico merci superiori al 2008 e inferiori unicamente a quelli del 2007 (massimo storico dello scalo di Milano Malpensa Cargo).

Figura "Andamento trasporto merci Malpensa 2000-2010" (migliaia di tonnellate di merci)



Traffico passeggeri (2008-2010) e primo semestre 2011

Per quanto attiene all'ultimo triennio (2008-2010) e al primo semestre 2011, il traffico passeggeri nell'Aeroporto di Milano Malpensa, a fronte dell'impatto negativo causato dal *De-hubbing* di Alitalia (efficace a partire da fine marzo 2008), è stato sostenuto, tra gli altri, dall'ingresso di nuovi vettori, dall'introduzione di nuovi servizi, e dal significativo aumento delle frequenze da parte di vettori già presenti su rotte già operate, come illustrato nelle successive tabelle. Tale risultato è stato raggiunto anche grazie alla revisione di alcuni Accordi Bilaterali e alle autorizzazioni provvisorie concesse da ENAC in base al D.L. 29 novembre 2008 n. 185 (successivamente convertito in legge dalla Legge 28 gennaio 2009, n. 2) che consentono di superare i vincoli inizialmente previsti permettendo a vettori extra UE di operare sullo scalo nelle more della revisione di tali Accordi Bilaterali (per ulteriori informazioni in merito alla citata disciplina regolante gli Accordi Bilaterali ed alle autorizzazioni provvisorie concesse dall'ENAC *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.6 del Documento di Registrazione).

Le seguenti tabelle forniscono un quadro illustrativo delle misure realizzate dal Gruppo nel triennio 2008-2010 che hanno contribuito alla ripresa del volume di traffico dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Tabelle "Misure realizzate dal Gruppo nel triennio 2008-2010"

	2008	**2009**	**2010**	**TOTALE**
Nuovi vettori	15	15	9	39

	2008	**2009**	**2010**	**TOTALE**
Nuovi servizi (*)	118	91	106	315
Incremento frequenze da parte di vettori già presenti su rotte già operate dai medesimi	520	327	228	1.075

Aumento complessivo di frequenze settimanali (nuovi servizi + incremento frequenze)	**638**	**418**	**334**	**1.390**

(*) Per nuovi servizi si intendono l'introduzione di nuove destinazioni servite da vettori già operanti negli Aeroporti di Milano, ovvero nuovi vettori che operano su rotte già servite, ovvero ancora nuovi vettori che servono nuove destinazioni.

Tabella "Nuovi Accordi Bilaterali Malpensa"

Nuovi Accordi Bilaterali		
Paese	**Periodo**	**Effetti rilevanti sul traffico di Milano Malpensa**
2008		
1 Egitto	gennaio	Incremento frequenze e ingresso nuovi vettori
2 Israele	aprile	Incremento frequenze e ingresso nuovi vettori
2009		
1 Corea del Sud	febbraio	Introduzione nuova destinazione, incremento frequenze e ingresso nuovi vettori passeggeri e *All cargo*
2 Cina	marzo	Incremento di destinazioni, incremento frequenze e ingresso nuovi vettori passeggeri e *All cargo*
3 Taiwan	aprile	Nessun effetto rilevante
4 Singapore	maggio	Incremento frequenze
5 Qatar	maggio	Incremento frequenze
6 Giappone	giugno	Incremento frequenze
7 E.A.U.	giugno	Incremento frequenze
8 Sri Lanka	luglio	Incremento frequenze
9 Giordania	luglio	Incremento frequenze
10 Ucraina	luglio	Incremento di destinazioni, incremento frequenze e ingresso nuovi vettori passeggeri
11 Georgia	ottobre	Nessun effetto rilevante
12 Kuwait	novembre	Nessun effetto rilevante
2010		
1 Panama	gennaio	Nessun effetto rilevante
2 Vietnam	marzo	Nessun effetto rilevante
3 Russia	luglio	Rotte transiberiane per i voli *All cargo*
4 Croazia	settembre	Nessun effetto rilevante
5 Bahrain	novembre	Nuova destinazione e incremento frequenze
6 Brasile	novembre	Nessun effetto rilevante
7 Serbia	dicembre	Nessun effetto rilevante
8 Kosovo	dicembre	Nessun effetto rilevante
2011		
1 Ucraina	febbraio	Nessun effetto rilevante
2 Israele	febbraio	Incremento frequenze nel prossimo futuro
3 India	aprile	*Code sharing* su voli domestici
4 Hong Kong	aprile	Incremento frequenze
5 Cina	aprile	Incremento frequenze
6 Arabia Saudita	maggio	Incremento frequenze di voli passeggeri e *All cargo*

Tabella "Autorizzazioni provvisorie concesse da ENAC post D.L. 185/2008"

Vettore	Destinazione	Frequenze settimanali	Servizio
Emirates	Dubai	7	Passeggeri
Belavia	Minsk	3	Passeggeri
Cathay Pacific	Hong Kong	7	Cargo
Qatar Airways	Doha	1	Cargo
Nippon Cargo	Tokio-Narita	1	Cargo
Air Moldova	Kishinev	2	Passeggeri
Cargolux	Hong Kong	2	Cargo
Air Bridge Cargo	Mosca	2	Cargo
Saudi Arabian	Jeddah/Riyadh	3	Cargo
Saudi Arabian	Jeddah/Riyadh	4	Passeggeri
Cathay Pacific	Hong Kong	4	Passeggeri
Great Wall Cargo	Madras	2	Cargo
Tunis Air (*)	Tunisi/Tozeur	7	Passeggeri
Afriqiyah	Tripoli	3	Passeggeri
Lybian Arab	Tripoli	1	Passeggeri
Turkish Airlines	Antalya/Bodrum	4	Passeggeri

(*) La compagnia area Tunis Air ha ottenuto un incremento della propria frequenza settimanale, passando dagli originari 5 voli settimanali agli attuali 7.

A conferma di quanto indicato in merito alla ripresa del traffico aereo dell'Aeroporto di Milano Malpensa a partire dall'esercizio 2010, si segnala che nello stesso esercizio 2010 il numero complessivo di passeggeri è stato pari a 18,7 milioni ([34]) con un incremento del 7,9% ([35]) rispetto al 2009 (a fronte di 19 milioni di passeggeri registrati nel 2008 e tenuto conto che tale dato risente del fatto che sino al marzo dello stesso 2008 l'Aeroporto di Milano Malpensa era l'*Hub* di Alitalia), dei quali circa 3,7 milioni (pari al 19,6%) per traffico nazionale, circa 9,6 milioni (pari al 51%) per traffico da e verso i paesi dell'Unione Europea e circa 5,5 milioni (pari al 29,4%) per traffico relativo a destinazioni extraeuropee, di cui oltre 4,9 milioni su rotte intercontinentali. A ulteriore conferma della predetta ripresa del traffico dell'Aeroporto di Milano Malpensa si segnala che, nel corso del primo semestre 2011, il numero complessivo di passeggeri è stato pari a 9,1 milioni ([36]) con un incremento del 5,7% ([37]) rispetto al primo semestre 2010, dei quali circa 1,9 milioni (pari al 20,7%) per traffico nazionale, circa 4,7 milioni (pari al 51,4%) per traffico da e verso i paesi dell'Unione Europea e circa 2,5 milioni (pari al

([34]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). Il dato relativo ai passeggeri non include i passeggeri in transito diretto. Il dato relativo ai Movimenti non include i Movimenti dell'Aviazione Generale. Il dato relativo alla merce non include la corrispondenza postale.

([35]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). Il dato relativo ai passeggeri non include i passeggeri in transito diretto. Il dato relativo ai Movimenti non include i Movimenti dell'Aviazione Generale. Il dato relativo alla merce non include la corrispondenza postale.

([36]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). Il dato relativo ai passeggeri non include i passeggeri in transito. Il dato relativo ai Movimenti non include i Movimenti dell'Aviazione Generale. Quanto alla merce non è inclusa la posta.

([37]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). Il dato relativo ai passeggeri non include i passeggeri in transito. Il dato relativo ai Movimenti non include i Movimenti dell'Aviazione Generale. Quanto alla merce non è inclusa la posta.

27,9%) per traffico relativo a destinazioni extraeuropee, di cui oltre 2,2 milioni su rotte intercontinentali.

In particolare, nel medesimo esercizio il numero dei passeggeri *low-cost* è stato pari a circa 6,3 milioni, in crescita del 10,3% rispetto all'anno precedente, corrispondenti a circa il 33,6% dei passeggeri dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Nel corso del primo semestre del 2011 il numero dei passeggeri *low-cost* è stato pari a circa 3,3 milioni, in crescita del 15,6% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, pari a circa il 36,6% dei passeggeri dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Tabella "Traffico passeggeri Milano Malpensa"

Tipologia di traffico passeggeri	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var%	2010	2009	Var%	2008	Var%
Nazionale	1.886.741	1.670.316	13,0%	3.663.611	3.040.874	20,5%	3.086.251	-1,5%
Internazionale intra UE	4.695.507	4.376.550	7,3%	9.552.645	8.990.024	6,3%	9.666.505	-7,0%
Internazionale extra UE	2.548.847	2.589.788	-1,6%	5.497.931	5.318.704	3,4%	6.261.430	-15,1%
- di cui intercontinentale	2.232.772	2.332.929	-4,3%	4.909.498	4.738.547	3,6%	4.938.620	-4,1%
TOTALE	**9.131.095**	**8.636.654**	**5,7%**	**18.714.187**	**17.349.602**	**7,9%**	**19.014.186**	**-8,8%**

Nel corso 2010, il traffico passeggeri gestito da Milano Malpensa 1 è stato prevalentemente rappresentato da Clientela *leisure* (circa il 57%) e da passeggeri che hanno viaggiato per motivi di lavoro (33%); coloro che hanno usufruito per motivi differenti rispetto a quelli dei precedenti passeggeri, sono stati pari all'8% ([38]).

Nel corso 2010, il traffico passeggeri gestito da Milano Malpensa 2 è stato prevalentemente rappresentato da Clientela *leisure* (59%) e da passeggeri che hanno viaggiato per motivi di lavoro (27%) ([39]).

La seguente tabella illustra l'andamento del traffico passeggeri gestito rispettivamente da Milano Malpensa 1 e Milano Malpensa 2 nel triennio 2008-2010, nonché nel primo semestre 2011 confrontato con il primo semestre 2010.

	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var.%	2010	2009	Var.%	2008	Var.%
Milano Malpensa 1	6.428.276	6.223.411	3,3%	13.590.594	12.693.300	7,1%	14.108.027	-10,0%
Milano Malpensa 2	2.702.819	2.413.243	12,0%	5.123.593	4.656.302	10,0%	4.906.159	-5,1%
Totale Aeroporto di Milano Malpensa	**9.131.095**	**8.636.654**	**5,7%**	**18.714.187**	**17.349.602**	**7,9%**	**19.014.186**	**-8,8%**

La seguente tabella illustra l'andamento del traffico passeggeri gestito da Milano Malpensa 1 nell'esercizio 2010, e nel primo semestre 2011, per ciascuna direttrice di traffico.

Tabella "Traffico passeggeri Milano Malpensa 1 per area geografica al 31 dicembre 2010 e al 30 giugno 2011"

Area Geografica	Percentuale sul volume complessivo di passeggeri nell'esercizio 2010 pari a 13,6 milioni	Percentuale sul volume complessivo di passeggeri nel primo semestre del 2011 pari a 6,4 milioni
Europa	67,6%	69,4%
Africa	11,9%	8,0%
Nord America	3,9%	4,4%

([38]) Fonte: Studio SWG – Il profilo dei passeggeri – febbraio 2011.

([39]) Fonte: Studio SWG – Il profilo dei passeggeri – febbraio 2011.

Centro/Sud America	4,1%	4,5%
Estremo Oriente	5,3%	6,5%
Medio Oriente	7,2%	7,3%

A fronte dei passeggeri registrati dall'Aeroporto di Milano Malpensa poc'anzi indicati, nell'esercizio 2010 e nel primo semestre 2011, i Movimenti complessivi nell'Aeroporto di Milano Malpensa sono stati, rispettivamente, pari a circa 190 mila e a circa 93,1 mila, con un incremento, rispettivamente, del 3,5% rispetto al 2009 e del 3,0% rispetto al primo semestre 2010 ([40]), suddivisi per destinazione, come illustrato nella seguente tabella.

Tabella "Movimenti Malpensa per tipologia"

Tipologia di movimento	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var%	2010	2009	Var%	2008	Var%
Nazionale	18.666	16.560	12,7%	35.592	32.514	9,5%	38.851	-16,3%
Internazionale intra UE	53.744	52.910	1,6%	109.708	106.766	2,8%	119.259	-10,5%
Internazionale extra UE	20.719	20.955	-1,1%	44.280	43.902	0,9%	54.731	-19,8%
- di cui intercontinentale	17.587	18.183	-3,3%	38.142	36.946	3,2%	37.399	-1,2%
TOTALE	**93.129**	**90.425**	**3,0%**	**189.580**	**183.182**	**3,5%**	**212.841**	**-13,9%**

Traffico passeggeri -Vettori e destinazioni

Quanto ai vettori che operano presso l'Aeroporto di Milano Malpensa si segnala che, alla data del 30 giugno 2011, l'Aeroporto di Milano Malpensa è stato utilizzato da 118 ([41]) compagnie aeree (124 al 31 dicembre 2010 ([42]) di cui 9 nazionali (11 al 31 dicembre 2010), 50 intra UE (49 al 31 dicembre 2010) e 59 extra UE, (64 al 31 dicembre 2010). Con riferimento al numero delle compagnie aeree, si precisa che la riduzione del numero di compagnie aeree nel primo semestre 2011 rispetto al 31 dicembre 2010 è legata alla maggiore offerta di voli nella seconda parte dell'anno, connessa, in particolare, al periodo estivo e alle festività natalizie.

La distribuzione del traffico presso l'Aeroporto di Milano Malpensa è caratterizzata dalla presenza di Star Alliance che, alla data del 30 giugno 2011, rappresenta, rispettivamente, il 24,3% del traffico passeggeri (il 23,4% al 31 dicembre 2010) ([43]) e il 30,5% dei Movimenti (il 30,1% al 31 dicembre 2010) ([44]) dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Con riferimento alle altre alleanze di vettori presenti nell'Aeroporto di Milano Malpensa, si segnalano inoltre Sky Team e One World, che alla data del 30 giugno 2011, rappresentano, rispettivamente, il 15,8% (16,2% al 31 dicembre 2010) e il 5% (5,4% al 31 dicembre 2010) del traffico passeggeri dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

La seguente figura illustra le prime 10 compagnie aeree, in termini di incidenza percentuale sul numero complessivo di passeggeri, che hanno operato sull'Aeroporto di

([40]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). Con riferimento ai Movimenti, quest'ultimi non comprendono quelli dell'Aviazione Generale.

([41]) Il dato semestrale computa le compagnie aeree che nel corso del primo semestre 2011 hanno affettuato almeno 5 Movimenti.

([42]) Il dato annuale computa le compagnie aeree che nel corso dell'esercizio 2010 hanno affettuato almeno 10 Movimenti.

([43]) Per i dati relativi al traffico passeggeri non sono stati considerati i voli All Cargo.

([44]) Per i dati relativi ai Movimenti non sono stati considerati i voli c.d *ferry* (voli finalizzati a riportare un aeromobile alla base, a riposizionare un aeromobile vuoto o posizionare un aeromobile da /verso una base di manutenzione).

Milano Malpensa, rispettivamente, nel corso dell'esercizio 2010 e nel corso del primo semestre 2011.

Figura "Passeggeri: primi 10 vettori Malpensa al 31 dicembre 2010 e al 30 giugno 2011"

31 dicembre 2010		30 giugno 2011	
Vettore	**% sul traffico passeggeri dell'aeroporto di Milano Malpensa**	**Vettore**	**% sul traffico passeggeri dell'aeroporto di Milano Malpensa**
easyJet	27,3	easyJet	29,5
Gruppo Lufthansa	11,5	Gruppo Lufthansa	12,0
Gruppo Alitalia	9,5	Gruppo Alitalia	9,1
Meridiana	2,7	Meridiana	2,5
Air France	2,2	Neos	2,4
Neos	2,1	Air France	2,1
Emirates	2,0	Emirates	2,0
Blue Panorama	1,7	Blue Panorama	1,8
KLM	1,7	Air Berlin	1,7
Air Berlin	1,6	Vueling Airlines	1,7
Altri vettori	37,7	Altri vettori	35,3

Al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010, l'Aeroporto di Milano Malpensa è collegato, rispettivamente, con 180 ([45]) e 167 scali nazionali e internazionali.

Le seguenti tabelle illustrano le principali destinazioni dei voli in partenza, rispettivamente, da Milano Malpensa 1 e Milano Malpensa 2, al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010, in termini di incidenza percentuale sul rispettivo numero complessivo di passeggeri.

Tabella "Destinazione voli passeggeri Milano Malpensa 1 al 31 dicembre 2010"(*)

Prime 10 destinazioni intercontinentali		**Prime 10 destinazioni intra europee**	
Destinazione	**% su traffico dell'area**	**Destinazione**	**% su traffico dell'area**
New York	79,2% del Nord America	Parigi	5,7%
Dubai	30,2% del Medio Oriente	Londra	5,6%
San Paolo	32,9% del Centro/Sud America	Madrid	4,4%
Tokyo	23,3% dell'Estremo Oriente	Roma	4,0%
Doha	11,7% del Medio Oriente	Barcellona	3,9%
Mombasa	6,9% dell'Africa	Amsterdam	3,6%
Shanghai	14,3% dell'Estremo Oriente	Monaco	3,6%
Singapore	12,6% dell'Estremo Oriente	Napoli	3,5%
Abu Dhabi	6,5% del Medio Oriente	Francoforte	3,5%
Bangkok	11,8% dell'Estremo Oriente	Vienna	3,3%

(*) Le destinazioni del Nord Africa non sono considerate come destinazioni intercontinentali.

([45]) Il dato semestrale computa le destinazioni che hanno movimentato un volume di passeggeri superiore a 500 unità.

Tabella "Destinazione voli passeggeri Milano Malpensa 1 al 30 giugno 2011" (*)

Prime 10 destinazioni intercontinentali		Prime 10 destinazioni intraeuropee	
Destinazione	**% su traffico dell'area**	**Destinazione**	**% su traffico dell'area**
New York	73,0% del Nord America	Parigi	5,1%
Dubai	42,5% del Medio Oriente	Londra	5,0%
San Paolo	30,7% del Centro/Sud America	Catania	4,3%
Tel Aviv	17,9% del Medio Oriente	Monaco	4,0%
Doha	15,0% del Medio Oriente	Vienna	4,0%
Delhi	14,8% dell'Estremo Oriente	Francoforte	3,8%
Mombasa	11,7% dell'Africa	Barcellona	3,6%
Singapore	14,0% dell'Estremo Oriente	Madrid	3,4%
Shanghai	13,3% dell'Estremo Oriente	Napoli	3,4%
Male	12,7% dell'Estremo Oriente	Roma	3,3%

(*) Le destinazioni del Nord Africa non sono considerate come destinazioni intercontinentali.

Tabella "Destinazione voli passeggeri Milano Malpensa 2 al 31 dicembre 2010"

Destinazione	% sul traffico di Milano Malpensa 2
Londra	8,9%
Parigi	8,2%
Napoli	7,7%
Roma	6,6%
Palermo	5,2%
Catania	5,2%
Amsterdam	4,7%
Madrid	4,5%
Barcellona	4,3%
Lamezia Terme	3,7%

Tabella "Destinazione voli passeggeri Milano Malpensa 2 al 30 giugno 2011"

Destinazione	% sul traffico di Milano Malpensa 2
Parigi	9,3%
Londra	8,9%
Napoli	8,2%
Roma	7,2%
Catania	5,7%
Barcellona	5,4%
Amsterdam	5,0%
Palermo	4,8%
Madrid	4,8%
Lamezia Terme	3,6%

Con riferimento ai vettori operanti nell'Aeroporto di Milano Malpensa si segnala che il Gruppo Lufthansa, in linea con la propria strategia volta alla riorganizzazione delle proprie attività in Italia, ha rifocalizzato parte dell'offerta dei propri voli, da e verso altri scali (incrementandone il Feederaggio) e ha deciso di cessare, con effetto da fine ottobre 2011, l'attività di Lufthansa Italia. A tal riguardo, si precisa che tale scelta non ha effetti significativi sulle destinazioni servite dall'Aeroporto di Milano Malpensa in quanto le stesse sono operate da altri vettori.

In tale contesto strategico, il Gruppo Lufthansa in data 23 maggio 2011 ha annunciato la propria decisione - che risponde, ad avviso dell'Emittente, alla strategia generale sopra indicata e prescinde dal modello di *business* e dalla qualità dei servizi offerti dall'Emittente - di ridurre la propria presenza nell'Aeroporto di Milano Malpensa, trasferendo, a partire dall'entrata in vigore dell'orario invernale (ossia a fine ottobre 2011), i nove aeromobili Lufthansa Italia, con base nel predetto aeroporto, da tale scalo su altri aeroporti.

In proposito si rileva che al 30 giugno 2011, il traffico generato da Lufthansa Italia rappresenta il 6,3% (6,6% al 31 dicembre 2010) del traffico passeggeri dall'Aeroporto di Milano Malpensa.

Oltre a tale limitata incidenza, si segnala che Lufthansa Italia effettua di norma voli su rotte coperte anche da altri vettori che operano sull'Aeroporto di Milano Malpensa e che l'Emittente ha ricevuto, nei mesi successivi alla decisione assunta dal Gruppo Lufthansa, richieste da parte di altri vettori (SAS, Vueling, easyJet e Air Europa) per operare sulle medesime rotte (precisamente, SAS su Stoccolma, Vueling su Barcellona, easyJet su Praga e Parigi, Alitalia su Praga, Air Europa su Madrid e LOT su Varsavia). In particolare, SAS offrirà, a partire dalla stagione invernale 2011/2012, il collegamento per Stoccolma con frequenza di 6 voli a settimana, Vueling su Barcellona con un incremento di 9 frequenze settimanali rispetto a quelle offerte in precedenza, easyJet 4 nuove frequenze settimanali su Praga e 5 su Parigi, Air Europa un collegamento, con 14 frequenze settimanali su Madrid. In aggiunta si segnala che alcuni vettori che operano sulle rotte in precedenza servita da Lufthansa Italia hanno incrementato sulle medesime rotte il numero dei passeggeri trasportati con i relativi aeromobili.

Conseguentemente l'Emittente ritiene che gli effetti sul Gruppo SEA della sopra descritta scelta strategica del Gruppo Lufthansa possano essere contenuti nel breve termine e possano venire in parte assorbiti già entro il 2011 (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.3 del Documento di Registrazione).

Trasporto merci (2008-2010) e primo semestre 2011

Quanto al trasporto merci, nel corso del primo semestre 2011 (così come accaduto nel corso dell'esercizio 2010) detta tipologia di traffico, gestito dall'Aeroporto di Milano Malpensa, ha beneficiato, in linea con i principali scali cargo internazionali, della ripresa dell'economia mondiale, soprattutto nelle aree del Medio ed Estremo Oriente verso cui è diretto oltre il 59,2% del trasporto merci dell'Aeroporto di Milano Malpensa (oltre il 56,1% nel 2010).

Al 30 giugno 2011 e a fine 2010, le merci gestite sull'Aeroporto di Milano Malpensa si sono attestate intorno, rispettivamente, alle circa 224,6 mila e alle circa 422,4 mila tonnellate, registrando pertanto livelli superiori rispetto a quelli registrati prima della cessazione da parte di Alitalia dell'attività *All cargo* (avvenuta dall'inizio 2009) e inferiori

unicamente al livello di massimo storico del trasporto merci registrato dall'Aeroporto di Milano Malpensa nel 2007 e pari a 471,1 mila tonnellate ([46]).

La *performance* registrata dal trasporto merci dell'Aeroporto di Milano Malpensa ha confermato il ruolo primario ricoperto in Italia dagli Aeroporti di Milano, gestiti dal Gruppo SEA, e dall'Aeroporto di Milano Malpensa in particolare, per la gestione del trasporto merci via aerea. A ulteriore conferma di tale ruolo si segnala che, nel corso del primo semestre del 2011 e nel 2010, rispettivamente, circa il 50,9% e il 49,6% della merce trasportata via aerea in Italia è stato gestita dall'Aeroporto di Milano Malpensa.

Sono di seguito fornite tabelle descrittive dell'andamento del trasporto merci nell'Aeroporto di Milano Malpensa negli ultimi tre esercizi, nonché nel primo semestre 2011 confrontato con il primo semestre 2010.

Tabella "Trasporto merci Malpensa (in tonnellate)"

Tipologia di merci	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var%	2010	2009	Var%	2008	Var%
Nazionale	987	962	2,6%	2.060	1.313	56,9%	3.143	-58,2%
Internazionale intra UE	43.860	50.528	-13,2%	97.437	90.234	8,0%	83.154	8,5%
Internazionale extra UE	179.712	150.115	19,7%	322.932	242.173	33,3%	317.287	-23,7%
- di cui intercontinentale	170.626	144.589	18,0%	309.178	237.961	29,9%	307.812	-22,7%
TOTALE	**224.559**	**201.605**	**11,4%**	**422.429**	**333.720**	**26,6%**	**403.584**	**-17,3%**

Tabella "Trasporto merci Malpensa per area geografica al 31 dicembre 2010 e al 30 giugno 2011"

Area Geografica	Percentuale sul volume complessivo di tonnellate merci nell'esercizio 2010 pari a 422,4 mila tonnellate	Percentuale sul volume complessivo di tonnellate merci nel primo semestre del 2011 pari a circa 224,6 mila tonnellate
Europa	28,4%	25,6%
Africa	2,3%	1,9%
Nord America	10,7%	11,1%
Centro/Sud America	2,5%	2,2%
Estremo Oriente	39,6%	43,7%
Medio Oriente	16,5%	15,5%

Il risultato positivo registrato dall'Aeroporto di Milano Malpensa nel trasporto merci nel triennio 2008-2010 e nel primo semestre 2011, nonostante il *De-hubbing* di Alitalia, è stato sostenuto, prevalentemente dagli incrementi di frequenze operati nel corso del 2010 e nel corso del primo semestre 2011, che si sono aggiunti ai già significativi aumenti di voli attuati nel secondo semestre del 2009 (come illustrato nella seguente tabella "Elenco nuovi vettori *All cargo* Malpensa"), a conferma dell'interesse dei primari vettori *All cargo* internazionali per l'Aeroporto di Milano Malpensa. Si segnala infatti che, il traffico *All cargo* rappresenta oltre il 73% al 31 dicembre 2010 e il 73,1% al 30 giugno 2011, del trasporto merci complessivo dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Tabella "Elenco nuovi vettori *All cargo* Malpensa"

Nuovi vettori e incrementi di frequenze *All cargo* Malpensa		
2008	**2009**	**2010**

([46]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). Nella merce non è inclusa la posta.

China Cargo Airlines (N)	Cargolux Italia (N)	CargoItalia (I)
Turkish Airlines (N)	Air Bridge Cargo (N)	EtihadAirways (I)
Nippon Cargo Airlines (I)	Alis/CargoItalia (N)	Qatar Airways (I)
	Saudi Arabian Airlines (N)	Korean Air Cargo (I)
	Asiana Airlines (N)	Cargolux (I)
	Air China Cargo (N)	Asiana (I)
	Korean Air (I)	
	Turkish Airlines (I)	
	EtihadAirways (I)	
	China Cargo Airlines (I)	
	Cathay Pacific (I)	
	Nippon Cargo Airlines (I)	

Note:
(I) incrementi di frequenze;
(N) nuovi vettori.

Con particolare riferimento al trasporto merci, si segnala che, alla Data del Documento di Registrazione, l'Aeroporto di Malpensa non solo rappresenta il primo scalo italiano per il trasporto merci ([47]), bensì nella sua *Catchment Area* viene prodotta la maggior parte delle merci che alimenta il predetto trasporto in partenza dall'Italia settentrionale (per maggiori informazioni sul trasporto merci dell'Aeroporto di Milano Malpensa *cfr.* quanto precedente illustrato nel presente paragrafo). Conseguentemente, tenuto altresì conto che alla predetta data il trasporto merci dall'Italia settentrionale è in parte non ricoperto dal trasporto aereo, bensì convogliato via terra verso importanti scali europei per poi essere aviotrasportato alle rispettive destinazioni finali (le cosiddette "fughe di merci"), l'Emittente ritiene che l'Aeroporto di Milano Malpensa abbia la possibilità di sviluppare e accrescere ulteriormente i volumi del proprio trasporto merci in misura significativa. A tal fine, alla Data del Documento di Registrazione, sono in fase di realizzazione una serie di interventi volti ad ampliare e potenziare Milano Malpensa Cargo (per maggior informazioni in merito a tali interventi *cfr.* Capitolo V, Paragrafi 5.1.5 e 5.2 del Documento di Registrazione).

Trasporto merci - Vettori e destinazioni

Quanto ai vettori *All cargo* che operano presso l'Aeroporto di Milano Malpensa si segnala che, alle date del 30 giugno 2011 e del 31 dicembre 2010, l'Aeroporto di Milano Malpensa è utilizzato, rispettivamente, da 21 ([48]) e 20 ([49]) compagnie aeree.

La seguente tabella illustra le prime 10 compagnie aeree, in termini di incidenza percentuale sul volume complessivo delle merci, che hanno operato sull'Aeroporto di Milano Malpensa, rispettivamente, nel corso dell'esercizio 2010 e nel corso del primo semestre 2011.

Tabella "Merci: primi 10 vettori Malpensa"

31 dicembre 2010	**Primo semestre 2011**

([47]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it)

([48]) Il dato semestre computa solo i vettori che hanno traportato più di 300 tonnellate nel corso del semestre.

([49]) Il dato annuale computa solo i vettori che hanno traportato più di 600 tonnellate nel corso dell'anno.

Vettore	% sul volume merci dell'aeroporto di Milano Malpensa	Vettore	% sul volume merci dell'aeroporto di Milano Malpensa
Gruppo Cargolux	16,0	Gruppo Cargolux	14,1
Cargoitalia	9,1	Cargoitalia	11,1
Korean Air	7,9	Korean Air	7,6
Federal Express	6,8	Federal Express	6,7
Cathay Pacific	6,7	Cathay Pacific	5,5
Emirates	5,8	China Cargo Airlines	5,3
Air China International	5,2	Emirates	4,2
Qatar Airways	4,5	Air China International	4,2
Nippon Cargo	3,2	Qatar Airways	4,2
European Air transport	3,1	Ethiad Airways	3,2
Altri vettori	31,8	Altri vettori	33,9

Al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010, l'Aeroporto di Milano Malpensa è collegato, rispettivamente, con 53 ([50]) e 50 ([51]) scali nazionali e internazionali.

La seguente tabella illustra le principali destinazioni dei voli in partenza dall'Aeroporto di Milano Malpensa, rispettivamente, al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010, in termini di incidenza percentuale sul volume complessivo delle merci.

Tabella "Destinazioni voli merce Malpensa"

	31 dicembre 2010		30 giugno 2011	
Destinazione	**Merci (tonnellate)**	**%**	**Merci (tonnellate)**	**%**
Hong Kong	57.516	13,6%	27.950	12,4%
Seul	35.465	8,4%	21.672	9,7%
Lussemburgo	30.981	7,3%	12.932	5,8%
Dubai	30.922	7,3%	11.627	5,2%
Shangai	29.606	7,0%	23.091	10,3%
New York	26.016	6,2%	12.574	5,6%
Doha	19.022	4,5%	9.448	4,2%
Parigi	18.948	4,5%	9.436	4,2%
Londra	17.817	4,2%	8.999	4,0%
Tokyo	17.333	4,1%	6.863	3,1%
Altri	138.803	32,9%	79.966	35,6%
TOTALE	**422.429**	**100,0%**	**224.559**	**100,0%**

6.1.1.2 L'Aeroporto di Milano Linate

([50]) Sono computate le destinazioni operate da Voli Combi e All cargo che nel primo semestre 2011 hanno trasportato complessivamente più di 300 tonnellate di merce.

([51]) Sono computate le destinazioni operate da Voli Combi e All cargo che nell'anno 2010 hanno trasportato complessivamente più di 600 tonnellate di merce.

L'Aeroporto di Milano Linate, ubicato a circa 10 km dal centro di Milano, è tra gli scali europei più vicini al centro della città di riferimento, cui è collegato dal sistema di trasporto urbano. Lo scalo è dedicato, in misura prevalente, ad una clientela di tipo "*frequent flyer*" su rotte di particolare attrattività, nazionali ed internazionali (queste ultime sia, principalmente, all'interno dell'Unione Europea che al di fuori di essa).

Alla data del 31 dicembre 2010, l'Aeroporto di Milano Linate è, rispettivamente, terzo aeroporto in Italia per numero di Movimenti complessivi di aeromobili e numero di passeggeri e il settimo per volumi di merci aerotrasportate ([52]). Alla data del 30 giugno 2011, l'Aeroporto di Milano Linate è, rispettivamente, il terzo aeroporto in Italia per numero di Movimenti complessivi di aeromobili e numero di passeggeri e il settimo per volumi di merci aerotrasportate ([53]).

Nel corso del primo semestre 2011, l'Aeroporto di Milano Linate ha rappresentato, rispettivamente, il 6,2% dei passeggeri complessivi registrati in Italia (6,0% nel 2010), il 7,0% dei Movimenti complessivi di aeromobili (6,7% nel 2010) e l'1,8% del quantitativo di merci registrati in Italia (1,8% nel 2010) ([54]).

Collegamenti ferroviari e autostradali

Con riferimento all'Aeroporto di Milano Linate, si segnala che l'accessibilità su strada, già particolarmente agevole (alla Data del Documento di Registrazione, l'aeroporto è collegato al centro della città di Milano attraverso la rete viaria cittadina ed il sistema di strade a scorrimento veloce di cui è dotata la città), è stata recentemente potenziata grazie all'apertura del nuovo parcheggio multipiano "*P2 Executive*", ultimato nel dicembre 2010 (che, insieme al parcheggio "*P1 Top Class*" a cui è collegato, rappresenta il sistema coperto di parcheggi più grande della città di Milano); tale parcheggio favorisce l'utilizzo del mezzo privato per raggiungere l'aeroporto.

Inoltre, nei prossimi anni, per quanto a conoscenza dell'Emittente, dovrebbe essere realizzata la linea metropolitana M4 ([55]) che collegherà l'Aeroporto di Milano Linate ai principali snodi delle linee metropolitane milanesi già esistenti alla Data del Documento di Registrazione. Ad avviso dell'Emittente, la realizzazione di tale opera dovrebbe accrescere in maniera significativa l'accessibilità dell'Aeroporto di Milano Linate, rendendo lo scalo facilmente raggiungibile dalle diverse zone di Milano e dell'*hinterland* (per maggiori informazioni in proposito *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1 del Documento di Registrazione).

L'assetto aeroportuale

L'Aeroporto di Milano Linate occupa un'area complessiva di circa 350 ettari situata a circa 10 km dal centro di Milano, in direzione est. Il collegamento alla città di Milano è assicurato dai servizi di trasporto pubblico su rete viaria stradale.

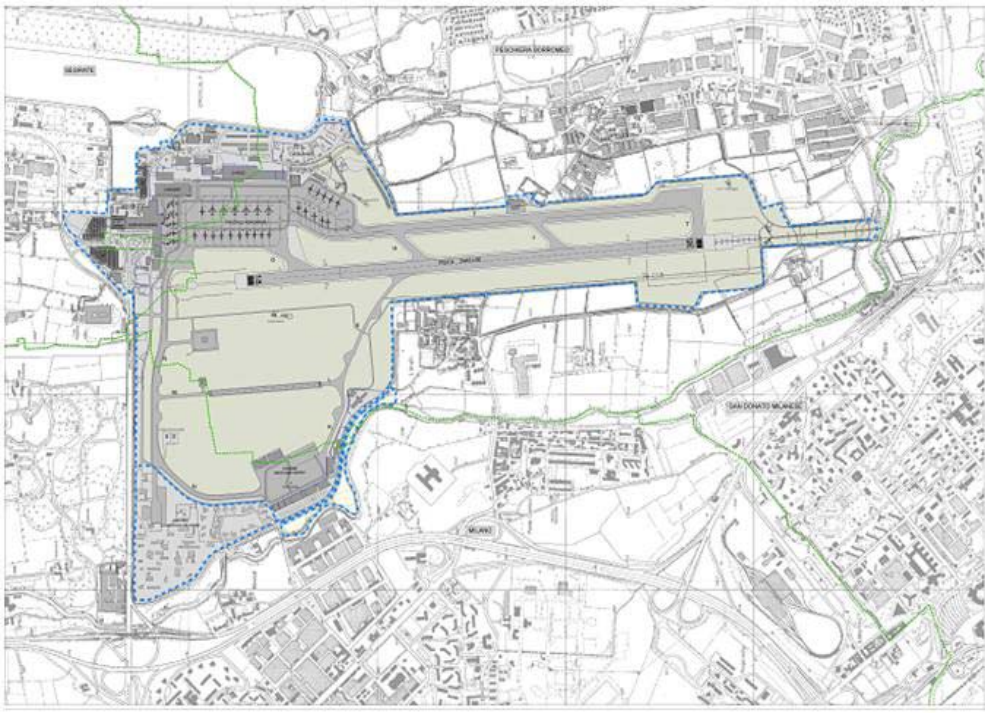
Figura "Assetto aeroportuale Linate"

([52]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). I passeggeri non includono quelli in transito diretto. I Movimenti non includono quelli dell'Aviazione Generale.

([53]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). I passeggeri non includono quelli in transito diretto. I Movimenti non includono quelli dell'Aviazione Generale.

([54]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

([55]) Fonte: elaborazioni Nomisma su Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013, Allegato Infrastrutture.



Infrastrutture di volo

Alla data del 30 giugno 2011, l'Aeroporto di Milano Linate è dotato di 2 piste per l'atterraggio e il decollo, delle quali la prima (lunga 2.442 metri) destinata all'aviazione commerciale e la seconda (lunga 601 metri) destinata all'Aviazione Generale.

Le piste e i raccordi sono dotati di sistemi luminosi di assistenza al volo e al rullaggio nonché di apparati di radioassistenza per atterraggi strumentali (questi ultimi di proprietà dell'ENAV e gestiti da tale ente).

Alla data del 30 giugno 2011, le infrastrutture di volo dell'Aeroporto di Milano Linate includono una via di rullaggio principale, della lunghezza di circa 2.100 metri, un sistema di raccordi, di circa 4 mila metri (quasi 7 mila se si considerano anche i percorsi di rullaggio interni ai piazzali di sosta aeromobili), e 2 piazzali per gli aeromobili, dei quali il primo (di superficie complessiva pari a circa 320 mila mq) destinato all'aviazione commerciale e il secondo (della superficie di circa 67 mila mq) destinato all'Aviazione Generale. Le piazzole di sosta per gli aeromobili sono complessivamente 46 e offrono una capacità di sosta contemporanea di 41 aeromobili.

Aerostazione passeggeri

L'aerostazione passeggeri si estende su 5 livelli per una superficie complessiva di circa 75 mila mq (di cui circa 33 mila mq aperti al pubblico).

Alla data del 30 giugno 2011, l'aerostazione è dotata di 83 *Check-in counter* e 24 *Gate* di cui 5 serviti da *Loading bridge* e i restanti destinati agli aeromobili posizionati in parcheggi remoti raggiungibili con bus interpista.

Alla stessa data, il 21% della superficie dell'aerostazione aperta al pubblico è dedicato all'esercizio di attività commerciali (punti vendita e di ristorazione, autonoleggio e servizi bancari) ed il 7,5% ai servizi resi dalle compagnie aree (*Check-in*, biglietteria).

Area merci

Alla data del 30 giugno 2011, l'area merci dell'Aeroporto di Milano Linate dispone di un magazzino per le merci di circa 16,8 mila mq e di uffici destinati alle attività gestionali ed amministrative per circa 8,420 mila mq. Il magazzino possiede una capacità di trattamento compresa tra 80 mila e 100 mila tonnellate/anno. L'Aeroporto di Milano Linate dispone altresì di un magazzino refrigerato di circa 2,6 mila mq, dotato di quattro celle frigorifere con temperature comprese fra -25°C e +5°C e destinato alle attività di logistica inerenti prodotti alimentari deperibili (per maggiori informazioni in merito alla gestione dell'area merci dell'Aeroporto di Milano Linate *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Documento di Registrazione).

Altre infrastrutture

Centrale di cogenerazione

L'Aeroporto di Milano Linate, così come l'Aeroporto di Milano Malpensa, dispone altresì di una centrale di cogenerazione, sita sul sedime aeroportuale dello stesso Aeroporto di Milano Linate, che mediante la combustione di gas metano produce, in maniera combinata energia elettrica ed Energia termica (che può essere trasformata in energia frigorifera). Ciò consente all'aeroporto di essere indipendente dalla rete nazionale per il proprio approvvigionamento di energia elettrica e termica. La Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate ha una capacità di produzione massima annua stimata pari a:

- 210 GWh per l'energia elettrica, con una potenza elettrica installata 24 MWe;
- 157 GWh per l'Energia termica, con una potenza termica installata 18 MWt.

La Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate ha prodotto e venduto circa 111,2 GWh nell'esercizio 2010 e il 64,0 GWh nel primo semestre 2011, di energia elettrica e 75,9 GWh nell'esercizio 2010 e 36,5 GWh nel primo semestre 2011 di Energia termica. L'energia elettrica e termica prodotta ha coperto prioritariamente i fabbisogni dell'Aeroporto di Milano Linate; le quantità di energia elettrica prodotte in eccedenza rispetto ai predetti fabbisogni, non necessarie all'Aeroporto di Milano Linate viene ceduta attraverso la Borsa Elettrica, mentre l'eccedenza di Energia termica viene ceduta, in forza di appositi accordi bilaterali, a clienti finali tra cui la società A2A Calore & Servizi S.p.A. per l'approvvigionamento del quartiere di Milano Santa Giulia, collegata direttamente alla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate tramite apposita rete di distribuzione (per maggiori informazioni in merito alla gestione della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate ed alla cessione dell'energia prodotta in eccedenza *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.4 e Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.5 del Documento di Registrazione).

Parcheggi

Alla data del 31 dicembre 2010, l'Aeroporto di Milano Linate dispone di 7.458 posti auto destinati ai passeggeri suddivisi in 3 parcheggi:

- il parcheggio "*P1 Top Class*", multipiano dotato di 1.252 posti auto coperti, direttamente collegato all'aerostazione;
- il parcheggio "*P2 Executive*", multipiano di 2.354 posti auto coperti distribuiti su più piani, gli ultimi due collegati con un ponte a passaggio veicolare e pedonale al parcheggio "*P1 top class*". Il sistema di parcheggi P1 e P2 è il parcheggio coperto più grande della città di Milano. Si segnala che le opere per la realizzazione del parcheggio "*P2 Executive*" sono state completate negli ultimi mesi del 2010 (per maggiori informazioni in merito agli investimenti effettuati

per il parcheggio "*P2 Executive" cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2.1 del Documento di Registrazione); e

- il parcheggio "*P3 Long Term*", dotato di 1.225 posti auto, coperti e scoperti, dedicato alla lunga sosta. Si segnala che i posti auto disponibili presso il parcheggio "*P3 Long Term*" saranno significativamente penalizzati sino al 2015 a seguito dei lavori per la realizzazione della metropolitana M4.

L'Aeroporto di Milano Linate è inoltre dotato di 1.550 posti auto riservati agli operatori aeroportuali ed ai dipendenti di SEA, di 169 posti auto riservati ai taxi e di 347 posti auto dedicati alla sosta breve.

Principali dati di traffico

Il modello di traffico nell'Aeroporto di Milano Linate è improntato sul c.d. modello tradizionale del *Point to point*, che si caratterizza per collegamenti destinati a servire, con voli diretti, due scali senza prevedere possibilità di prosecuzione verso altre destinazioni con il medesimo biglietto.

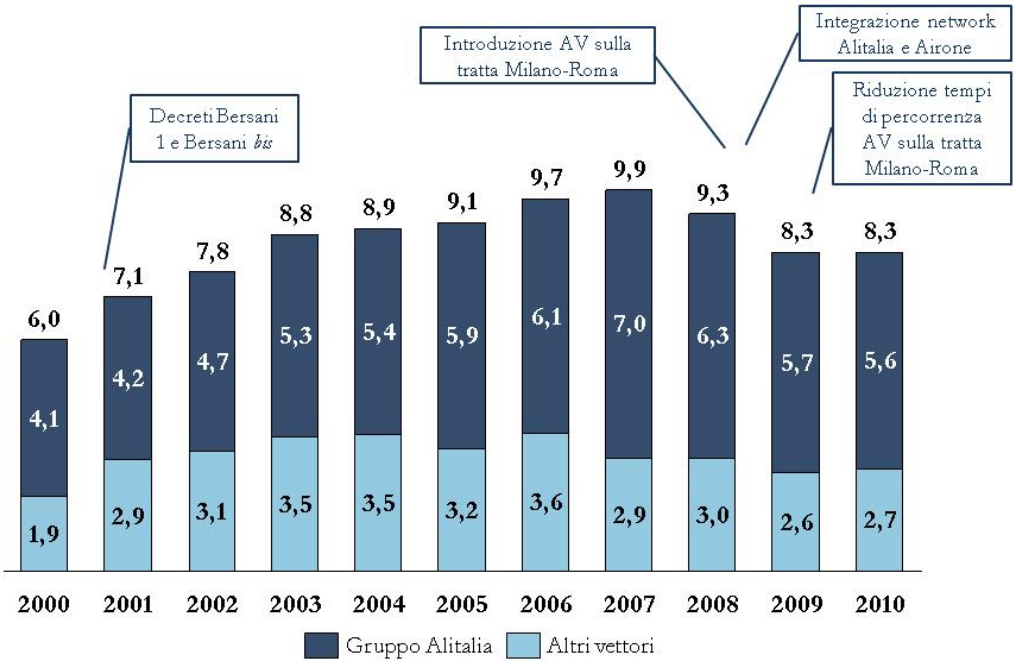
Tale modello di traffico sull'Aeroporto di Milano Linate risente delle limitazioni in termini di destinazioni operabili stabilite dai Decreti Bersani 1 e Bersani *bis* (per maggiori informazioni in merito ai citati decreti *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafo 6.7.6 del Documento di Registrazione).

Si segnala inoltre che lo stesso modello di traffico (i) in ragione delle peculiarità del medesimo e, in particolare, in considerazione dell'assenza pressoché totale di passeggeri in transito, non necessita, ad avviso dell'Emittente, di infrastrutture appositamente dedicate alla gestione di tale tipologia di passeggeri, (ii) in ragione della saturazione della capacità aeroportuale assegnata allo scalo (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1 del Documento di Registrazione), non presenta picchi di traffico nell'arco di giornata e (iii) in ragione della clientela *business* alla quale è prevalentemente orientato lo scalo, presenta volumi di traffico pressoché costanti nel corso della settimana a fronte di una riduzione dei medesimi volumi nel fine settimana (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.3 del Documento di Registrazione).

Andamento del traffico aereo gestito dall'Aeroporto di Milano Linate nel decennio 2000-2010

Nel periodo 2000-2010, l'andamento del traffico registrato sull'Aeroporto di Milano Linate (illustrato nella seguente Figura "Andamento traffico passeggeri Linate 2000-2010"), e sviluppatosi secondo il predetto modello di traffico adottato dall'aeroporto, ha risentito, tra l'altro, delle limitazioni di traffico imposte dai Decreti Bersani 1 e Bersani *bis* (per maggiori informazioni in merito ai citati decreti *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafo 6.7.6 del Documento di Registrazione) e della contrazione del traffico aereo conseguente gli attacchi terroristici del 2001 negli Stati Uniti.

Figura "Andamento traffico passeggeri Linate 2000-2010"



Traffico passeggeri (2008-2010) e primo semestre 2011

Nel periodo 2008-2010, il traffico dell' Aeroporto di Milano Linate è stato influenzato dalla flessione del traffico *business*, che rappresenta la tipologia di traffico caratterizzante l'Aeroporto di Milano Linate, dovuta alla crisi economica e finanziaria che ha investito, tra l'altro, l'area Euro (bacino delle principali destinazioni internazionali servite dall'Aeroporto di Milano Linate), dalla concorrenza dell'alta velocità ferroviaria sulla tratta Milano - Roma, principale rotta operata dal vettore Alitalia nell'Aeroporto di Milano Linate, e dall'integrazione dei *network* di Alitalia e AirOne. Si segnala che nel corso del primo semestre 2011 vi è stato un parziale recupero del traffico *business*, su cui ha influenzato, tra l'altro, la politica tariffaria applicata da alcuni vettori, anche al fine di limitare gli effetti della concorrenza operata da forme di trasposto alternative.

Da considerare inoltre l'impatto del provvedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato n. 19248 del 3 dicembre 2008 con il quale è stato stabilito che sino al 3 dicembre 2011 non potranno essere avviate istruttorie per verificare l'esistenza di situazioni di monopolio eventualmente determinatesi nel predetto aeroporto a seguito dell'integrazione dei *network* di Alitalia e di AirOne. Tale provvedimento infatti ha limitato la possibilità per vettori diversi da Alitalia di accedere all'Aeroporto di Milano Linate. Decorso detto termine l'Autorità potrà, ove ritenga che ne sussistano i presupposti, determinare la riduzione delle frequenze operate da Alitalia e AirOne con conseguente possibilità di utilizzo delle stesse da parte di altri vettori. L'eventuale venire meno di tale limitazione potrebbe avere a giudizio dell'Emittente un impatto positivo sul traffico dell'Aeroporto di Milano Linate in ragione di un numero maggiore di vettori, anche tra loro diversificati, operanti su tale scalo (per ulteriori informazioni al riguardo *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5, e Capitolo VI, Paragrafo 6.7.6 del Documento di Registrazione).

Nel corso del primo semestre 2011, i Movimenti complessivi nell'Aeroporto di Milano Linate sono stati pari a 47.234, in aumento del 4,7% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2010) (91.907 nel 2010 con una riduzione del 2,0% rispetto al 2009) ([56]).

Tabella "Movimenti Linate"

Tipologia di movimento	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var%	2010	2009	Var%	2008	Var%
Nazionale	28.342	29.187	-2,9%	58.778	63.047	-6,8%	67.254	-6,3%
Internazionale	18.892	15.944	18,5%	33.129	30.717	7,9%	29.569	3,9%
TOTALE	**47.234**	**45.131**	**4,7%**	**91.907**	**93.764**	**-2,0%**	**96.823**	**-3,2%**

Nel primo semestre del 2011 il numero di passeggeri registrato nell'Aeroporto di Milano Linate è stato pari a circa 4,3 milioni ([57]), in crescita del 12,3% rispetto i livelli registrati nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, dei quali circa 2,6 milioni di traffico nazionale e i rimanenti circa 1,7 milioni di traffico internazionale.

Nel 2010 il numero di passeggeri registrato nell'Aeroporto di Milano Linate è stato pari a circa 8,3 milioni ([58]), attestandosi sui livelli dell'esercizio precedente, dei quali circa 5,5 milioni di traffico nazionale e i rimanenti circa 2,8 milioni di traffico internazionale.

Tabella "Traffico passeggeri Linate"

Tipologia di traffico passeggeri	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var%	2010	2009	Var%	2008	Var%
Nazionale	2.617.878	2.541.357	3,0%	5.503.092	5.833.593	-5,7%	6.706.169	-13,0%
Internazionale	1.657.005	1.263.939	31,1%	2.792.344	2.460.246	13,5%	2.558.392	-3,8%
TOTALE	**4.274.883**	**3.805.296**	**12,3%**	**8.295.436**	**8.293.839**	**0,0%**	**9.264.561**	**-10,5%**

Nel corso del 2010, il traffico passeggeri dell'Aeroporto di Milano Linate è stato caratterizzato prevalentemente da Clientela *business* (57%) e in modo residuale da Clientela *leisure* (27%) e da passeggeri che viaggiano per ragioni differenti dai precedenti clienti (14%) ([59]).

Trasporto merci (2008-2010) primo semestre 2011

Nel primo semestre 2011, il trasporto merci gestito dall'Aeroporto di Milano Linate, caratterizzato da attività *courier*, è stato pari a circa 8.117 tonnellate in aumento dell'8,9% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente (circa 15.500 tonnellate nel 2010, in aumento del 13,7% rispetto al 2009) ([60]).

Tabella "Trasporto merci Linate"

Tipologia di merci	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var%	2010	2009	Var%	2008	Var%
Nazionale	689	815	-15,5%	1.620	1.682	-3,7%	1.836	-8,4%
Internazionale	7.428	6.638	11,9%	13.900	11.973	16,1%	14.207	-15,7%
TOTALE	**8.117**	**7.453**	**8,9%**	**15.520**	**13.655**	**13,7%**	**16.043**	**-14,9%**

Vettori e destinazioni

([56])Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

([57]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

([58]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

([59]) Fonte: Studio SWG – Il profilo dei passeggeri – febbraio 2011.

([60]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). La merce non include la posta.

Al 30 giugno 2011, l'Aeroporto di Milano Linate viene utilizzato da 20 compagnie aeree ([61]) ([62]) anche al 31 dicembre 2010) di cui 6 nazionali (5 al 31 dicembre 2010), e 14 europee (15 al 31 dicembre 2010). L'attività dell'Aeroporto di Milano Linate è significativamente influenzata dal traffico del Gruppo Alitalia, che ha rappresentato, nel primo semestre del 2011, circa il 66,1% dei passeggeri (68,1% nel 2010) e circa il 67,9% dei Movimenti (69,2% nel 2010). In particolare, il Gruppo Alitalia ha rappresentato, nel primo semestre del 2011, l'81,5% del traffico passeggeri nazionale (80,4% nel 2010) ed il 41,8% del traffico internazionale (43,9% nel 2010).

La seguente tabella illustra, con riferimento al traffico passeggeri, le prime 10 compagnie aeree, in termini di incidenza percentuale sul numero complessivo di passeggeri, che hanno operato sull'Aeroporto di Milano Linate nel corso, rispettivamente, del 2010 e del primo semestre del 2011.

Tabella "Passeggeri: primi 10 vettori di Linate al 31 dicembre 2010 e al 30 giugno 2011"

31 dicembre 2010		**30 giugno 2011**	
Vettore	**% sul traffico passeggeri dell'Aeroporto di Milano Linate**	**Vettore**	**% sul traffico passeggeri dell'Aeroporto di Milano Linate**
Gruppo Alitalia	68,1	Gruppo Alitalia	66,1
Meridiana	9,4	Meridiana	7,9
British Airways	3,8	British Airways	4,0
Wind Jet	3,5	Gruppo Lufthansa	3,8
Gruppo Lufthansa	3,1	Wind Jet	3,3
Air France	2,5	easyJet	2,8
easyJet	2,4	Air France	2,6
Iberia	2,1	Iberia	2,2
KLM	1,2	KLM	2,0
Scandinavian	0,9	Aer Lingus	1,0
Altri vettori	2,9	Altri vettori	4,3

Quanto al trasporto merci nell'Aeroporto di Milano Linate, si segnala che detto trasporto è effettuato prevalentemente dal vettore TNT, il cui traffico, al 30 giugno 2011 è pari a circa l'84,0% del traffico merci complessivo dello scalo (al 31 dicembre 2010 circa l'83,7%).

Al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010 e all'Aeroporto di Milano Linate è collegato con 32 scali ([63]), sia nazionali che intra UE.

La seguente tabella illustra le prime dieci destinazioni dei voli in partenza dall'Aeroporto di Milano Linate nell'esercizio 2010 e nel primo semestre 2011, in termini di incidenza percentuale sul numero complessivo di passeggeri.

Tabella "Prime 10 destinazioni dei voli da Linate al 31 dicembre 2010 e al 30 giugno 2011"

Destinazione	**% sul traffico di Milano Linate al 31 dicembre 2010**	**Destinazione**	**% sul traffico di Milano Linate al 30 giugno 2011**

([61]) Il dato semestrale computa le compagnie aeree che hanno affettuato almeno 5 Movimenti nel corso del semestre.

([62]) Il dato annuale computa le compagnie aeree che hanno affettuato almeno 10 Movimenti nel corso dell'esercizio.

([63]) Sono considerate (i) per il semestre le destinazioni con un numero di movimenti maggiori o uguali a 5 e (ii) per l'esercizio le destinazioni con un numero di movimenti maggiori o uguali a 10.

Roma	18,4%	Roma	18,2%
Catania	9,7%	Londra	10,0%
Londra	9,4%	Catania	9,0%
Napoli	8,1%	Parigi	8,1%
Parigi	7,4%	Napoli	7,6%
Palermo	5,8%	Palermo	5,2%
Cagliari	5,3%	Cagliari	4,7%
Bari	4,9%	Francoforte	4,4%
Madrid	3,8%	Bari	4,4%
Francoforte	3,7%	Madrid	3,9%

6.1.1.3 La partecipazione in SACBO

L'Emittente è titolare di una partecipazione in SACBO, società cui, in virtù di un'apposita convenzione, è affidata fino al 2042 la gestione dell'aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio, quarto aeroporto italiano, nell'esercizio 2010 e nel primo semestre 2011, con, rispettivamente, 7,6 e 3,9 milioni di passeggeri ([64]).

L'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio è situato a 5 km di distanza dalla città di Bergamo e a 45 km dalla città di Milano, alle quali è collegato via strada e mediante servizi di bus-navetta. L'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio si estende su di un sedime aeroportuale di 350 ettari, che ricomprende una aerostazione di 11.100 mq e un'area di 14.900 mq destinata ai magazzini, e gestisce un traffico (passeggeri e merci) di tipo intercontinentale, internazionale e nazionale. Tale aeroporto inoltre, opera voli dell'Aviazione Generale ([65]).

Il traffico commerciale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio ha registrato, nel primo semestre 2011, 33.081 Movimenti complessivi (+6,2% rispetto al primo semestre 2010) e, nell'esercizio, 2010 65.506 Movimenti complessivi (+3,6% rispetto al 2009); i passeggeri trasportati sono stati nel, primo semestre 2011, 3,9 milioni (+10,6% rispetto al primo semestre 2010) e, nell'esercizio 2010, 7,6 milioni (+7,2% rispetto al 2009) e le merci movimentate sono state, nel primo semestre, 55.693 (+8,3% rispetto al primo semestre 2010) e, nell'esercizio 2010, 106.921 tonnellate (+6,5% rispetto all'anno precedente) ([66]).

Alla Data del Documento di Registrazione, SEA è titolare di n. 1.097.807 azioni di SACBO, pari al 30,98% del capitale sociale di questa ed è parte di un patto parasociale, stipulato in data 24 febbraio 2009, con gli altri soci di SACBO (Credito Bergamasco S.p.A., Unione di Banche Italiane S.c.p.A., Camera di Commercio Industria e Artigianato di Bergamo, Italcementi Fabbriche Riunite Cemento S.p.A. e Confindustria Bergamo) (il "**Patto Parasociale SACBO**") i quali, per quanto a conoscenza dell'Emittente, sono, a propria volta, parti di un patto parasociale avente ad oggetto le rispettive partecipazioni in SACBO.

([64]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

([65]) Fonte: www.sacbo.it.

([66]) Fonte: SACBO, bilancio al 31 dicembre 2010 e per i dati relativi al semestre, Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

Il Patto Parasociale SACBO prevede, tra le altre cose, che: (i) nel caso in cui il consiglio di amministrazione di SACBO sia composto da sette consiglieri, SEA nomini almeno due di essi; (ii) nell'ipotesi in cui il consiglio di amministrazione di SACBO sia composto da nove consiglieri, SEA nomini almeno tre di essi; (iii) ove il consiglio di amministrazione di SACBO sia composto da undici consiglieri, SEA ne nomini almeno quattro. Il Patto Parasociale SACBO stabilisce inoltre che un vicepresidente del consiglio di amministrazione sia scelto tra i membri designati dall'Emittente e che, qualora venga costituito il comitato esecutivo, tale vicepresidente ne sia parte. Il Patto infine riconosce a SEA il diritto di nominare un sindaco effettivo.

Si segnala che l'Emittente e SACBO, in data 10 marzo 2010, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa, non vincolante tra le parti, al fine di identificare possibili forme di collaborazione volte all'individuazione di strategie, linee comuni ed eventuali modalità tecniche di *partnership*, per un adeguato sfruttamento delle potenzialità del bacino di traffico del Nord Italia. In particolare, finalità primaria di tale protocollo è la verifica delle possibilità di cooperazione tra SEA e SACBO che, in una logica di sistema mediante un'integrazione combinata dell'offerta, consentano di cogliere i benefici generati per il sistema aeroportuale del Nord Italia valorizzando le specificità dei tre aeroporti (Aeroporto di Milano Malpensa, Aeroporto di Milano Linate e aeroporto di Bergamo, Orio al Serio) e condividendo risorse e *know-how*. Si segnala infine che lo statuto di SACBO prevede che in caso di trasferimento di una parte o dell'intera partecipazione di uno dei soci, le azioni oggetto di tale trasferimento debbano essere preventivamente offerte in prelazione agli altri soci.

Per ulteriori informazioni in merito a SACBO *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.1 del Documento di Registrazione.

6.1.2 *Principali attività dell'Emittente e del Gruppo SEA*

Le attività svolte dal Gruppo SEA si articolano nelle seguenti macro aree, corrispondenti ad altrettante *business unit*:

- *aviation*: attività aeroportuali "*core*" di supporto all'aviazione passeggeri e merci;
- *non aviation*: servizi commerciali offerti ai passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli Aeroporti di Milano;
- *handling*: servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta;
- *energia*: generazione e vendita di energia elettrica e termica.

La seguente tabella illustra la ripartizione e l'evoluzione dei ricavi del Gruppo SEA negli ultimi tre esercizi, nonché nel primo semestre 2011, confrontato con il primo semestre 2010, suddivisi per singola tipologia di attività svolta.

Tabella "Evoluzione ricavi di Gruppo"

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Aviation	134.022	134.189	-0,1%	270.565	280.016	-3,4%	299.041	-6,4%
Non Aviation	86.010	82.896	3,8%	169.901	166.929	1,8%	175.309	-4,8%
Handling	63.823	58.468	9,2%	139.458	147.091	-5,2%	172.501	-14,7%
Energia	26.887	21.424	25,5%	52.906	46.196	14,5%	49.484	-6,6%
Elisioni infrasettore	(34.450)	(32.484)	6,1%	(67.039)	(69.498)	-3,5%	(74.548)	-6,8%
Totale ricavi di gestione	**276.292**	**264.493**	4,5%	**565.791**	**570.734**	-0,9%	**621.787**	-8,2%
Ricavi per lavori su beni in concessione	23.556	23.126	1,9%	48.366	31.144	55,3%	39.122	-20,4%
Totale ricavi	**299.848**	**287.619**	4,3%	**614.157**	**601.878**	2,0%	**660.909**	-8,9%

(Per maggiori informazioni in merito ai ricavi del Gruppo SEA*, cfr.* Capitolo IX, Paragrafo 9.2.2 del Documento di Registrazione).

6.1.2.1 Aviation

Le attività *aviation* sono svolte dal Gruppo SEA presso gli Aeroporti di Milano in forza della Convenzione 2001, di durata quarantennale e stipulata in data 4 settembre 2001 tra l'Emittente e l'ENAC, e includono:

(a) la gestione, la manutenzione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali degli Aeroporti di Milano;

(b) la gestione delle infrastrutture centralizzate dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate;

(c) i servizi di sicurezza forniti negli Aeroporti di Milano;

(d) la gestione degli spazi in regime regolamentato. Tali attività sono svolte dall'Emittente in regime di esclusiva, in forza della normativa vigente ed applicabile alla Data del Documento di Registrazione, e secondo le modalità e i termini previsti dalla stessa normativa. A fronte dei medesimi servizi, SEA percepisce diritti e corrispettivi, a norma di quanto stabilito dalla medesima disciplina, che saranno successivamente disciplinati all'interno del Contratto di Programma (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione). In particolare, i diritti aeroportuali (spettanti a SEA in ragione della movimentazione di aeromobili, passeggeri e merci) sono normativamente stabiliti; la definizione dei corrispettivi spettanti a SEA in ragione dei servizi di gestione delle infrastrutture centralizzate è soggetta alla vigilanza dell'ENAC che ne verifica la congruità; i diritti e i corrispettivi relativi ai servizi di sicurezza sono stabiliti da appositi decreti ministeriali; mentre i corrispettivi derivanti dalla attività di gestione degli spazi destinati a *Handler* terzi e/o compagnie aeree e dalla prestazione degli altri servizi sono soggetti alla vigilanza dell'ENAC.

Nell'ambito delle attività di *aviation*, SEA è altresì tenuta a predisporre, aggiornare e assicurare l'idoneità dei servizi rispettivamente previsti nei seguenti documenti: (a) la Convenzione 2001; (b) la Carta dei Servizi, nella quale, fra l'altro, sono indicate le attività prestate in favore del pubblico negli Aeroporti di Milano e i livelli di qualità che debbono essere garantiti nello svolgimento dei predetti servizi, rispetto ad alcuni parametri rappresentanti indicatori di qualità; (c) il Regolamento di Scalo, in cui sono altresì indicate la modalità di fornitura e di utilizzo delle infrastrutture e degli impianti; (d) il Manuale di Aeroporto che, *inter alia*, descrive le caratteristiche fisiche e tecniche di ogni singolo aeroporto e contiene le procedure operative vigenti con riferimento al medesimo aeroporto, al fine di definire e garantire le condizioni di corretta gestione dello scalo e le condizioni di sicurezza delle predette prestazioni (per la descrizione della

Convenzione 2001, della Carta dei Servizi, del Regolamento di Scalo e del Manuale di Aeroporto *cfr.* Capitolo VI e Capitolo XXII, rispettivamente, Paragrafo 6.7.5 e Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione).

La tabella seguente riporta, in dettaglio, l'andamento dei ricavi del comparto *aviation* nel periodo 2008–2010, nonché nel primo semestre 2011 confrontato con il primo semestre 2010.

Tabella "Andamento dei ricavi di Gruppo del comparto *aviation*"

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Diritti e infrastrutture centralizzate	95.170	95.672	-0,5%	190.385	191.014	-0,3%	198.984	-4,0%
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	24.431	22.529	8,4%	49.444	47.874	3,3%	60.879	-21,4%
Utilizzo spazi in regime regolamentato verso terzi	14.421	15.988	-9,8%	30.014	36.041	-16,7%	38.140	-5,5%
Contributi per lo sviluppo del traffico	-	-	0,0%	722	5.087	-85,8%	1.038	390,1%
Totale ricavi di gestione Aviation	**134.022**	**134.189**	**-0,1%**	**270.565**	**280.016**	**-3,4%**	**299.041**	**-6,4%**
Ricavi per lavori su beni in concessione	23.556	23.126	1,9%	48.366	31.144	55,3%	39.122	-20,4%
Totale ricavi Aviation	**157.578**	**157.315**	**0,2%**	**318.931**	**311.160**	**2,5%**	**338.163**	**-8,0%**

(Per maggiori informazioni in merito ai ricavi del comparto *aviation, cfr.* Capitolo IX, Paragrafo 9.2.2 del Documento di Registrazione).

Con riferimento alla politica commerciale intrapresa nel comparto *aviation*, si segnala che il Gruppo promuove (con particolare intensità ad esito e in ragione del *De-hubbing* Alitalia) lo sviluppo del traffico passeggeri e merci attraverso una strategia di ampliamento di rotte e frequenze rivolta sia ai vettori già operanti nell'Aeroporto di Milano Malpensa, sia a nuove compagnie aeree, con particolare attenzione a rotte da e verso i paesi a maggiore crescita economica, mediante sottoscrizione di appositi accordi. Gli accordi stipulati da SEA con tali vettori, nell'ambito della politica di attrazione delle compagnie aeree, prevedono, *inter alia*, un impegno di sviluppo da parte dei vettori dell'operatività presso il suddetto scalo e la corresponsione da parte di SEA di incentivi annui in favore degli stessi, a condizione che detti vettori siano in regola con i pagamenti dovuti dai medesimi a SEA e al Gruppo SEA. Tali accordi hanno una durata variabile in funzione dell'impegno di sviluppo dell'operatività da parte della compagnia aerea (per maggiori informazioni sulla natura degli incentivi di cui sopra, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.8 del Documento di Registrazione).

Tale strategia si concretizza nella creazione da parte di SEA di condizioni per l'integrazione di reti di collegamento aereo riconducibili a vettori diversi e si inquadra in una nuova logica di gestione del predetto aeroporto che dunque viene a svolgere un ruolo di regista e promotore dell'attività dei vettori sullo scalo. In tale contesto, nel corso del 2010 è stato avviato il processo strategico, proseguito nel corso del primo semestre 2011, volto a consentire all'Aeroporto di Milano Malpensa di proporsi quale c.d. *Virtual Hub,* creando una rete di connessione tra i vettori operanti nel corto e medio raggio, anche *low-cost*, e compagnie attive sulle rotte intercontinentali (per maggiori informazioni in merito al *De-hubbing* e al *Virtual Hub cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafi 6.1.3, 6.1.5 e 6.4.1 del Documento di Registrazione).

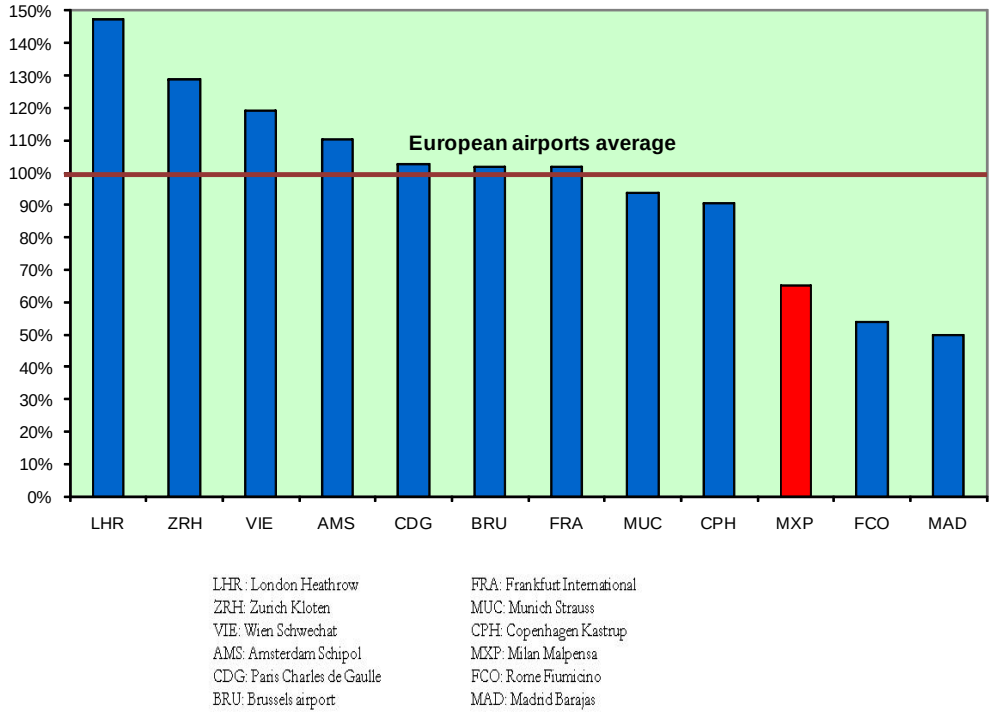
Sono di seguito brevemente descritti i diversi servizi prestati dal Gruppo SEA nell'ambito dell'attività *aviation*, con indicazione per ciascuna tipologia di servizio del regime regolatorio che definisce e/o vigila sui diritti e/o i corrispettivi spettanti al Gruppo per la prestazione di tali servizi, nonché dei ricavi del Gruppo SEA registrati nel corso dell'ultimo triennio (2008-2010) e nel primo semestre 2011.

Con riferimento ai diritti aeroportuali, alle infrastrutture centralizzate (ad esclusione del *de-icing*) e ai corrispettivi per la sicurezza (di seguito, i "corrispettivi regolamentati"), si

segnala che questi, congiuntamente considerati, in Italia risultano inferiori al 31 dicembre 2010 di circa il 40% ([67]) rispetto alla media europea come di seguito illustrato.

La seguente tabella, nello specifico, illustra i suddetti "corrispettivi regolamentati" con riferimento ai diversi Paesi europei identificati come "corrispettivi regolamentati" ai sensi della normativa vigente in Italia.

Figura "Diritti aeroportuali e corrispettivi regolamentati – Benchmark europeo" ([68]) ([69])



LHR: London Heathrow
ZRH: Zurich Kloten
VIE: Wien Schwechat
AMS: Amsterdam Schipol
CDG: Paris Charles de Gaulle
BRU: Brussels airport
FRA: Frankfurt International
MUC: Munich Strauss
CPH: Copenhagen Kastrup
MXP: Milan Malpensa
FCO: Rome Fiumicino
MAD: Madrid Barajas

A giudizio dell'Emittente la differenza sopra illustrata, tra i suddetti "corrispettivi regolamentati" in Italia e la media europea si ridurrà a seguito dell'entrata in vigore del Contratto di Programma ENAC-SEA.

(a) *I servizi di gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeronautiche degli Aeroporti di Milano*

I servizi di gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeronautiche realizzati da SEA consistono nell'attività di messa a disposizione del pubblico di infrastrutture aeroportuali (quali terminal passeggeri, infrastrutture di volo, piazzali di sosta aeromobili), manutenzione di tali infrastrutture, nonché sviluppo delle medesime infrastrutture al fine del rinnovamento, ampliamento, ammodernamento delle stesse e di renderle conformi alle previsioni della normativa di riferimento, di volta in volta rilevanti e applicabili.

([67]) Fonte: dato riferito alla media dei costi aeroportuali dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'aeroporto di Roma Fiummicino, rispetto alla media europea sul campione considerato.

([68]) Media ponderata sulla base del traffico dell'Aeroporto di Milano Malpensa (espresso nei termini delle seguenti tipologie di aeromobili ER4, E70, B737, A319, A320, A321, B767, ossia ad esclusione degli aeromobili *All cargo*) dei costi aeroportuali sostenuti dai vettori in termini di "corrispettivi regolamentati", nella fascia diurna (ore 6:00 - 21:00).

([69]) Fonte: rielaborazioni SEA su documentazione IATA 2010 e sui tariffari degli aeroporti europei del campione di analisi.

La maggioranza di tali servizi di natura ordinaria è svolta direttamente dall'Emittente mediante personale specializzato, mentre i restanti servizi/lavori di natura ordinaria nonché i servizi aventi natura straordinaria (quali l'ammodernamento e/o l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali) sono affidati in appalto a soggetti terzi, i quali sono scelti da SEA (i) sulla base di gara ad evidenza pubblica, o (ii) tramite assegnazione diretta, qualora si tratti di fornitori particolarmente specializzati o esclusivi, o (iii) tramite le procedure descritte nella disciplina interna aziendale, qualora si tratti di contratti aventi un valore inferiore alle soglie oltre le quali la normativa comunitaria prevede l'obbligo di espletare la gara ad evidenza pubblica.

A fronte dell'esercizio dei servizi di gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate, SEA percepisce diritti aeroportuali per aeromobili, passeggeri e merci fissati dalla normativa e regolamentazione applicabile, come di seguito brevemente descritto (e come illustrato nel dettaglio al Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4 del Documento di Registrazione, al quale si rimanda).

Diritti aeroportuali

Il livello dei diritti aeroportuali in Italia è definito dalla Legge del 5 maggio 1976, n. 324 ("**Legge 324/1976**") come successivamente modificata e integrata da leggi e decreti ministeriali, tra cui, l'intervento più decisivo è rappresentato dalla Legge 2 dicembre 2005, n. 248 ("**Legge 248/2005**"). In ragione di tale normativa, i diritti aeroportuali, connessi ai servizi in parola possono essere suddivisi nelle seguenti categorie:

1. diritti relativi alla movimentazione degli aeromobili (diritti di approdo, partenza, sosta e ricovero per gli aeromobili, nonché per l'uso di dispositivi speciali di illuminazione delle piste). Fatte salve alcune specifiche ipotesi di esonero, normativamente previste, tali diritti sono dovuti per tutti gli aeromobili che effettuano atterraggi e/o decolli, e sono calcolati sul peso massimo autorizzato al decollo, rilevato dal certificato di navigabilità dell'aeromobile (c.d. "*Maximum Take-Off Weight*" o "*MTOW*"). Alla Data del Documento di Registrazione, i diritti di approdo, partenza sosta e ricovero degli aeromobili sono altresì stati fissati in misura differenziata in relazione a ciascun aeroporto;

2. diritti di imbarco passeggeri. Tali diritti sono correlati all'utilizzo delle infrastrutture e dei locali d'uso comune necessari per l'imbarco, lo sbarco e l'accoglienza dei passeggeri e vengono calcolati in misura fissa per passeggero, ivi compresi i passeggeri che usufruiscono di aeromobili privati e da turismo. Anche i diritti di imbarco, così come i diritti di approdo, partenza sosta e ricovero degli aeromobili, alla Data del Documento di Registrazione, sono stati fissati in misura differenziata in relazione a ciascun aeroporto;

3. diritti merci (diritti di imbarco e sbarco). I diritti merci sono dovuti dai singoli vettori, in funzione del peso delle merci trasportate, secondo le modalità ed i termini normativamente stabiliti. Sono esenti dall'applicazione di tali diritti alcune tipologie di merci quali: la posta, le merci sbarcate e imbarcate da un aeromobile ad un altro, in caso di trasbordo nell'ambito dello stesso aeroporto, le merci donate, a scopo assistenziale, allo stato o a enti, istituti e organismi non a fini di lucro, le provviste di bordo e i materiali di dotazione e le parti di ricambio degli aeromobili in servizio di linea. Anche tali diritti, così come gli altri diritti spettanti al gestore aeroportuale in ragione dei servizi prestati, sono fissati in misura differenziata in relazione a ciascun aeroporto.

Oltre ai predetti diritti si segnala che sono altresì stabiliti a livello normativo i corrispettivi per assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità.

Oltre ai diritti aeroportuali, in forza del D. Lgs. 18/1999, SEA percepisce altresì un corrispettivo dovuto dai soggetti che prestano servizi all'interno del sedime aeroportuale, a fronte dell'utilizzo di beni di uso comune (strade, passaggi interni, piazzali) ivi presenti (ove non già tramite gli altri corrispettivi), la cui gestione e manutenzione sono a carico del gestore aeroportuale. Detti corrispettivi remunerano l'utilizzo dei beni di uso comune nelle zone *Airside* e sono determinati ed articolati in misura differente a seconda della tipologia di operatori a cui si applicano.

Si segnala che la struttura dei diritti aeroportuali come poc'anzi descritta e vigente alla Data del Documento di Registrazione è destinata a subire sostanziali modifiche, con effetti positivi per l'Emittente, a seguito dell'entrata in vigore del Contratto di Programma, che, *inter alia,* fissa il livello iniziale dei corrispettivi regolamentati nonché, in via programmatica, la dinamica dei corrispettivi regolamentati per ciascun anno del periodo regolatorio definito nel medesimo Contratto di Programma (per la cui descrizione *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione).

(b) *Infrastrutture centralizzate*

La disciplina delle infrastrutture centralizzate è stata introdotta in Italia in applicazione della normativa europea di liberalizzazione del mercato dell'*handling*, la quale, tuttavia, non fornisce un'indicazione di dettaglio delle tipologie di infrastrutture da includersi nella categoria delle infrastrutture centralizzate, demandando, di contro, tale classificazione ai singoli aeroporti. Conseguentemente, ogni aeroporto europeo presenta diverse tipologie di impianti classificati come infrastrutture centralizzate, fermo restando che, in ogni caso, trattasi di infrastrutture che, per motivi di complessità, costo o impatto ambientale, non possono essere suddivise o duplicate.

L'Emittente gestisce, in via esclusiva, le seguenti infrastrutture centralizzate dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate, individuate da apposito provvedimento ENAC del 13 novembre 2000:

- pontili di imbarco e sbarco passeggeri ed impianti centralizzati di alimentazione, condizionamento e riscaldamento aeromobili, collegati agli stessi;
- impianti centralizzati di alimentazione degli aeromobili presso le piazzole remote;
- sistema di smistamento e riconsegna bagagli (*Baggage Handling System o BHS*);
- sistemi informativi centralizzati (informativa al pubblico e ai passeggeri, informativa di scalo e servizi collegati, sistema c.d. "CUTE" (*Common User Terminal Equipment*, sistema di interfaccia che collega ogni vettore con l'unità informatica centrale del vettore stesso (c.d. *host*));
- sistema di sghiacciamento degli aeromobili (c.d. *de-icing*);
- infrastrutture per il deposito e/o il trattamento di animali vivi di grossa taglia e merci radioattive (solo per l'Aeroporto di Milano Malpensa).

Con esclusivo riferimento all'Aeroporto di Milano Malpensa, il Gruppo gestisce inoltre, in forza del citato provvedimento ENAC, per il tramite della società Disma, partecipata dall'Emittente, l'impianto statico centralizzato di stoccaggio e distribuzione del carburante (per ulteriori informazioni in merito a Disma ed ai rapporti contrattuali vigenti tra SEA e Disma disciplinanti la gestione del predetto impianto *cfr.,*

rispettivamente, Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.1 del Documento di Registrazione).

Per la gestione delle infrastrutture centralizzate, SEA ha diritto di percepire dai vettori i corrispettivi che sono stati dapprima determinati dalla stessa Società sulla base dei criteri indicati nella Deliberazione CIPE n. 86/2000 e successivamente individuati dall'ENAC, nelle sue note del 2 ottobre 2007, emesse anche in base alla Deliberazione CIPE n. 38/2007 (per ulteriori informazioni in merito ai corrispettivi spettanti al Gruppo per la gestione delle infrastrutture centralizzate *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4 del Documento di Registrazione).

(c) Controlli e sicurezza

Ai sensi della normativa applicabile (D.L. 18 gennaio 1992 n. 9, convertito, con modificazioni, dalla legge del 28 febbraio 1992, n. 217, e D.M. 85/1999), i controlli e i servizi di sicurezza, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di soggetti appartenenti alle forze di polizia, sono di norma affidati in concessione alle società di gestione aeroportuale, le quali possono espletarli direttamente, ovvero indirettamente, tramite proprie organizzazioni societarie specializzate in possesso dei requisiti previsti dalla citata normativa e dedicate a tali servizi, ovvero da ultimo affidarli, mediante procedure concorrenziali, a soggetti terzi dotati dei necessari requisiti e autorizzazioni.

Il citato D.M. 85/1999 stabilisce altresì che i gestori aeroportuali possano svolgere, direttamente, indirettamente o mediante affidamento a terzi, secondo quanto poc'anzi indicato per i servizi di sicurezza, anche servizi di vigilanza sui beni aeroportuali di proprietà o in regime concessorio.

La durata in concessione dei controlli e servizi di sicurezza al gestore aeroportuale in ogni caso deve coincidere con la durata della concessione aeroportuale (per ulteriori informazioni in merito alla normativa regolante i servizi di sicurezza *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 6.7.4 del Documento di Registrazione).

I servizi di sicurezza garantiti da SEA consistono ne: (i) il controllo dei passeggeri, in partenza e in transito, e controllo radioscopico dei bagagli a mano; (ii) il controllo sulla totalità dei bagagli di stiva (imposti dai regolatori a seguito degli attacchi terroristici del settembre 2001); e (iii) servizi di vigilanza sui beni aeroportuali di proprietà o in regime concessorio.

L'Emittente svolge gli altri servizi di sicurezza mediante personale specializzato in possesso dei requisiti previsti dalla sopra citata normativa, vigente ed applicabile. Con riferimento al servizio di rilascio di autorizzazioni per l'accesso alle aree aeroportuali, si precisa che detti servizi vengono svolti da SEA sotto la vigilanza delle forze di polizia.

In particolare, per lo svolgimento dei servizi di sicurezza di cui ai precedenti punti (i) e (ii) l'Emittente percepisce i diritti c.d. di sicurezza dovuti direttamente dal vettore (che se ne rivale nei confronti del passeggero) a titolo di contributo per la copertura dei costi del servizio; detti diritti sono stabiliti dal D.M. del 14 marzo 2003.

Così come per i diritti aeroportuali correlati ai servizi di gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeronautiche, si segnala che i corrispettivi per i servizi di sicurezza, come sopra descritti, sono destinati a subire sostanziali modifiche, con effetti positivi per l'Emittente, a seguito dell'entrata in vigore del Contratto di Programma (per la cui descrizione *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione).

(d) *La gestione degli spazi in regime regolamentato*

Nel corso del primo semestre 2011 e nell'esercizio 2010 i ricavi di SEA derivanti dalle attività e dagli spazi a supporto degli *Handler* (tra cui SEA Handling, *caterer* e *refueller*), delle compagnie aeree, e dell'Aviazione Generale sono stati, rispettivamente, pari a Euro 14,4 milioni (10,8% del totale dei ricavi *aviation*) ed Euro 30,0 milioni (11,1% del totale dei ricavi *aviation*).

La seguente tabella illustra i predetti ricavi, derivanti dall'attività di gestione degli spazi destinati a *Handler* e/o compagnie aeree, con evidenza della quota parte di tali ricavi generati da operazioni infragruppo (per maggiori informazioni in proposito *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.6 del Documento di Registrazione).

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Utilizzo spazi in regime regolamentato verso terzi	11.630	13.068	-11,0%	24.142	28.606	-15,6%	28.650	-0,2%
Utilizzo spazi in regime regolamentato verso parti correlate	71	70	1,6%	171	207	-17,4%	129	60,5%
Utilizzo spazi in regime regolamentato (ricavi generati da operazioni infragruppo)	2.720	2.850	-4,6%	5.701	7.228	-21,1%	9.361	-22,8%
Totale Utilizzo spazi in regime regolamentato	**14.421**	**15.988**	**-9,8%**	**30.014**	**36.041**	**-16,7%**	**38.140**	**-5,5%**

SEA percepisce dagli operatori di *handling* presenti negli Aeroporti di Milano (tra cui SEA Handling e altri *Handler* diversi da quest'ultima e dai *caterer* e *refueller* - tra i quali, ATA Handling, Aviapartner, Globeground, A.R.E, Lufthansa Technik - e dai vettori in autoproduzione - ossia dai vettori che effettuano autonomamente in tutto o in parte l'attività di *handling*, tra cui KLM) un corrispettivo fisso regolamentato per l'utilizzo degli spazi aeroportuali assegnati, definito per mq in ragione della tipologia di area occupata (es. spazi per uffici, spazi per ricoveri di mezzi di trasporto, magazzini ecc.). E' previsto anche un corrispettivo variabile per unità di traffico (singolo passeggero e/o quintale di merce/posta trattata) (per maggiori informazioni in merito a SEA Handling *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.3 del Documento di Registrazione).

SEA ha altresì concesso a terzi (tra cui ATA Ali presso l'Aeroporto di Milano Linate, piazzale ovest) l'uso di spazi aeroportuali per l'esercizio dei servizi di assistenza al traffico di Aviazione Generale negli Aeroporti di Milano. A fronte di tale concessione è riconosciuto a SEA un corrispettivo fisso relativo all'utilizzo degli spazi aeroportuali concessi in uso. Le modalità e i termini di utilizzo di detti spazi sono definiti nei relativi accordi commerciali - in linea con quanto previsto nel Regolamento di Scalo, ivi richiamato - i quali prevedono altresì che, alla scadenza dei medesimi, il terzo è tenuto a restituire gli spazi oggetto del medesimo accordo ed i relativi impianti.

Tali contratti, aventi durata variabile (fatto salvo per il contratto tra SEA e ATA Ali avente scadenza alla data di scadenza della Convenzione 2001, ossia al 2041) non prevedono il rinnovo tacito alla scadenza e stabiliscono che, in caso di mancata restituzione a SEA, alla scadenza del contratto, degli spazi da questa concessi in uso al terzo, quest'ultimo sia tenuto a corrispondere a SEA un corrispettivo, contrattualmente pattuito tra le parti, a titolo di penale. Gli stessi prevedono la possibilità per le parti di risolvere di diritto il contratto per inadempimento della controparte ovvero in caso, tra l'altro, di revoca di autorizzazioni/licenze necessarie per l'esercizio dell'attività. I contratti riconoscono altresì all'Emittente il diritto di recedere dallo stesso in caso di (i) revoca anche parziale, risoluzione o modifica della Convenzione 2001, (ii) obbligo per SEA di destinare gli spazi destinati all'attività in oggetto a diversa utilizzazione, o (iii) sopravvenute ragioni contingenti legate a obblighi derivanti dalla Convenzione 2001.

I contratti in oggetto prevedono inoltre che gli operatori debbano attenersi a quanto indicato nel Regolamento di Scalo e nel Manuale di Aeroporto relativamente all'utilizzo

degli spazi concessi in uso da SEA, nonché rispettare quanto definito dall'Emittente, ai fini della tutela ambientale, nel proprio sistema di gestione ambientale (per maggiori informazioni in merito al Regolamento di Scalo, al Manuale di Aeroporto e al sistema di gestione ambientale *cfr.* Capitolo 6.7.5 e 6.7.9 del Documento di Registrazione).

Con riferimento all'attività di gestione degli spazi destinati a *Handler* e/o compagnie aeree, si segnala inoltre che in forza di un contratto sottoscritto tra l'Emittente e Lufthansa Technik Components Services Milan S.r.l. ("**Lufthansa Technik**"), in data 14 maggio 2009, SEA concede a Lufthansa Technik l'utilizzo, in esclusiva, dell'*hangar* presso l'Aeroporto di Milano Malpensa per la prestazione di servizi di manutenzione aeronautica e di *engineering*, nonché di operazioni ad essi correlate (quali, tra gli altri, manutenzione e riparazione di attrezzature aeronautiche, pulizia, parcheggio e ricovero di aeromobili). Tale contratto, decorrente dal 1° luglio 2009, ha durata sino al 30 giugno 2012, e prevede la facoltà per Lufthansa Technik di prorogarne la durata per due periodi di cinque anni ciascuno, dandone comunicazione scritta all'Emittente entro sei mesi dalla rispettiva scadenza. Con riferimento all'eventuale secondo quinquennio di rinnovo le parti hanno concordato la facoltà per Lufthansa Technik di esercitare tale rinnovo per l'intero *hangar* ovvero solo per una porzione di esso, con conseguente revisione dei corrispettivi pattuiti.

Ai sensi del contratto, Lufthansa Technik si impegna, su base non discriminatoria, ove ne abbia possibilità, a porre in essere ogni ragionevole sforzo per fornire i sopra indicati servizi di manutenzione a chiunque ne faccia richiesta, compatibilmente con disponibilità e fattibilità operative/organizzative, nonché subordinatamente al raggiungimento di un apposito accordo con i richiedenti.

Il contratto in parola riconosce altresì a Lufthansa Technik il diritto di recedere, con comunicazione da rilasciare con preavviso di sei mesi, in caso di mancato incremento del numero degli aeromobili di Lufthansa Italia con base nell'Aeroporto di Milano Malpensa, ai termini previsti definiti contrattualmente tra le parti.

Per l'utilizzo dell'*hangar* Lufthansa Technik riconosce a SEA un corrispettivo annuo (da corrispondere in quattro rate trimestrali anticipate) concordato dalle parti, in importi prestabiliti con riferimento agli esercizi 2009-2012 (da Euro 800 mila per il 2009 ad Euro 1,170 milioni per il 2012), da aggiornare all'indice ISTAT con riferimento all'eventuale primo rinnovo e da rinegoziare a cura delle parti (nei limiti di Euro 1,357 milioni) in relazione al secondo rinnovo.

Alla data del Documento di Registrazione è in corso, *inter alia,* tra le parti la rinegoziazione di alcune clausole del contratto sopra descritto - relative alla durata ed ai corrispettivi - avendo le predette parti manifestato il proprio interesse in tal senso nonostante la decisione del Gruppo Lufthansa di ridurre la propria presenza nell'Aeroporto di Milano Malpensa (per maggiori informazioni in proposito *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1 del Documento di Registrazione). In particolare, quanto alla durata, l'Emittente ritiene che la prima scadenza contrattuale possa essere fissata al 31 dicembre 2013; quanto ai corrispettivi, l'Emittente ritiene che il canone base di locazione dell'*hangar* potrà essere ridotto per il 2012 a Euro 900 mila con meccanismo di accrescimento dello stesso canone, parametrato al fatturato, nel caso in cui Lufthansa Technik raggiunga determinate soglie di fatturato. L'Emittente ritiene altresì che lo stesso meccanismo possa essere applicato anche al canone per l'esercizio 2013.

Si segnala che alla Data del Documento di Registrazione, per quanto a conoscenza dell'Emittente, è in essere un accordo tra Lufthansa Technik ed easyJet avente ad oggetto la prestazione dei servizi sopra indicati.

Servizio di catering

Con particolare riferimento al servizio di *catering,* detto servizio consiste nella preparazione e nella fornitura di pasti a bordo degli aeromobili.

Tale servizio è svolto, alla Data del Documento di Registrazione, da tre *Handler* (LSG Sky Chefs S.p.A., Servair AIR CHEF e Do. CO) che prestano detta attività presso entrambi gli Aeroporti di Milano, in forza di appositi contratti di differente durata. Tali contratti prevedono che in caso di mancata restituzione a SEA, alla scadenza del contratto, degli spazi da questa concessi in uso al terzo, quest'ultimo sia tenuto a corrispondere a SEA un corrispettivo, contrattualmente pattuito tra le parti, a titolo di penale. Gli stessi prevedono la possibilità per le parti di risolvere di diritto il contratto per inadempimento della controparte ovvero in caso, tra l'altro, di revoca di autorizzazioni/licenze necessarie per l'esercizio dell'attività. I contratti riconoscono altresì all'Emittente il diritto di recedere dallo stesso in caso di (i) revoca anche parziale, risoluzione o modifica della Convenzione 2001, (ii) obbligo per SEA di destinare gli spazi destinati all'attività in oggetto a diversa utilizzazione o (iii) sopravvenute ragioni contingenti legate a obblighi derivanti dalla Convenzione 2001.

I contratti in oggetto prevedono inoltre che gli operatori debbano attenersi a quanto indicato nel Regolamento di Scalo e nel Manuale di Aeroporto relativamente all'utilizzo degli spazi concessi in uso da SEA, nonché rispettare quanto definito dall'Emittente, ai fini della tutela ambientale, nel proprio sistema di gestione ambientale (per maggiori informazioni in merito al Regolamento di Scalo, al Manuale di Aeroporto e al sistema di gestione ambientale *cfr.* Capitolo 6.7.5 e 6.7.9 del Documento di Registrazione).

I predetti soggetti riconoscono a SEA, oltre a un corrispettivo fisso, contrattualmente stabilito, per l'uso degli spazi aeroportuali necessari allo svolgimento di tali servizi, un corrispettivo variabile di importo determinato dall'ENAC, in funzione della tipologia di volo servito. Si segnala che con l'entrata in vigore del Contratto di Programma ENAC-SEA i predetti corrispettivi variabili saranno inglobati nei diritti aeroportuali come definiti dal suddetto contratto e SEA percepirà direttamente dagli operatori i corrispettivi per l'occupazione delle porzioni di sedime aeroportuale adibiti alla prestazione del servizio in oggetto.

Servizio di rifornimento carburante

Quanto al servizio di rifornimento carburante, quest'ultimo consiste nell'organizzazione ed esecuzione delle attività connesse alla fornitura di carburante agli aeromobili, incluso lo stoccaggio.

Nell'Aeroporto di Milano Linate tale servizio viene svolto da due *Handler* (Rifornimenti Aeronautici Italiani e Sky Tanking Italia), in rapporto con le compagnie petrolifere che forniscono il carburante avio ai vettori in virtù di appositi contratti con questi ultimi; i predetti *Handler* in particolare provvedono al caricamento a bordo degli aeromobili del carburante avio venduto dalle compagnie petrolifere (per ulteriori informazioni in merito ai rapporti fra SEA e le compagnie petrolifere *cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.8 del Documento di Registrazione).

I contratti in vigore tra l'Emittente e i predetti *Handler* prevedono*, inter alia*, che gli operatori debbano attenersi a quanto indicato nel Regolamento di Scalo e nel Manuale di Aeroporto relativamente all'utilizzo degli spazi concessi in uso da SEA, nonché rispettare quanto definito dall'Emittente, ai fini della tutela ambientale, nel proprio sistema di gestione ambientale (per maggiori informazioni in merito al Regolamento di Scalo, al Manuale di Aeroporto e al sistema di gestione ambientale *cfr.* Capitolo 6.7.5 e 6.7.9 del Documento di Registrazione).

Alla Data del Documento di Registrazione l'Emittente percepisce un corrispettivo variabile dalle compagnie petrolifere rapportato ai metri cubi di carburante erogato dalle

stesse ai vettori loro clienti. Si segnala che con l'entrata in vigore del Contratto di Programma ENAC-SEA il predetto corrispettivo variabile sarà inglobato nei diritti aeroportuali come definiti dal suddetto contratto; SEA percepirà invece direttamente dagli *Handler* i corrispettivi per la porzione di sedime aeroportuale eventualmente loro concessa in uso esclusivo per la prestazione del servizio in oggetto.

L'Aeroporto di Milano Malpensa è dotato di un impianto di stoccaggio centralizzato del carburante avio che viene gestito da Disma, società partecipata da SEA con una quota del 18,75% del capitale sociale, in forza di un apposito contratto subconcessorio, tra le predette società. In particolare, a norma di tale contratto Disma è tenuta alla realizzazione, gestione e manutenzione di impianti di stoccaggio e distribuzione del carburante presso l'Aeroporto di Milano Malpensa, al cui fine l'Emittente consente a Disma l'utilizzo della porzione, appositamente attrezzata, di sedime del predetto aeroporto, e alla stessa Disma è affidata, in regime di concessione, l'attività di gestione del predetto impianto. Tale contratto, stipulato in data 28 luglio 1994, ha durata sino al 31 dicembre 2020 senza possibilità di proroga tacita, ma con impegno dell'Emittente a negoziarne entro il 31 dicembre 2015 un'estensione. Tale contratto prevede che alla scadenza dello stesso gli impianti realizzati e gestiti da Disma siano devoluti all'Emittente a titolo gratuito (salvo restituzione a Disma delle quote di investimento sostenuto per la realizzazione degli impianti non ammortizzate) e che i medesimi impianti siano trasferiti a SEA in buono stato di conservazione, salvo risarcimento danno in caso di mancato/ritardato adempimento al predetto obbligo. Disma riconosce all'Emittente un corrispettivo annuo fisso contrattualmente stabilito o aggiornato annualmente sulla base dell'indice ISTAT.

Alla Data del Documento di Registrazione, Disma, oltre a gestire l'impianto di stoccaggio e distribuzione dei Milano Malpensa 1, sta procedendo alla realizzazione dell'impianto di distribuzione di Milano Malpensa 2 che si prevede possa essere ultimata entro il termine del presente esercizio.

Presso l'Aeroporto di Milano Linate, dove non esiste un impianto di stoccaggio centralizzato, le compagnie petrolifere gestiscono autonomi impianti di stoccaggio del carburante avio, attraverso i citati operatori.

6.1.2.2 Non aviation

Le attività *non aviation* consistono nella prestazione dei servizi di complemento delle attività di supporto all'aviazione ed includono:

(a) le attività *retail* (vendita al pubblico, in regime *duty free* e *duty paid,* ristorazione, autonoleggi, pubblicità, gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie);

(b) la gestione dei parcheggi;

(c) la gestione degli spazi cargo;

(d) altre attività, raggruppate sotto la voce "servizi ed altri ricavi" (quali attività di biglietteria, attività di manutenzione mezzi, attività di *real estate* - incluse locazioni e concessioni di porzioni del sedime aeroportuale e servizi tecnologici e di progettazione, nonché servizi di sicurezza non regolamentati).

La seguente tabella evidenzia in dettaglio l'andamento dei ricavi del comparto *non aviation* nel periodo 2008-2010, nonché nel primo semestre del 2011 confrontato con il primo semestre del 2010.

Tabella "*Andamento ricavi comparto non aviation*" (

Migliaia di Euro	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %
Retail	77.370	75.537	2,4%	84.160	-10,2%	38.084	37.426	1,8%
Parcheggi	40.469	42.876	-5,6%	47.224	-9,2%	20.906	20.663	1,2%
Spazi cargo	10.383	10.605	-2,1%	10.483	1,2%	5.216	5.240	-0,5%
Servizi e altri ricavi	41.679	37.911	9,9%	33.442	13,4%	21.804	19.567	11,4%
Totale ricavi di gestione Non Aviation	**169.901**	**166.929**	**1,8%**	**175.309**	**-4,8%**	**86.010**	**82.896**	**3,8%**

(Per maggiori informazioni in merito ai ricavi del comparto *non aviation, cfr.* Capitolo IX, Paragrafo 9.2.1 del Documento di Registrazione).

Le attività del comparto *non aviation* svolte negli Aeroporti di Milano, a partire dagli ultimi anni e, in particolare, a partire dal 2009, sono contraddistinte da un processo di evoluzione e rafforzamento messo in opera dal Gruppo nel contesto ed al fine di rendere il modo di svolgimento di tali attività coerente con la nuova politica *B2C* adottata dal Gruppo, orientata alle richieste ed alla soddisfazione delle esigenze dei consumatori finali.

In particolare, il Gruppo SEA, abbandonando la logica del mero gestore aeroportuale le cui attività commerciali si limitano alla gestione degli spazi disponibili del sedime aeroportuale, ha avviato un percorso finalizzato sia all'assunzione di un ruolo attivo nello sviluppo commerciale degli Aeroporti di Milano, sia di supporto, con una logica di *partnership*, ai soggetti terzi che operano nei predetti aeroporti, al fine di valorizzare, ampliare e innovare i beni e i servizi offerti ai molteplici clienti degli Aeroporti di Milano. Sono di seguito illustrate, in sintesi, i progetti e le politiche intraprese dal Gruppo con riferimento alle singole attività del settore *non aviation*:

- *vendita al pubblico:* ampliamento e riqualifica degli spazi commerciali al fine di incentivare e facilitare la fruizione dei negozi siti negli Aeroporti di Milano ad opera di passeggeri e clienti in generale, anche innovando nelle modalità di organizzazione, presentazione e fruizione delle aree commerciali attraverso modalità di tipo *Walk-through*, nonché di fornire un'ampia gamma di prodotti e marchi in grado di rispondere alle diverse esigenze di tutte le tipologie di clientela. A tal riguardo, presso Milano Malpensa 1, dove in ragione delle rotte servite si è accresciuta la domanda di prodotti di lusso, è stata ulteriormente potenziata la presenza di *luxury brand* quali Armani, Etro, Gucci, Bulgari, e Zegna), e presso la galleria commerciale dell'Aeroporto di Milano Linate, in rispondenza alle esigenza della clientela *business* che contraddistingue lo scalo, sono state sono stati introdotti marchi quali Napapjiri e Brooks Brothers;

- *ristorazione*: la politica di collaborazione e *partnership* adottata dal Gruppo nei confronti dei soggetti che prestano tali attività negli Aeroporti di Milano ha visto l'introduzione di concetti innovativi di offerta e vendita dei relativi prodotti/servizi, il *restyling* dei punti ristorazione siti negli aeroporti, l'ampliamento del portafoglio di *brand* - con l'introduzione di marchi quali Burger King, Mc Donald's, Motta, Venchi (per le gelaterie artigianali), Briciole Dolci e Salate (caratterizzato da prodotti da forno della tradizione italiana), Panino Giusto, Obikà - e l'utilizzo di strumenti di analisi che consentano la migliore identificazione delle esigenze dei clienti, segmentandole in funzione delle diverse tipologie di consumatori;

- *pubblicità*: pur in un contesto socio-economico che ha comportato la contrazione del settore pubblicitario, il Gruppo ha dotato entrambi gli Aeroporti di Milano di supporti pubblicitari innovativi in grado di realizzare campagne pubblicitarie di forte impatto emozionale e di consentire la rotazione del messaggio

pubblicitario per il consumatore (attraverso circuiti digitali che con frequenze prestabilite modificano i messaggi pubblicitari) al fine di cogliere l'attenzione e le diverse esigenze di quest'ultimo;

- *parcheggi*: realizzazione di importanti aree di parcheggio automobili volte ad ampliare l'offerta, sia in termini quantitativi (nuovo parcheggio "*P1 Long term*" presso l'Aeroporto di Milano Malpensa che offre 1.100 posti auto scoperti e nuovo parcheggio multipiano presso l'Aeroporto di Milano Linate "*P2 Executive*" che offre 3.160 posti auto coperti) sia in termini qualitativi (attraverso una forte caratterizzazione dei parcheggi per tipologia di servizio e clientela di riferimento al fine di soddisfare molteplici esigenze). In aggiunta a quanto sopra, il Gruppo ha introdotto un servizio di prenotazione *on-line* per la sosta nei parcheggi degli Aeroporti di Milano, che tra l'altro mette in evidenza le molteplici offerte commerciali e promozionali, al fine di facilitare il cliente nell'accesso e nell'utilizzo del servizio di parcheggio offerto (per maggiori informazioni in merito ai parcheggi degli Aeroporti di Milano *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2 del Documento di Registrazione);

- *real estate*: in linea con il nuovo concetto di *Airport City,* verso il quale il Gruppo SEA sta indirizzando la gestione e lo sviluppo dei propri aeroporti, il Gruppo SEA, alla Data del Documento di Registrazione, anche con riferimento all'attività di *real estate,* ha intrapreso iniziative immobiliari finalizzate in particolare a cogliere e potenziare opportunità di sviluppo all'esterno dei terminal degli Aeroporti di Milano non strettamente connesse all'attività "*core*" del Gruppo SEA, bensì volte a potenziare l'offerta di prodotti e servizi ai clienti finali. Le predette iniziative immobiliari potranno essere realizzate direttamente dal Gruppo SEA, ovvero affidate a soggetti terzi (in merito agli investimenti del Gruppo *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione). In tale contesto si segnala in particolare che, in data 30 giugno 2011, l'Emittente ha sottoscritto con un soggetto terzo un contratto preliminare per la realizzazione ad opera di tale soggetto di un hotel a tre stelle c.d. di "*budget*", presso Milano Malpensa 2, a marchio iSleep, e volto a rispondere più compiutamente alle esigenze dei diversi target di passeggeri e utenti dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Tale hotel pertanto sarà destinato a soddisfare, a completamento dell'offerta già fornita dall'hotel Sheraton, un'offerta di fascia media ed in particolare di una clientela *low-cost* che rappresenta la tipologia di passeggeri principalmente servita da Milano Malpensa 2 (per maggiori informazioni in merito all'hotel Sheraton e all'hotel iSleep *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione).

Per ulteriori informazioni in merito ai nuovi prodotti e servizi offerti dal Gruppo SEA *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Documento di Registrazione.

Le attività *non aviation* svolte non direttamente da SEA sono disciplinate da appositi contratti sottoscritti dall'Emittente con operatori terzi, in forza dei quali SEA concede ai predetti soggetti l'organizzazione e la gestione della/e attività di volta in volta rilevante/i, nonché l'uso degli spazi del sedime aeroportuale necessari e/o strumentali al fine dello svolgimento della/e predette attività.

I predetti contratti hanno durata variabile, mediamente pari a 3 anni, e non consentono il rinnovo tacito. Quanto al trattamento economico, i contratti in parola prevedono generalmente (i) corrispettivi fissi annui per l'uso degli spazi e (ii) corrispettivi variabili (*royalty*) calcolati sulla base di differenti parametri in ragione dell'attività svolta (quali, a titolo di esempio, il fatturato realizzato o le merci trattate), fermo restando un minimo garantito e assistito, solitamente, da una fidejussione bancaria.

In aggiunta, in caso di mancato rispetto del termine di scadenza del contratto e/o di mancata riconsegna a SEA degli spazi concessi in uso, i contratti in parola prevedono la corresponsione a SEA di importi, contrattualmente stabiliti, a titolo di penale.

I contratti disciplinano inoltre le ipotesi di risoluzione dei medesimi in caso di inadempimento ovvero di specifiche ipotesi, quale, *inter alia*, la revoca di autorizzazioni/licenze necessarie per l'esercizio dell'attività oggetto del contratto, nonché riconoscono all'Emittente il diritto di recedere dallo stesso in caso di (i) revoca anche parziale, risoluzione o modifica della Convenzione 2001, (ii) obbligo per SEA di dedicare gli spazi destinati all'attività in oggetto a diversa utilizzazione o (iii) sopravvenute ragioni contingenti legate a obblighi derivanti dalla Convenzione 2001 (per maggiori informazioni sulla Convenzione 2001, *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione).

I contratti prevedono altresì che gli operatori debbano attenersi a quanto indicato nel Regolamento di Scalo e nel Manuale di Aeroporto relativamente all'utilizzo degli spazi concessi in uso da SEA, nonché rispettare quanto definito dall'Emittente, ai fini della tutela ambientale, nel proprio sistema di gestione ambientale (per maggiori informazioni in merito al Regolamento di Scalo, al Manuale di Aeroporto e al sistema di gestione ambientale *cfr.* Capitolo 6.7.5 e 6.7.9 del Documento di Registrazione).

E' di seguito fornita illustrazione delle condizioni e dei termini ai quali vengono svolte le diverse attività del comparto *non aviation*.

(a) Attività retail

SEA non svolge direttamente le attività *retail* (vendita al pubblico, *duty free* e *duty paid*, ristorazione, autonoleggi, pubblicità, gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie), ma cede a terzi l'uso di spazi commerciali negli Aeroporti di Milano per lo svolgimento di tali attività.

La seguente tabella riporta in dettaglio l'andamento dei ricavi derivanti dall'attività *retail* nel periodo 2008-2010, nonché nel primo semestre del 2011 confrontato con il primo semestre del 2010.

Tabella "Andamento dei ricavi di Gruppo dell'attività *retail*"

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Shops	16.175	15.577	3,8%	32.666	30.855	5,9%	33.454	-7,8%
Food & Beverage	7.385	7.824	-5,6%	16.002	15.060	6,3%	14.772	1,9%
Pubblicità	5.082	5.064	0,4%	10.570	10.529	0,4%	14.880	-29,2%
Altro	9.442	8.961	5,4%	18.132	19.093	-5,0%	21.054	-9,3%
Totale ricavi di gestione retail	**38.084**	**37.426**	**1,8%**	**77.370**	**75.537**	**2,4%**	**84.160**	**-10,2%**

Nota: la voce "Altro" comprende le attività di autonoleggio e le attività di gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancaria.

Vendita al pubblico - duty free/duty paid

L'attività di vendita al dettaglio esercitata presso gli Aeroporti di Milano offre al pubblico ed ai passeggeri un'ampia gamma di prodotti e marchi volti a soddisfare sia le diverse differenti tipologie di utenti degli Aeroporti di Milano (passeggeri, accompagnatori e operatori aeroportuali) sia le diverse esigenze di tali utenti (es. differenti risorse finanziarie e tempo limitato da dedicare agli acquisti, orari di vendita estesi lungo l'arco della giornata che coprono fasce orarie non servite dai negozi siti

nella vicina città di Milano, ampia gamma di categorie merceologiche, con differenti fasce di prezzi, in uno spazio concentrato).

In termini di gamma prodotti, i punti vendita siti all'interno delle aerostazioni passeggeri degli Aeroporti di Milano offrono prodotti sia in regime di *duty free* (ovvero in esenzione dal pagamento dell'IVA e delle accise), sia in regime di *duty paid* (ossia in regime ordinario di acquisto senza poter beneficiare della predetta esenzione).

L'attività di vendita *retail* viene affidata da SEA in subconcessione sia a società partecipate dalla stessa Emittente (Dufrital, società che gestisce attività *duty free* e *duty paid* per prodotti di differenti settori merceologici, e CID, società che gestisce attività di vendita principalmente di libri e di giornali) sia ad altri soggetti terzi, diversi dalle predette società (quali, a titolo di esempio, Boggi, Gucci, Bulgari, Mont Blanc, Parah).

In particolare, in forza di un accordo commerciale tra SEA e Dufrital, sottoscritto in data 1° settembre 2008 ad avente durata pari alla durata della Convenzione 2001 (ossia sino al 2041), l'Emittente consente a Dufrital l'organizzazione e la gestione presso gli Aeroporti di Milano delle attività di gestione di negozi (a) per la vendita (in regime di *duty free*) di prodotti appartenenti a categorie merceologiche quali bottiglieria, tabacchi, profumeria, drogheria, gastronomia, tessili e pelletteria, giocattoli e cartoleria (di cui bottiglieria, tabacchi e profumeria in regime di esclusiva), e (b) per la vendita in regime di *duty paid* di prodotti appartenenti alle predette categorie merceologiche diverse dai tabacchi (tra cui bottiglieria e profumeria, in regime di esclusiva). Dufrital si impegna ad esercitare le predette attività in conformità alla Carta dei Servizi di SEA. Al fine dell'esercizio delle attività di vendita SEA concede a Dufrital l'utilizzo di spazi commerciali siti all'interno dei predetti Aeroporti di Milano ed individuati dalle parti, con impegno dell'Emittente a far sì che in caso di realizzazione e/o ampliamento di nuove aree all'interno degli Aeroporti di Milano, su richiesta di Dufrital, gli spazi a disposizione di quest'ultima siano ricollocati all'interno delle predette nuove aree. Detti spazi dovranno essere gestiti da Dufrital in conformità a quanto previsto dal Regolamento di Scalo e dal Manuale di Aeroporto e riconsegnati all'Emittente, alla scadenza del contratto, alle modalità ed ai termini stabiliti dal citato Regolamento di Scalo, salvo risarcimento del danno in caso di mancata o ritardata riconsegna. In forza del citato accordo, Dufrital riconosce a SEA un corrispettivo fisso per l'uso degli spazi che sarà dovuto a far data dal 1° gennaio 2021 e stabilito dalle parti sulla base dei valori di mercato vigenti a quella data, nonché un corrispettivo variabile (*royalty*) calcolato sulla base del fatturato, al netto di IVA, realizzato da Dufrital nell'esercizio delle attività a quest'ultima consentite da SEA, fermo restando un minimo garantito anch'esso parametrato al fatturato.

Quanto ai rapporti tra SEA e CID in forza di un accordo commerciale tra le parti, sottoscritto in data 1° settembre 2008 e avente durata pari alla durata della Convenzione 2001 (ossia sino al 2041), l'Emittente consente a CID l'organizzazione e la gestione di negozi siti presso gli Aeroporti di Milano, per la vendita di prodotti appartenenti principalmente a categorie merceologiche quali tabacchi e generi di monopolio, giornali, libri, e riviste e servizi quali valori bollati, biglietti ATM, lotterie, ricariche telefoniche. Le modalità e i termini di concessione degli spazi ai fini dell'esercizio della predetta attività di vendita, nonchè di riconsegna a SEA dei predetti spazi, sono contrattualmente stabiliti in analogia a quanto previsto dal sopra descritto accordo commerciale tra SEA e Dufrital, così come in analogia a quanto previsto dal contratto in parola, sono stabiliti i corrispettivi (fissi per la concessione degli spazi da pagarsi a partire dal 1° gennaio 2021, variabili in ragione del fatturato realizzato e il minimo garantito) dovuti da CID all'Emittente.

Per ulteriori informazioni in merito ai rapporti tra SEA e le partecipate CID e Dufrital *cfr*. Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione.

In data 1º settembre 2008, SEA, Dufrital e CID hanno sottoscritto un accordo relativo alla gestione delle attività *retail* all'interno degli Aeroporti di Milano, con il quale, *inter alia*, le predette parti hanno approvato un piano commerciale, ossia un piano predisposto congiuntamente dalle stesse parti, volto a sfruttare al meglio le sinergie tra le stesse società mediante l'elaborazione di progetti di sviluppo commerciale non limitati al solo settore *retail*, ma che riguardano anche la creazione, all'interno del sedime aeroportuale, di centri commerciali, supermarket e negozi *outlet*. Le parti altresì hanno definito che detto documento costituirà il riferimento per le verifiche quinquennali (a partire dal quinquennio 2015-2020) basate su dei parametri contrattualmente stabiliti, per un eventuale adeguamento delle condizioni economiche degli accordi commerciali stipulati tra SEA e, rispettivamente, CID e Dufrital.

Nell'esercizio 2010 e nel primo semestre 2011, i ricavi di SEA derivanti da tale segmento di attività sono stati, rispettivamente, pari a Euro 32,7 milioni (19,2% del totale dei ricavi *non aviation*) e pari a Euro 16,2 milioni (18,8% del totale dei ricavi *non aviation*).

La seguente tabella illustra i ricavi, derivanti dall'attività di vendita al pubblico con evidenza della quota parte dei ricavi generati da operazioni con Parti Correlate (per maggiori informazioni in proposito, *cfr*. Capitolo XIX, Paragrafo 19.3 del Documento di Registrazione).

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Shops verso terzi	5.654	6.157	-8,2%	12.249	12.519	-2,2%	12.862	-2,7%
Shops verso parti correlate	10.521	9.420	11,7%	20.417	18.336	11,3%	20.592	-11,0%
Totale ricavi da Shops	**16.175**	**15.577**	**3,8%**	**32.666**	**30.855**	**5,9%**	**33.454**	**-7,8%**

A fine 2010, negli Aeroporti di Milano vi sono 132 punti vendita, che coprono complessivamente 11.937 mq, di cui 9.031 mq nell'Aeroporto di Milano Malpensa (7.531 mq presso Milano Malpensa 1 e 1.500 mq presso Milano Malpensa 2) e 2.906 mq nell'Aeroporto di Milano Linate.

Tabella "Punti vendita Aeroporti di Milano"

	Mq.	% sui mq totali	Punti vendita
Milano Malpensa 1	**7.531**		**78**
- Airside	**5.907**	**78,4%**	**63**
- Imbarchi Schengen	2.946	39,1%	35
- Imbarchi Extra Schengen	2.961	39,3%	28
- Landside	**1.624**	**21,6%**	**15**
- Arrivi	918	12,2%	9
- Check-in	706	9,4%	6
Milano Malpensa 2	**1.500**		**13**
- Airside	**1.340**	**89,3%**	**10**
- Imbarchi	1.340	89,3%	10
- Landside	**160**	**10,7%**	**3**
- Arrivi	62	4,1%	1
- Check-in	98	6,5%	2
Aeroporto di Milano Linate	**2.906**		**41**
- Airside	**2.005**	**69,0%**	**23**
- Imbarchi	2.005	69,0%	23
- Landside	**901**	**31,0%**	**18**
- Arrivi	402	13,8%	7
- Check-in	499	17,2%	11

Tra i contratti dell'area *retail* rientra inoltre il contratto stipulato in data 29 novembre 2009, e con scadenza - come da ultimo prorogata - al 30 novembre 2021, tra l'Emittente e Securebag Italia S.r.l. ("**Securebag**") in forza del quale SEA affida a Securebag la gestione e l'organizzazione in esclusiva, presso entrambi gli Aeroporti di Milano (ed entrambi i terminal passeggeri dell'Aeroporto di Milano Malpensa), dell'attività di avvolgimento protettivo dei bagagli, ivi inclusa l'assicurazione di bagagli e merci. Al fine dell'esercizio della predetta attività, SEA concede a Securebag l'uso di spazi del sedime degli Aeroporti di Milano ove Securebag colloca, a proprie spese, i macchinari e le apparecchiature necessarie per lo svolgimento dell'attività ad esso affidata. In forza del contratto in oggetto, Securebag riconosce a SEA un corrispettivo variabile pari ad una percentuale del corrispettivo unitario di ciascun avvolgimento bagagli effettuato, fermo restando un minimo garantito annuo riconosciuto a SEA, nonché, per l'uso degli spazi concessi dall'Emittente, un corrispettivo annuo stabilito dalle parti in ragione della tipologia di spazio concesso.

Ristorazione

L'attività di ristorazione si sostanzia nella prestazione ai clienti degli Aeroporti di Milano di un'ampia offerta di servizi (fra cui: ristorazione con servizio al tavolo, ristoranti self service, tavola calda e fredda, *fast food*, *wine bar*, *corner* gastronomici specializzati) e di marchi (fra cui: Burger King, Caffè Ritazza, Mc Donald's, Obikà Mozzarella Bar, Panino Giusto, Sant'Ambrogio, Spizzico e Venchi), presso i diversi punti di ristoro siti all'interno delle aerostazioni passeggeri dei predetti aeroporti.

Rientrano nell'attività di ristorazione anche tre mense interaziendali (ossia mense dedicate al personale dipendente di SEA, con possibile estensione a terzi dell'uso delle stesse) site, rispettivamente, presso Milano Malpensa 1, Milano Malpensa 2 e presso l'Aeroporto di Milano Linate, nonché uno spazio ad uso *bar-self service* presso Milano Malpensa Cargo.

L'attività di ristorazione, ivi compresa l'attività di ristorazione svolta presso le citate mense interaziendali, viene affidata dal Gruppo SEA in subconcessione a SEA Services, società partecipata dall'Emittente, nonché ad altri soggetti terzi.

Quanto ai rapporti contrattuali vigenti alla Data del Documento di Registrazione tra SEA e SEA Services si segnala che, con contratto sottoscritto tra l'Emittente e SEA Services con scadenza al 30 aprile 2012, l'Emittente ha affidato a SEA Services la gestione in esclusiva del servizio di ristorazione presso la mensa interaziendale sita presso Milano Malpensa 2 con possibilità di estendere a terzi utenti l'uso della predetta mensa. A fronte di tale attività, SEA Services riconosce all'Emittente un corrispettivo fisso, e contrattualmente definito, per ogni pasto erogato ai dipendenti di SEA, nonché un corrispettivo pari ad una percentuale del fatturato netto realizzato per l'erogazione di pasti a terzi utenti. Inoltre, in forza di due contratti sottoscritti rispettivamente in data 26 novembre 2009 e in data 7 gennaio 2010, SEA concede a SEA Service l'uso degli spazi all'interno, rispettivamente, di Milano Malpensa 1 e Milano Malpensa 2 per l'attività di ristorazione in favore del pubblico. In forza di tali ultimi contratti, SEA Services riconosce a SEA un corrispettivo annuo fisso (parametrato annualmente all'indice ISTAT) per l'utilizzo dei predetti spazi che alla scadenza contrattuale dovranno essere riconsegnati all'Emittente alle modalità ed ai termini stabiliti dal Regolamento di Scalo, salvo risarcimento danni in caso di mancata o ritardata consegna, nonché un corrispettivo variabile parametrato al fatturato netto realizzato da SEA Services, fermo restando un minimo garantito all'Emittente.

I contratti in oggetto prevedono la possibilità per le parti di risolvere di diritto il contratto per inadempimento della controparte, e riconoscono all'Emittente il diritto di recedere dal contratto in caso di (i) revoca anche parziale, risoluzione o modifica della Convenzione 2001, (ii) obbligo per SEA di destinare gli spazi destinati all'attività in oggetto a diversa utilizzazione o (iii) sopravvenute ragioni contingenti legate a obblighi derivanti dalla Convenzione 2001 (per maggiori informazioni in merito ai rapporti tra SEA e la partecipata SEA Services *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo XIX, Paragrafo 19.3 del Documento di Registrazione).

Oltre ai pocanzi descritti rapporti tra l'Emittente e SEA Services, alla data del 30 giugno 2011, sono in vigore contratti con 6 operatori specializzati (tra cui Autogrill, Chef Express e My Chef) in forza dei quali SEA affida ai predetti soggetti, in regime di subconcessione, l'attività di ristorazione da esercitare presso gli Aeroporti di Milano, concedendo a tal fine ai medesimi operatori alcuni spazi all'interno dei predetti aeroporti. Nell'esercizio 2010 e nel primo semestre del 2011 i ricavi registrati da SEA e derivanti dall'attività di ristorazione sono stati pari, rispettivamente, a Euro 16,0 milioni (9,4% del totale dei ricavi *non aviation*) a Euro 7,4 milioni (8,6% del totale dei ricavi *non aviation*).

La seguente tabella illustra i ricavi, derivanti dall'attività di ristorazione con evidenza della quota parte dei ricavi generati da operazioni con Parti Correlate (per maggiori informazioni in proposito *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.3 del Documento di Registrazione).

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Food & Beverage verso terzi	6.460	7.376	-12,4%	14.775	14.823	-0,3%	14.772	0,3%
Food & Beverage verso parti correlate	925	448	106,4%	1.227	237	417,7%	-	n.a.
Totale ricavi da Food & Beverage	**7.385**	**7.824**	**-5,6%**	**16.002**	**15.060**	**6,3%**	**14.772**	**1,9%**

A fine 2010, negli Aeroporti di Milano sono presenti 50 bar e ristoranti, che occupano, complessivamente, circa 10.622 mq, di cui 7.807 nell'Aeroporto di Milano Malpensa

(5.943 mq presso Milano Malpensa 1 e 1.864 mq presso Milano Malpensa 2) e 2.815 mq nell'Aeroporto di Milano Linate, come indicato nella seguente tabella.

Tabella "Punti di ristoro Aeroporti di Milano"

	Mq.	% sui mq totali	Punti vendita
Milano Malpensa 1	**5.943**		**26**
- Airside	**1.589**	**26,7%**	**8**
- Imbarchi Schengen	706	11,9%	5
- Imbarchi Extra Schengen	883	14,9%	3
- Landside	**4.354**	**73,3%**	**18**
- Arrivi	729	12,3%	3
- Check-in	2.814	47,3%	9
- Aree esterne	668	11,2%	5
- Stazione	143	2,4%	1
Milano Malpensa 2	**1.865**	**-**	**9**
- Airside	**701**	**37,6%**	**4**
- Imbarchi	701	37,6%	4
- Landside	**1.163**	**62,4%**	**5**
- Arrivi	70	3,8%	1
- Check-in	1.093	58,7%	4
Milano Malpensa Linate	**2.815**	**-**	**15**
- Airside	**797**	**28,3%**	**5**
- Imbarchi	797	28,3%	5
- Landside	**2.018**	**71,7%**	**10**
- Arrivi	519	18,4%	3
- Check-in	1.454	51,7%	6
- Aree esterne	45	1,6%	1

Pubblicità

SEA ha affidato la gestione in esclusiva di tutte le attività di vendita degli spazi pubblicitari (spazi per affissioni e stand promozionali), all'interno e all'esterno delle aerostazioni passeggeri degli Aeroporti di Milano nonché sulle carte d'imbarco e sui bus interpista, all'operatore terzo specializzato IGP Decaux S.p.A ("**IGP**"). Per lo svolgimento di tali attività - regolata da un contratto sottoscritto da SEA e IGP in data 25 giugno 2003, la cui originaria scadenza era prevista per il 30 giugno 2008, poi prorogata, in data 12 novembre 2007, fino al 31 dicembre 2013 - IGP corrisponde a SEA un corrispettivo annuo fisso per l'uso degli spazi adibiti a magazzino e ufficio, e una *royalty* sul fatturato realizzato dall'esercizio della predetta attività di vendita degli spazi pubblicitari, con dei minimi garantiti per ciascun anno contrattuale.

SEA ha altresì sottoscritto con le società Telesia e IC Moving Channel dei contratti relativi alla pubblicità su canali televisivi a circuito chiuso presenti presso gli Aeroporti

di Milano, con scadenza nel marzo 2014. I ricavi di SEA derivanti dalla pubblicità sono stati nell'esercizio 2010 pari a Euro 10,6 milioni (6,2% del totale dei ricavi *non aviation)* e nel primo semestre 2011 pari a Euro 5,1 milioni (5,9% del totale dei ricavi *non aviation).*

Autonoleggio

Le attività di autonoleggio sono affidate da SEA in subconcessione a operatori terzi ai quali vengono concessi in uso spazi del sedime aeroportuale degli Aeroporti di Milano da destinare al noleggio delle autovetture. Alla data del 30 giugno 2011, sono in vigore 10 contratti per l'attività di autonoleggio tra SEA ed altrettanti 10 operatori (tra cui Avis, Europcar ed Hertz); tali contratti hanno una durata variabile, che va da un minimo di 3 anni a un massimo di 5 anni, per quanto riguarda gli operatori presenti presso l'Aeroporto di Milano Malpensa, e da un minimo di 2 anni a un massimo di 8 anni, per quanto riguarda gli operatori presenti presso l'Aeroporto di Milano Linate.

I ricavi di SEA derivanti dall'attività di autonoleggio sono stati pari, rispettivamente, nell'esercizio 2010 pari a Euro 12,2 milioni (7,2% del totale dei ricavi *non aviation*) e nel primo semestre 2011 pari a Euro 6 milioni (6,9% del totale dei ricavi *non aviation*).

La seguente tabella fornisce il dettaglio degli autonoleggiatori operanti al 31 dicembre 2010, rispettivamente presso l'Aeroporto di Milano Malpensa (Milano Malpensa 1 e Milano Malpensa 2) e l'Aeroporto di Milano Linate.

Milano Malpensa 1	**Milano Malpensa 2**	**Milano Linate**
AVIS	AVIS	Easy Car
Europcar	Europcar	AVIS
Hertz		Europcar
Auto Europa		Hertz
Sixt Italy autonoleggio win rent		Auto Europa
Maggiore		Sixt Italy autonoleggio win rent
Locauto Tirreno		Maggiore
Targa rent		Locauto Tirreno
Budget		Targa rent
		Budget

Gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie

Le attività di gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie sono affidate da SEA in subconcessione a operatori terzi mediante la concessione in uso ai predetti soggetti di spazi del sedime aeroportuale per la prestazione agli utenti degli Aeroporti di Milano di servizi di natura bancaria, quali attività di cambio valute, bancomat e rimborso IVA per i cittadini extraeuropei (c.d. *tax refund).*

A fine 2010, sono in vigore 6 contratti di subconcessione tra SEA ed altrettante banche per la prestazione da parte di predette banche di attività bancarie in favore dei clienti degli Aeroporti di Milano e 4 contratti di subconcessione tra SEA ed altrettanti operatori per la prestazione al pubblico di altre attività di natura bancaria quali il cambio valuta e il rimborso IVA per i cittadini extra europei, come indicato nella seguente tabella.

Tabella "Elenco banche e operatori Aeroporti di Milano"

Operatore	**Aeroporto**

Banche	
Banca Nazionale del Lavoro S.p.A	Milano Malpensa 2
Banca Popolare di Lodi S.p.A.	Milano Malpensa 1 e 2 - Milano Linate
Deutsche Bank A.G.	Milano Malpensa 1 e 2 - Milano Linate
Banca Popolare di Sondrio S.c. p A.	Milano Malpensa 1
Banca Popolare di Milano S.c.p.a r.l	Milano Malpensa 2 - Milano Linate
Intesa Sanpaolo S.p.A.	Milano Malpensa 2 - Milano Linate
Cambia valute	
Maccorp Italiana S.p.A.	Milano Malpensa 1 e 2 - Milano Linate
TAX refund	
Premier Tax Free Italy S.r.l.	Milano Malpensa 1 - Milano Linate
Global Blue Italia S.r.l.	Milano Malpensa 1 - Milano Linate
Tax Refund S.r.l.	Milano Malpensa 1 - Milano Linate

I predetti contratti di subconcessione tra SEA e le citate banche prevedono, per la sola attività di agenzia bancaria, corrispettivi fissi per l'uso degli spazi adibiti ad area sportello e area bancomat, e un corrispettivo variabile, calcolato quale percentuale del controvalore scambiato relativo all'attività di cambio valute; mentre i contratti tra l'Emittente e gli altri operatori bancari stabiliscono in favore di SEA una *royalty* calcolata come percentuale, rispettivamente, sulle transazioni per gli operatori che svolgono attività di cambio valuta e sull'IVA rimborsata per quelli che svolgono attività di *tax refund*.

I ricavi di SEA derivanti dalla gestione di spazi dedicati all'attività bancaria sono stati, rispettivamente, nell'esercizio 2010 pari a Euro 5,9 milioni (3,5% del totale dei ricavi *non aviation*) e nel primo semestre 2011 pari a Euro 3,5 milioni (4,0% del totale dei ricavi *non aviation*).

La seguente tabella illustra gli spazi, con riferimento rispettivamente a Milano Malpensa 1, a Milano Malpensa 2 e all'Aeroporto di Milano Linate, concessi alle banche ed agli operatori sopra indicati per lo svolgimento delle rispettive attività.

Tabella "Spazi destinati a banche e operatori che svolgono l'attività di cambio valuta e rimborso IVA Aeroporti di Milano"

	Mq.	% sui mq totali	Punti vendita
Milano Malpensa 1	**535,6**		**25**
- Airside	**41,6**	**7,8%**	**8**
- Imbarchi Schengen	6	1,1%	2
- Imbarchi Extra Schengen	26,6	5,0%	4
- Arrivi Extra Schengen	9	1,7%	2
- Landside	**494**	**92,2%**	**17**
- Arrivi	289	54,0%	6
- Check-in	205	38,3%	11
Milano Malpensa 2	**134**	**-**	**4**
- Airside	**-**	**-**	**-**
- Imbarchi	-	-	-
- Landside	**134**	**100%**	**4**
- Arrivi	7	5,2%	2
- Check-in	127	94,8%	2
Malpensa Cargo	**143**	**-**	**2**

- Landside	**143**	**100%**	**2**
Aeroporto di Milano Linate	**503**	**-**	**6**
- Airside	**9**	**1,8%**	**1**
- Imbarchi	9	1,8%	1
- Landside	**494**	**98,2%**	**5**
- Arrivi	392	77,9%	3
- Check-in	2	0,4%	1
- Esterno (spedizionieri)	100	19,9%	1

(b) Parcheggi

L'attività di gestione dei parcheggi negli Aeroporti di Milano è esercitata, in parte, direttamente da SEA e, in parte, in subconcessione, dall'operatore terzo specializzato APCOA Parking Italia S.p.A. ("**APCOA**").

In particolare, alla Data del Documento di Registrazione, SEA gestisce direttamente, oltre a tutti i parcheggi dell'Aeroporto di Milano Linate, il parcheggio P5 presso Milano Malpensa 2. Il parcheggio multipiano P2 nonché i parcheggi P1, P3 e P4 presso Milano Malpensa 1 sono gestiti, in subconcessione, sin dall'aprile 2007, da APCOA (per la descrizione dei parcheggi degli Aeroporti di Milano *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2 del Documento di Registrazione).

Quanto al rapporto tra SEA e APCOA, si segnala che lo stesso è disciplinato da un contratto di subconcessione stipulato tra le parti in data 16 aprile 2007, con scadenza al 31 dicembre 2013 e con impegno delle parti ad incontrarsi entro 6 mesi dalla predetta scadenza al fine di negoziare i termini e le condizioni dell'eventuale prosecuzione del rapporto.

Inoltre si segnala che in virtù di un contratto sottoscritto in data 23 marzo 2011 tra l'Emittente e Telepass S.p.A., avente durata triennale, agli utenti degli Aeroporti di Milano è offerto un servizio di accesso ai parcheggi e di pagamento della sosta nei medesimi attraverso l'utilizzo del sistema "Telepass" (il cui dispositivo fornito dalla società Telepass S.p.A. a coloro che sottoscrivono un apposito abbonamento al relativo servizio, consente di effettuare, tramite il medesimo, il pedaggio e il pagamento autostradale) (per maggiori informazioni in merito al servizio Telepass offerto da SEA *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Documento di Registrazione). Detto servizio, alla Data del Documento di Registrazione, è offerto per il parcheggio P5 di Milano Malpensa 2 e, in forza di un accordo tra Telepass S.p.A. e APCOA, per il parcheggio P2 di Milano Malpensa 1. L'Emittente prevede che tale servizio sarà esteso nei prossimi mesi anche ad alcuni parcheggi dell'Aeroporto di Milano Linate. Detto progetto (gli Aeroporti di Milano, per quanto a conoscenza dell'Emittente sarebbero gli unici in Italia a fornire il servizio in parola) consente ai clienti attuali e potenziali degli Aeroporti di Milano di usufruire di un servizio che faciliti l'accesso e riduca i tempi necessari per il parcheggio dei veicoli nei predetti scali. I ricavi di SEA derivanti dai parcheggi sono stati, rispettivamente, nell'esercizio 2010, pari a circa Euro 40,5 milioni (23,8% del totale dei ricavi *non aviation*) e nel primo semestre 2011 pari a circa Euro 20,9 milioni (24,3% del totale dei ricavi *non aviation*)

La seguente tabella illustra i ricavi, derivanti dall'attività di gestione dei parcheggi, con evidenza della quota parte dei ricavi generati direttamente da SEA e della quota parte generata da APCOA.

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Parcheggi verso terzi	20.675	20.448	1,1%	40.007	42.418	-5,7%	46.700	-9,2%
- di cui ricavi verso APCOA	*8.935*	*9.359*	*-4,5%*	*18.609*	*18.888*	*-1,5%*	*20.452*	*-7,6%*
Parcheggi verso parti correlate	91	75	21,9%	183	151	21,2%	147	2,7%
Parcheggi (ricavi generati da operazioni infragruppo)	140	140	-0,3%	279	307	-9,1%	377	-18,6%
Totale Parcheggi	**20.906**	**20.663**	**1,2%**	**40.469**	**42.876**	**-5,6%**	**47.224**	**-9,2%**

(c) Gestione degli spazi cargo

L'attività di gestione degli spazi cargo consiste nella concessione in uso degli spazi (uffici, magazzini, ecc.) e delle aree (aree coperte o scoperte per il deposito di mezzi e attrezzature, posti auto, ecc.) da destinarsi agli operatori che effettuano (per conto terzi o in autoproduzione) il servizio di movimentazione e magazzinaggio della merce e della posta, in arrivo e in partenza, sia via aria sia via terra.

Quanto all'Aeroporto di Milano Malpensa, alla Data del Documento di Registrazione, le attività di gestione dei magazzini merci sono svolte dalla società Malpensa Logistica Europa, partecipata da SEA al 25%, e da un soggetto terzo, ALHA S.p.A., mentre le Attività *courier* sono svolte da Federal Express.

Quanto all'Aeroporto di Milano Linate, alla Data del Documento di Registrazione, oltre a Malpensa Logistica Europa (la quale utilizza parte dello spazio ad essa affidato per le attività di logistica alimentare) è operativa anche la società Xpress, che serve principalmente Alitalia, mentre le Attività *courier* sono svolte da TNT Global Express S.p.A.

A fronte della cessione in uso dei magazzini e delle aree destinate allo svolgimento di tali attività, SEA percepisce dei corrispettivi fissi per gli spazi e l'utilizzo di opere e impianti di proprietà di SEA, e dei corrispettivi variabili per tonnellata di merce/posta trattata.

Quanto ai rapporti tra l'Emittente e Malpensa Logistica Europa, in virtù di due contratti sottoscritti in data 27 aprile 2004 e 31 marzo 2008, aventi entrambi scadenza al 31 dicembre 2020, Malpensa Logistica Europa svolge attività di trattamento merci e posta rispettivamente presso l'Aeroporto Milano Linate e l'Aeroporto Milano Malpensa. Al fine dell'esercizio della predetta attività, l'Emittente consente a Malpensa Logistica Europa l'utilizzo di spazi (magazzini, uffici, e celle frigoriferi con esclusivo riferimento all'Aeroporto di Milano Linate) all'interno dei predetti aeroporti. Malpensa Logistica Europa deve riconoscere a SEA, a fronte dell'utilizzo di detti spazi un corrispettivo fisso annuo calcolato per mq e in ragione della tipologia di area (da aggiornare annualmente all'indice ISTAT), nonché un corrispettivo variabile calcolato in base ad importi decrescenti all'aumentare dei volumi di merce assistiti, fermo restando un minimo annuo garantito (per ulteriori informazioni in merito ai contratti, nonché ai rapporti tra SEA e Malpensa Logistica Europa *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.3. del Documento di Registrazione).

Le attività *non aviation* "cargo" consistono altresì nella concessione in uso a spedizionieri, tra cui Air Kosmo, Air Cargo, Alicargo, Beta Trans, CAD e Schenker Italiana, di spazi adibiti ad ufficio per lo svolgimento di attività amministrative relative alla spedizione e ricevimento merci. I proventi derivanti da tale attività sono stabiliti contrattualmente dalle parti e sono rappresentati unicamente da corrispettivi fissi riconosciuti a SEA per l'uso degli uffici, calcolati sulla base della superficie occupata.

I ricavi di SEA derivanti dalle attività di gestione delle aree merci sono stati pari, rispettivamente, nell'esercizio 2010, a Euro 10,4 milioni (6,1% del totale dei ricavi *non aviation*) e, nel primo semestre 2011, a Euro 5,2 milioni (6,1% del totale dei ricavi *non aviation*).

La seguente tabella illustra i ricavi, derivanti dall'attività di gestione degli spazi cargo con evidenza della quota parte dei ricavi generati da operazioni con Parti Correlate (per

maggiori informazioni in proposito *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.3 del Documento di Registrazione).

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Spazi cargo verso terzi	3.293	3.401	-3,2%	6.720	6.893	-2,5%	6.885	0,1%
Spazi cargo verso parti correlate	1.923	1.839	4,6%	3.663	-	n.a.	-	n.a.
Spazi cargo (ricavi generati da operazioni infragruppo)	-	-	0,0%	-	3.712	-100,0%	3.598	3,2%
Totale Spazi cargo	**5.216**	**5.240**	**-0,5%**	**10.383**	**10.605**	**-2,1%**	**10.483**	**1,2%**

(d) Servizi ed altri ricavi

Le attività *non aviation* riconducibili alla voce "Servizi ed altri ricavi" svolte dal Gruppo consistono principalmente in:

(i) attività di *real estate*, sviluppate alla Data del Documento di Registrazione all'esterno dei terminal passeggeri degli Aeroporti di Milano, che rappresentano un *asset* strategico di sviluppo e sono destinate a diventare, nel medio termine, un elemento di crescita dei ricavi del Gruppo SEA. In base alla Convenzione 2001 (per maggiori informazioni in merito alla Convenzione 2001 *cfr.* Capitolo 22, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione), il Gruppo SEA progetta, realizza e adegua le infrastrutture degli Aeroporti di Milano, nonché realizza i servizi di manutenzione sulle stesse infrastrutture, utilizzando le medesimo per lo svolgimento della propria attività e/o concedendole a terzi in regime di subconcessione, dietro il pagamento di un corrispettivo. Alla Data del Documento di Registrazione le attività di *real estate* svolte dal Gruppo SEA riguardano principalmente:

- la concessione di porzioni del sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa ad operatori terzi a diversi fini, tra cui l'esercizio dell'attività alberghiera;
- la locazione da parte di SEA di alcuni appartamenti di proprietà siti all'esterno del sedime aeroportuale a favore di terzi e/o dei dipendenti di SEA, e di spazi adibiti a uso ufficio all'interno dello stesso sedime a favore di Enti di Stato, quali l'ENAC e il Ministero dell'Interno-Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;

(ii) altre attività quali l'attività di biglietteria, l'attività di manutenzione mezzi ed i servizi tecnologici e di progettazione;

(iii) altri servizi di sicurezza non regolamentati.

I ricavi di SEA derivanti dalle prestazione delle attività riconducibili alla voce "Servizi ed altri ricavi" sono stati pari, rispettivamente, nell'esercizio 2010, a Euro 41,7 milioni (24,5% del totale dei ricavi *non aviation*) e, nel primo semestre 2011, a Euro 21,8 milioni (25,4% del totale dei ricavi *non aviation*).

La seguente tabella illustra i ricavi, afferenti a "Servizi ed altri ricavi", con evidenza della quota parte dei ricavi generati da operazioni infragruppo (per maggiori informazioni in proposito *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.6 del Documento di Registrazione).

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Servizi ed altri ricavi verso terzi	13.660	11.538	18,4%	24.912	22.692	9,8%	22.047	2,9%
Servizi ed altri ricavi verso parti correlate	935	932	0,3%	1.640	1.239	32,4%	787	57,4%
Servizi ed altri ricavi (ricavi generati da operazioni infragruppo)	7.209	7.097	1,6%	15.127	13.980	8,2%	10.608	31,8%
Totale Servizi ed altri ricavi	**21.804**	**19.567**	**11,4%**	**41.679**	**37.911**	**9,9%**	**33.442**	**13,4%**

Real Estate

Alla Data del Documento di Registrazione le attività di *real estate* del Gruppo SEA consistono principalmente nelle seguenti attività:

- concessione del diritto di superficie sulla porzione del sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa (presso Milano Malpensa 1) su cui è stato costruito l'hotel Sheraton. Detto hotel è stato realizzato da una società terza, in virtù di un apposito contratto c.d. di *BOT* (*build, operate and transfer*), sottoscritto tra l'Emittente e la società Nicolaus Malpensa Gestioni S.r.l. in data 26 novembre 2007. Tale contratto regola la costruzione e gestione dell'hotel per opera della suddetta società, sino al termine della scadenza del relativo contratto, stabilita al 31 gennaio 2041 (anno corrispondente al termine della Convenzione 2001). Alla predetta scadenza, l'hotel sarà acquisito a titolo gratuito da SEA. Il contratto in parola stabilisce inoltre che la società Nicolaus Malpensa Gestioni S.r.l., a cui è affidata la realizzazione e gestione dell'hotel Sheraton corrisponda all'Emittente un minimo annuo garantito stabilito contrattualmente e, in caso di superamento di una determinata soglia di traffico passeggeri contrattualmente fissata dalle parti, un corrispettivo variabile, da calcolarsi quale percentuale del fatturato (per maggiori informazioni sull'hotel Sheraton *cfr.* Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione);
- concessione del diritto di superficie sulla porzione del sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa (nei pressi dell'area partenze di Milano Malpensa 2) su cui sarà realizzato un hotel a tre stelle, a marchio iSleep, ad opera di un soggetto terzo. In particolare, in data 30 giugno 2011 l'Emittente e la società SCI S.p.A. hanno sottoscritto un contratto preliminare per la concessione da parte di SEA in favore di una apposita società di nuova costituzione controllata da SCI S.p.A. ("**NewCo**") del diritto di superficie sulla predetta area, nonchè per la realizzazione e la gestione dell'hotel da parte della stessa NewCo. Il contratto definitivo sarà stipulato entro il quindicesimo giorno successivo all'avveramento di alcune condizioni sospensive tra le quali: (i) l'approvazione del progetto esecutivo da parte delle autorità competenti; (ii) l'ottenimento di ogni altro permesso necessario alla realizzazione del progetto esecutivo, e (iii) l'assenza di atti modificativi, di revoca o abrogazione della Convenzione 2001. Ad esito della stipula del contratto definitivo (c.d. contratto di *BOT - build, operate and transfer)*, e in forza del medesimo contratto, a NewCo spetterà la costruzione dell'hotel e la gestione di quest'ultimo sino al termine della scadenza dello stesso contratto, stabilita fino al 31 gennaio 2041 (anno corrispondente al termine della Convenzione 2001). Il contratto definitivo prevederà inoltre che NewCo corrisponda all'Emittente: (i) un canone fisso annuo per tutto il periodo intercorrente dalla data di consegna dell'area su cui sarà costruito l'hotel e la data di apertura al pubblico del predetto albergo (detto canone sarà pari al 50% del corrispettivo fisso sub (ii) per il primo anno); (ii) un corrispettivo annuo, fisso e garantito, stabilito contrattualmente dalle parti e maggiorato di un ulteriore corrispettivo fisso definito contrattualmente dalle parti nel caso in cui nell'anno di riferimento l'occupazione media annua delle camere dell'hotel raggiunga o superi una determinata soglia; (iii) un corrispettivo annuo variabile, determinato in ragione di percentuali - stabilite contrattualmente dalle parti per ciascun esercizio - dei ricavi derivanti dall'attività alberghiera (per ulteriori informazioni sull'hotel iSleep *cfr.* Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione);
- concessione in locazione ad enti di Stato e a terzi, tra cui dipendenti del Gruppo SEA, di spazi siti sia all'interno che all'esterno del sedime degli Aeroporti di

Milano. Detti contratti di locazione hanno una durata di 4 anni, con rinnovo tacito per un ulteriore periodo di 4 anni, salvo disdetta da parte di SEA, e prevedono che, alla seconda scadenza, i contratti si rinnovino automaticamente per un ulteriore periodo di 4 anni, salvo diversa volontà di una delle parti. Inoltre, ai sensi di legge, i contratti prevedono, *inter alia*, che il conduttore possa recedere in qualsiasi momento con un preavviso di sei mesi, nonché la risoluzione del contratto stesso in caso di mancato pagamento anche di una sola rata del canone pattuito. A fronte di tali locazioni, SEA percepisce dei corrispettivi determinati sulla base di importi fissi stabiliti in relazione alla superficie delle unità locate, o di importi forfettari. Si segnala che alla Data del Documento di Registrazione esistono inoltre spazi siti negli Aeroporti di Milano che sono concessi da SEA in uso gratuito a Enti di Stato (quali l'ENAC e quali il Ministero dell'Interno-Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco) (*cfr.* Capitolo VIII, Paragrafo 8.1 del Documento di Registrazione).

Altre attività

Tali attività consistono ne:

- l'attività di biglietteria, ossia le attività di emissione e remissione di ogni tipologia di biglietti aerei, anche per eccedenza bagaglio e trasporto animali, nonché di prenotazione e rimborso dei medesimi biglietti. Con riferimento a tale attività, si segnala che la stessa sino alla cessione del relativo ramo d'azienda di SEA Handling - avvenuta nel corso dell'esercizio 2009 - dedicato alla predetta attività, in favore dell'Emittente, era prestata da SEA Handling (per ulteriori informazioni in merito alla cessione del ramo d'azienda *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.3 del Documento di Registrazione);
- l'attività di manutenzione mezzi, ossia l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi specifici di piazzale, quali scale, nastri e carrelli. In proposito, si evidenzia che l'attività di manutenzione mezzi era prestata dal Gruppo per il tramite di SEA Handling sino alla cessione del ramo d'azienda di SEA Handling, dedicato alla predetta attività, in favore dell'Emittente avvenuta nel corso dell'esercizio 2009 (per ulteriori informazioni in merito alla cessione del ramo d'azienda *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.3 del Documento di Registrazione);
- i servizi tecnologici e di progettazione. Tali servizi consistono nello svolgimento da parte di SEA in favore di soggetti terzi (quali, a titolo di esempio, società di gestione aeroportuale) di attività di consulenza per la progettazione e direzione di lavori finalizzati alla costruzione, ampliamento e/o ammodernamento di infrastrutture aeroportuali.

Altri servizi di sicurezza

Oltre ai servizi di sicurezza garantiti da SEA e rientranti nel comparto *aviation* (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.1 del Documento di Registrazione), l'Emittente presta ulteriori servizi di sicurezza, non regolamentati, ai soggetti che ne facciano richiesta - quali, altri, vettori, spedizionieri, *Handler* e privati. Detti servizi consistono*, inter alia*, nel controllo radioscopico sulle merci, nell'emissione dei documenti di accesso alle aree aeroportuali, nei piantonamenti e nella scorta ai valori e alle armi, alla merce, alla posta ed ai corrieri. Tali servizi sono svolti da personale specializzato di SEA, in possesso dei

requisiti e delle autorizzazioni previsti dalla normativa di riferimento, e stabiliti, di volta in volta, dalle parti, a condizioni di mercato.

In tali servizi di sicurezza, rientrano inoltre le attività di controllo e sicurezza forniti da SEA ad Alitalia nel contesto e in ragione del servizio di *Fast-track* (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Documento di Registrazione).

I ricavi derivati dall'attività in parola rappresentano una voce marginale per l'Emittente rispetto al fatturato complessivo del comparto *non aviation*.

6.1.2.3 Handling (servizi di assistenza a terra)

Le attività di *handling* includono tutti i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta, che il Gruppo SEA, tramite SEA Handling, fornisce ai vettori che operano sugli aeroporti gestiti dallo stesso Gruppo.

La tabella seguente riporta in dettaglio l'andamento dei ricavi del comparto *handling* nel periodo 2008-2010, nonché nel primo semestre del 2011 confrontato con il primo semestre del 2010.

Tabella "Evoluzione ricavi di Gruppo comparto *handling*"

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var.%	2010	2009 Riesposto	Var.%	2008 Riesposto	Var.%
Handling	63.823	58.468	9,2%	139.458	118.997	17,2%	141.956	-16,2%
Logistica	-	-	0,0%	-	28.094	-100,0%	30.545	-8,0%
Totale ricavi di gestione Handling	**63.823**	**58.468**	**9,2%**	**139.458**	**147.091**	**-5,2%**	**172.501**	**-14,7%**

La seguente tabella illustra i ricavi, derivanti dall'attività di *handling*, con evidenza della quota parte dei ricavi generati da operazioni infragruppo (SEA Handling) (per maggiori informazioni in proposito, *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.6 del Documento di Registrazione).

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Handling verso terzi	55.354	51.657	126.060	134.304	158.006
Handling (ricavi generati da operazioni infragruppo)	8.469	6.811	13.398	12.787	14.495
Totale Handling	**63.823**	**58.468**	**139.458**	**147.091**	**172.501**

Con riferimento ai ricavi illustrati nelle tabelle precedenti si segnala che l'attività di logistica si riferisce interamente all'attività svolta da Malpensa Logistica Europa, società non più consolidata integralmente a partire dalla fine dell'esercizio 2009 (per maggiori informazioni in merito ai ricavi del comparto *handling*, *cfr.* Capitolo IX, Paragrafo 9.2.2 del Documento di Registrazione).

L'attività di *handling*, svolta negli Aeroporti di Milano, si articola nelle sottoaree "Rampa", "Passeggeri" e "Merci". In particolare:

- i servizi di Rampa includono le attività prestate sul piazzale (c.d. servizi *Airside*). Fra gli altri, tali servizi comprendono:
  - sbarco, imbarco e trasporto passeggeri;
  - sbarco, imbarco e trasporto bagagli;
  - BRS o *Baggage Reconciliation System*;

- BHS o *Baggage Handling System* (smistamento bagagli);
- sbarco e imbarco merci e posta sui Voli Combi;
- pulizie tecniche e di cabine aeromobili; e
- bilanciamento aeromobili (attività di organizzazione a bordo degli aeromobili di passeggeri, merci e bagagli, finalizzata a garantire l'effettuazione dei voli nel rispetto delle prescrizioni fornite dalle compagnie aree e dai costruttori degli stessi aeromobili).

- i servizi Passeggeri includono le attività prestate in aerostazione (c.d. servizi *Landside*). Fra gli altri, tali servizi comprendono:
  - *Check-in*;
  - assistenza transiti e connessioni (attività connesse all'assistenza ai passeggeri e al loro bagaglio nel trasferimento tra due voli in connessione);
  - *Lost&found;*
  - assistenza *vip lounge* (assistenza ai passeggeri nelle sale Vip, in attesa dei voli, ivi compresa l'attività di *Check-in*)*;*
- i servizi Merci includono le attività prestate sul piazzale (c.d. servizi *Airside*) quali:
  - sbarco e imbarco merci sui voli *All cargo*; e
  - bilanciamento aeromobili (attività di organizzazione delle merci a bordo degli aeromobili *All cargo*, finalizzata a garantire l'effettuazione dei voli nel rispetto delle prescrizioni fornite dalla IATA, dalle compagnie aree e dai costruttori degli stessi aeromobili).

A seguito dell'entrata in vigore del D.L. 18/99 che ha liberalizzato le attività di *handling* (rampa, passeggeri e merci), dette attività, alla Data del Documento di Registrazione, sono svolte dal Gruppo SEA attraverso la controllata SEA Handling. Si ricorda infatti (come già descritto al Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione al quale si rimanda) che nel corso 2002, SEA, al fine del trasferimento delle attività di *handling* ad un'apposita società specializzata nella predetta attività e diversa dall'Emittente, ha conferito il proprio ramo d'azienda dedicato allo svolgimento delle attività di *handling* a SEA Handling, società interamente controllata dall'Emittente (per ulteriori informazioni in merito alla liberalizzazione delle attività di *handling*, *cfr*. Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4 del Documento di Registrazione).

Nonostante lo scenario di forte pressione competitiva nel settore verificatosi ad esito della predetta liberalizzazione delle attività di *handling*, il Gruppo ha mantenuto significative quote di mercato nell'esercizio della predetta attività all'interno degli Aeroporti di Milano, rispetto alla quota di mercato complessivamente detenuta da terzi nell'esercizio della medesima attività all'interno degli stessi Aeroporti di Milano.

A tal riguardo si precisa che i servizi di *handling* che, come sopra illustrato, vengono resi in un regime di libera concorrenza, vengono prestati dalle società che svolgono tali attività (tra cui SEA Handling) in favore dei vettori richiedenti sulla base delle rispettive esigenze di questi ultimi definite in appositi accordi; conseguentemente, i servizi di *handling* prestati in favore di uno o più vettori possono riguardare singole tipologie di servizi ovvero l'intera gamma degli stessi (servizi Passeggeri, servizi Rampa e servizi Merci).

La seguente tabella illustra l'andamento, nel periodo 2008-2010 e nel primo semestre 2011, confrontato con il primo semestre 2010, delle quote di mercato del Gruppo SEA nell'attività di *handling* in area Rampa, Passeggeri e Merci, con riferimento rispettivamente all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate, calcolata in termini di Movimenti con riferimento all'area rampa, passeggeri con riferimento all'area passeggeri e tonnellate di merci con riferimento all'area merci.

Tabella "Andamento quote di mercato *handling* Malpensa"

Aeroporto di Milano Malpensa	31 dicembre 2008	31 dicembre 2009	31 dicembre 2010	Primo semestre 2010	Primo semestre 2011
Area rampa	70,5%	70,5%	74,1%	74,1%	73,5%
Area passeggeri	65,5%	61,6%	63,8%	64,3%	62,4%
Area merci	88,0%	84,0%	85,7%	85,2%	87,2%

Tabella "Andamento quote di mercato *handling* Linate"

Aeroporto di Milano Linate	31 dicembre 2008	31 dicembre 2009	31 dicembre 2010	Primo semestre 2010	Primo semestre 2011
Area rampa	79,5%	80,4%	78,1%	78,9%	78,2%
Area passeggeri	49,5%	50,1%	48,0%	46,1%	48,7%
Area merci	95,5%	95,8%	96,4%	97,0%	95,4%

Si segnala che, al 30 giugno 2011, negli Aeroporti di Milano operano, oltre a SEA Handling, 4 *Handler* e 4 vettori in autoproduzione, suddivisi, rispettivamente, per l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, come indicato nella seguente tabella.

Tabella "*Handler* terzi e vettori in autoproduzione Aeroporti di Milano"

Aeroporto	Handler terzi	Vettori in autoproduzione
Milano Malpensa	ATA Handling (rampa e passeggeri)	Federal Express
	AVIA Partner (rampa e passeggeri)	TAM
	Globeground (passeggeri)	KLM
	ICTS (passeggeri)	
Milano Linate	ATA Handling (rampa e passeggeri)	EAS (Gruppo Alitalia)
	AVIA Partner (rampa e passeggeri)	
	Globeground (passeggeri)	

Al 31 dicembre 2010 e al 30 giugno 2011, i primi clienti di SEA Handling, rispettivamente dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate, in area rampa, passeggeri e merci sono rappresentati nelle seguenti tabelle.

Tabella "Primi 10 clienti area rampa Malpensa"

31 dicembre 2010		Primo semestre 2011	
Vettore	Quota Mercato % (**)	Vettore	Quota Mercato % (**)

easyJet	28,4	easyJet	30,7
Gruppo Lufthansa (*)	20,8	Gruppo Lufthansa (*)	21,9
Gruppo Alitalia	11,3	Gruppo Alitalia	11,5
Meridiana	2,7	Meridiana	3,1
Neos	1,9	Swiss Air Lines	2,6
Blue Panorama	1,7	Neos	2,2
Turkish Airlines	1,8	Turkish Airlines	2,1
Swiss Air Lines	3,0	Blue Panorama	1,6
Lot	1,4	Germanwings	1,3
Scandinavian	1,2	Lot	1,2
Altri vettori	25,7	Altri vettori	21,7

(*) Con riferimento al Gruppo Lufthansa si segnala che sia al 31 dicembre 2010, sia al 30 giugno 2011, i Movimenti serviti da Lufthansa Italia (parte del Gruppo Lufthansa) hanno inciso, per il 7,3% sul totale dei Movimenti serviti dal Gruppo SEA nell'ambito dell'attività di *handling,* per il tramite SEA Handling (per maggiori informazioni in merito a Lufthansa Italia, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione).
(**) La quota di mercato indicata è calcolata rispetto ai Movimenti totali serviti da SEA Handling.

Tabella "Primi 10 clienti area passeggeri Malpensa"

31 dicembre 2010		**Primo semestre 2011**	
Vettore	**Quota Mercato % (*)**	**Vettore**	**Quota Mercato % (*)**
easyJet	42,1	easyJet	47,3
Gruppo Alitalia	14,7	Gruppo Alitalia	14,5
Meridiana	4,1	Meridiana	3,9
Neos	3,3	Neos	3,8
Blue Panorama	2,7	Blue Panorama	2,9
Turkish Airlines	2,1	Turkish Airlines	2,4
Swiss Air Lines	2,0	Swiss Air Lines	2,2
Air Italy	1,7	Delta Airlines	2,1
Delta Airlines	1,7	Air Italy	1,7
Scandinavian	1,6	Scandinavian	1,5
Altri vettori	24,0	Altri vettori	17,6

(*) La quota di mercato indicata è calcolata rispetto ai passeggeri totali serviti da SEA Handling.

Tabella "Primi 10 clienti cargo Malpensa"

31 dicembre 2010		**Primo semestre 2011**	
Vettore	**Quota Mercato % (*)**	**Vettore**	**Quota Mercato % (*)**
Gruppo Cargolux	23,2	Gruppo Cargolux	15,6
Cargo italia	13,2	Cargo italia	12,3
Korean Air	11,1	Korean Air	8,2
Cathay Pacific Airways	8,0	China Cargo Airlines	5,9
Air China International	5,5	Cathay Pacific Airways	4,6

Nippon Cargo	4,6	Air China International	3,5
China Cargo Airlines	4,3	Air Bridge Cargo	3,5
European Air Transport	4,5	European Air Transport	3,4
Air Bridge Cargo	3,8	TNT Airways	3,4
Qatar Airways	3,6	Asian Airlines	3,0
Altri vettori	18,2	Altri vettori	36,8

(*) La quota di mercato indicata è calcolata rispetto al quantitativo totale di merce servita da SEA Handling.

Tabella "Primi 5 clienti area rampa Linate"

31 dicembre 2010		Primo semestre 2011	
Vettore	**Quota Mercato % (*)**	**Vettore**	**Quota Mercato % (*)**
Gruppo Alitalia	87,8	Gruppo Alitalia	86,8
Gruppo Lufthansa	4,6	Gruppo Lufthansa	4,7
Wind Jet	3,0	Wind Jet	2,9
SAS	1,3	easyJet	2,3
Mistral Air	1,1	Scandinavian	1,3
Altri vettori	2,2	Altri vettori	1,9

(*) La quota di mercato indicata è calcolata rispetto ai Movimenti totali serviti da SEA Handling.

Tabella "Primi 5 clienti area passeggeri Linate"

31 dicembre 2010		Primo semestre 2011	
Vettore	**Quota Mercato % (*)**	**Vettore**	**Quota Mercato % (*)**
Gruppo Alitalia	89,1	Gruppo Alitalia	85,1
Wind Jet	7,3	Wind Jet	6,8
SAS	1,9	easyJet	5,8
easyJet	1,3	Scandinavian	1,9
TAP	0,4	Mistral Air	0,1
Altri vettori	0,1	Altri vettori	0,2

(*) La quota di mercato indicata è calcolata rispetto ai passeggeri serviti da SEA Handling.

Con riferimento all'Aeroporto di Milano Linate si precisa che non viene fornita indicazione dei principali clienti dell'area cargo in quanto tale attività non è signficativa.

Si segnala che il livello qualitativo dei servizi di *handling* offerto dal Gruppo SEA, tramite SEA Handling, è evidenziato anche dall'ottenimento, dal 2003, della Certificazione ISO 9001 e, dal 2008, della Certificazione ISO 14001, relative alla progettazione, coordinamento ed erogazione dei servizi di assistenza a terra per passeggeri, bagagli e aeromobili, che hanno permesso, al 31 dicembre 2010 e al 30 giugno 2011 di contenere, rispettivamente, entro lo 0,3% ed entro lo 0,1% i voli con un ritardo in partenza superiore ai 15 minuti ([70]) imputabile ai servizi di *handling*, nonché, dal 2011, della Registrazione ISAGO, rilasciata dalla IATA e relativa alla qualità del servizio in ambito della sicurezza.

([70]) Si segnala che il parametro di riferimento indicato (15 minuti di ritardo) è stato definito dall'*Association of European Airlines* (AEA).

Le attività di *handling* sono prestate da SEA Handling ai propri clienti, rappresentati da vettori (più di 100 alla Data del Documento di Registrazione), prevalentemente in forza di appositi contratti di servizi aventi durata variabile (da un minimo di 1 anno ad un massimo di 5 anni) e talvolta di durata indeterminata. Si precisa che, in conformità alla clausola dello *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA) della IATA, e ove non sia prevista una scadenza contrattuale (c.d. contratto aperto) ovvero ciò non sia espressamente escluso contrattualmente, tali contratti di *handling* prevedono la facoltà per entrambe le parti di recedere dal contratto con un preavviso di 60 giorni ([71]).

I contratti del comparto *handling* prevedono inoltre che gli operatori debbano attenersi a quanto indicato nel Regolamento di Scalo e nel Manuale di Aeroporto relativamente all'utilizzo degli spazi concessi in uso da SEA, nonché rispettare quanto definito dall'Emittente, ai fini della tutela ambientale, nel proprio sistema di gestione ambientale (per maggiori informazioni in merito al Regolamento di Scalo, al Manuale di Aeroporto e al sistema di gestione ambientale *cfr.* Capitolo 6.7.5 e 6.7.9 del Documento di Registrazione).

Alla Data del Documento di Registrazione, l'attività di pulizia tecnica e di cabine aeromobili affidata dai vettori a SEA Handling mediante la stipula di appositi contratti di servizi non viene svolta direttamente da SEA Handling, bensì prestata da società terze (National Cleaness S.r.l. e Servizi di Bordo S.r.l.) in forza di appositi contratti di sub-appalto tra SEA Handling e le predette società. Tali contratti hanno durata di 5 anni, con scadenza al 2015 e prevedono un corrispettivo fisso determinato a seconda della tipologia di aeromobile su cui viene svolto il servizio. I contratti prevedono altresì dei precisi tempi di intervento, con delle penali in caso di mancato rispetto degli stessi. In aggiunta, sono previste delle clausole di risoluzione per inadempimento, ovvero in caso di violazione di disposizioni normative e/o regolamentari, e un'ampia facoltà di recesso a favore di SEA Handling.

6.1.2.4 Energia

L'attività, svolta da SEA attraverso la controllata SEA Energia, consente la produzione presso le Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano di energia elettrica e termica da destinare a predetti aeroporti a soddisfacimento delle richieste energetiche degli stessi, nonché alla cessione sul mercato delle eccedenze elettriche e termiche prodotte dalle predette Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano. L'Emittente inoltre ha stipulato due contratti con Enel Energia S.p.A. (l'uno relativo all'Aeroporto di Milano Malpensa e l'altro all'Aeroporto di Milano Linate) al fine di garantire alle Centrali di cogenerazione presso gli Aeroporti di Milano il necessario approvvigionamento di energia elettrica nel caso in cui si verifichino disfunzioni o comunque eventi tali che non consentano detto approvvigionamento (per maggiori informazioni *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.5.2 del Documento di Registrazione).

La tabella seguente riporta in dettaglio l'andamento dei ricavi del comparto energia nel periodo 2008-2010, nonché nel primo semestre del 2011, confrontato con il primo semestre del 2010.

Tabella "Evoluzione ricavi di Gruppo comparto *energia*"

([71]) Fonte: sito web www.ultravi.com.

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	Var. %	2010	2009 Riesposto	Var. %	2008 Riesposto	Var. %
Vendita Energia elettrica	20.025	14.466	38,4%	34.582	29.929	15,5%	36.588	-18,2%
Vendita Energia termica	6.226	6.644	-6,3%	13.353	13.579	-1,7%	12.501	8,6%
Altri ricavi e servizi	636	314	102,5%	4.971	2.688	84,9%	395	580,5%
Totale ricavi di gestione Energia	**26.887**	**21.424**	**25,5%**	**52.906**	**46.196**	**14,5%**	**49.484**	**-6,6%**

La seguente tabella illustra i ricavi del comparto energia con evidenza della quota parte dei ricavi generati da operazioni infragruppo (per maggiori informazioni in proposito *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.6 del Documento di Registrazione).

Migliaia di Euro	Primo semestre 2011	Primo semestre 2010	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Energia verso terzi	13.054	7.758	24.517	17.465	17.249
Energia verso parti correlate	-	-	-	1.011	263
Energia (ricavi generati da operazioni infragruppo)	13.833	13.666	28.389	27.720	31.972
Totale Energia	**26.887**	**21.424**	**52.906**	**46.196**	**49.484**

A fine 2010 e al termine del primo semestre 2011, la destinazione dell'energia elettrica e dell'Energia termica generata dalle Centrali di cogenerazione gestite da SEA Energia risulta, rispettivamente, ripartita come illustrato nelle seguenti tabelle.

Tabella "Energia elettrica e termica al 31 dicembre 2010"

	Energia Elettrica			Energia Termica		
(Dati in milioni di KWh)	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Vendita a SEA	154,8	34,9	189,7	267,6	48,3	315,9
Vendita a terzi	187,7	76,3	264,0	3,5	26,7	30,2
Totale	**342,5**	**111,2**	**453,7**	**271,1**	**75,0**	**346,1**

Tabella "Energia elettrica e termica al 30 giugno 2011"

	Energia Elettrica			Energia Termica		
(Dati in milioni di KWh)	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Vendita a SEA	68,6	17,8	86,4	116,0	21,5	137,5
Vendita a terzi	106,5	46,2	152,7	7,1	15,0	22,1
Totale	**175,1**	**64,0**	**239,1**	**123,1**	**36,5**	**159,7**

Nel corso del 2010, al fine di rendere più stabili i proventi da tali attività sono stati sottoscritti degli accordi con l'hotel Sheraton e SACBO (società che gestisce l'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio) per la fornitura di energia elettrica, nonché, per il solo hotel Sheraton, di Energia termica e frigorifera.

Per quanto riguarda la fornitura di energia elettrica, termica e frigorifera all'hotel Sheraton, SEA Energia e Nicolaus Malpensa Gestioni S.r.l., società che gestisce l'hotel Sheraton, hanno sottoscritto, in data 26 ottobre 2010: (i) un accordo relativo alla fornitura di energia elettrica con durata annuale e con rinnovo tacito per un uguale periodo, salvo aggiornamento del corrispettivo unitario; e (ii) un accordo per la fornitura di Energia termica ed energia frigorifera, avente una durata di 5 anni, a decorrere dal 1° settembre 2010, tacitamente rinnovabile di anno in anno. Entrambi i contratti prevedono che sia riconosciuto a SEA Energia un corrispettivo unitario fisso, stabilito dalle parti, da moltiplicare per la quantità di energia effettivamente fornita e delle clausole di risoluzione per inadempimento ovvero di risoluzione di diritto in caso, tra l'altro, di reiterato ritardato pagamento delle fatture, con facoltà per SEA Energia di sospendere la fornitura. Per quanto riguarda invece le ipotesi di recesso, il contratto relativo alla fornitura di energia elettrica prevede che nessuna delle parti possa recedere dal contratto, avente durata annuale, salvo che siano intervenute delle modifiche legislative e regolamentari che rendano troppo onerosa, per entrambe le parti,

l'esecuzione delle prestazioni contrattuali; mentre per il contratto relativo alla fornitura di Energia termica ed energia frigorifera, il recesso è ammesso solo successivamente alla prima scadenza, ovvero a partire dal 1° ottobre 2015.

Relativamente al contratto di fornitura di energia elettrica stipulato in data 26 novembre 2010 tra SACBO e SEA Energia, con scadenza il 31 dicembre 2012, a SEA Energia spetta un corrispettivo unitario fisso, stabilito dalle parti, da moltiplicare per la quantità di energia effettivamente fornita. Il contratto prevede altresì che entrambe le parti, ovvero SEA Energia, a seconda del caso, possano risolvere il contratto in caso, tra l'altro, di modifiche dell'organizzazione aziendale e societaria che comporti una diminuzione delle garanzie finanziarie o tecniche, ovvero in caso di sospensione perdurante della fornitura di energia per cause di forza maggiore.

Si segnala inoltre l'esistenza, alla Data del Documento di Registrazione, di un contratto sottoscritto tra SEA Energia e AEM Calore & Servizi S.p.A. (ora A2A Calore e Servizi S.r.l., di seguito "**A2A Calore e Servizi**"), facente parte del gruppo A2A, per la somministrazione ad A2A Calore & Servizi delle eccedenze di Energia termica prodotte dalla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate, al fine di coprire, in tutto o in parte, il fabbisogno urbano delle zone limitrofe.

In particolare, ai sensi del contratto SEA Energia si impegna a somministrare a A2A Calore & Servizi Energia termica nei quantitativi massimi contrattualmente definiti con la precisazione che la quantità di calore effettivamente somministrata a A2A Calore & Servizi sarà determinata dalla differenza tra la quantità di calore generata dalla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate e la quantità di calore distribuita a SEA. Detto contratto, efficace dal 1° ottobre 2008 fino al 30 settembre 2011 e tacitamente rinnovabile di anno in anno, salvo disdetta scritta di una parte da comunicarsi all'altra parte entro 6 mesi dalla scadenza del contratto, alla Data del Documento di Registrazione è stato tacitamente rinnovato sino al 30 settembre 2012.

Il contratto prevede inoltre che gli impegni di somministrazione e quelli di ritiro presso i punti di consegna si intendono assunti rispettivamente da SEA Energia e A2A Calore & Servizi con vincolo di reciproca esclusiva.

A fronte della somministrazione di calore, A2A Calore & Servizi deve a SEA Energia un corrispettivo determinato, e aggiornato con cadenza trimestrale, secondo apposite formule contrattualmente definite. Il pagamento del predetto corrispettivo avviene mediante accredito su conto corrente di SEA Energia, a mezzo della capogruppo A2A S.p.A., per conto di A2A Calore & Servizi.

6.1.3 *Indicazione dei nuovi servizi*

E' di seguito fornita una sintetica descrizione dei principali nuovi servizi finalizzati a migliorare ed accrescere, sia in termini quantitativi che qualitativi, l'offerta complessiva del Gruppo SEA ai propri clienti di riferimento, attuali e potenziali.

Tali servizi si inseriscono in un più generale processo di rinnovamento delle strategie e delle attività aziendali già in atto alla Data del Documento di Registrazione, che ha trovato ulteriore ragione di accelerazione nell'esigenza di fronteggiare in modo rapido ed incisivo i fattori di sfida che negli ultimi anni hanno interessato l'intero comparto del trasporto aereo a partire dal 2008.

Il predetto processo di rinnovamento è stato altresì accompagnato dalla revisione del *brand* del Gruppo SEA che intende esprimere, anche nella comunicazione visiva, le

politiche in cui il Gruppo è impegnato, anche al fine di cogliere con rapidità e determinazione i segnali del mercato.

Il nuovo *brand* SEA

Nel contesto di tale processo di rinnovamento aziendale e di Gruppo, SEA ha intrapreso una politica di revisione della propria immagine al fine di rafforzare ulteriormente la propria identità e, al contempo, rendere quest'ultima facilmente identificabile in ciascuno dei molteplici ambiti in cui opera, nonché di comunicare al pubblico, in modo immediato ed incisivo, la propria immagine e i servizi offerti.

Il Gruppo ha quindi rinnovato il proprio marchio in modo da (i) creare un elemento distintivo della Società e del Gruppo nelle molteplici relazioni con i diversi operatori e utenti finali, (ii) definire un sistema di comunicazione che unifichi e valorizzi l'ampia gamma dei servizi offerti negli Aeroporti di Milano, nonché (iii) identificare gli Aeroporti di Milano come parte di un unico sistema di riferimento per l'area milanese, lombarda e del Nord Italia.

A tal fine, il marchio SEA è stato declinato sia secondo le missioni specifiche delle diverse aziende appartenenti al Gruppo (SEA, SEA Handling e SEA Energia) sia in ragione dei servizi e dei prodotti offerti da ciascuna di tali società; inoltre, il nome dei singoli aeroporti è stato accostato al nome della città di Milano (Milano.Linate, Milano.Malpensa), così da esprimere più efficacemente il ruolo degli scali milanesi quali porta di accesso a Milano.

Virtual Hub, sviluppo dei servizi "Via Milano"

A fine dell'esercizio 2010, il Gruppo SEA ha avviato la fase di *test* del progetto c.d. "Via Milano", il nuovo servizio del Gruppo che facilita, attraverso l'Aeroporto di Milano Malpensa, la possibilità di raggiungere destinazioni nazionali e internazionali grazie alla combinazione di due o più tratte in coincidenza tra loro, anche se le stesse sono operate da vettori diversi (sia che operino Voli di Linea sia Voli *Low cost* e/o vettori tradizionali), pur in assenza di accordi fra gli stessi. In particolare, il Gruppo attraverso il servizio di *Virtual Hub,* facilita, pur in assenza di accordi tra vettori (quali gli Accordi di *interlining*) il collegamento di singole tratte tra loro autonome, fornendo ai passeggeri le connessioni operati in virtù dei predetti accordi con ulteriori servizi aggiuntivi al passeggero (di seguito descritti). Ciò consente, a giudizio dell'Emittente, di ampliare la possibilità di scelta tra le possibili combinazioni di viaggio in termini di orari e, in taluni casi, di usufruire anche di condizioni economiche più favorevoli per i passeggeri rispetto al tradizionale metodo di collegamento di due tratte per opera del medesimo vettore.

Grazie a tale servizio i clienti del Gruppo SEA potranno effettuare le prenotazioni via *web* (attraverso il sito di SEA) o nelle agenzie di viaggio (sia tradizionali che on-line) presso le quali è offerto il servizio "ViaMilano". Inoltre, fra gli ulteriori servizi offerti ai passeggeri che usufruiscono di "ViaMilano" si segnalano *desk* di accoglienza bagagli presso i quali i passeggeri in transito possono consegnare il proprio bagaglio ritirato dal primo volo per il trasferimento verso il volo in prosecuzione; trasferimenti, all'interno del sedime aeroportuale, dedicati ai clienti del servizio "ViaMilano" con navette ad alta frequenza; un percorso agevolato per i controlli di sicurezza in aeroporto che consente ai clienti un risparmio dei tempi necessari per tali controlli, con conseguente maggiore efficienza nei collegamenti tra le diverse tratte; nonché sconti per lo *shopping* presso l'Aeroporto di Milano Malpensa e agevolazioni al servizio Telepass per il pedaggio e il pagamento di alcuni parcheggi degli Aeroporti di Milano. E' prevista inoltre la

possibilità di stipulare apposite coperture assicurative del rischio legato all'applicazione di eventuali costi aggiuntivi in caso di perdita del volo di connessione. SEA, al fine di portare a conoscenza dei propri clienti il servizio "ViaMilano" ha altresì realizzato un apposito piano di comunicazione avente ad oggetto tale servizio (sia *on-line*, che attraverso le tradizionali forme di comunicazione, quali pubblicità negli aeroporti target, ed eventi nelle città *target*), con la creazione di un *brand* e di un sito *web* ad esso dedicati (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.5 del Documento di Registrazione).

On-Line Strategy

Al fine di sfruttare al meglio l'intera gamma delle opportunità offerte dai moderni canali di comunicazione, il Gruppo SEA, nei primi mesi del 2011, ha inoltre profondamente innovato la propria "strategia *on-line*" mettendo a disposizione dei propri clienti, attuali e potenziali, strumenti quali siti web, monitor multimediali nelle aerostazioni, *e-commerce* di prodotti e servizi, *mobile communication*.

Sito web. Il Gruppo SEA ha rinnovato il proprio sito *internet* suddividendolo per *target*, creando così un sito istituzionale SEA (seamilano.eu) e tre nuovi siti, rispettivamente, per l'Aeroporto di Milano Malpensa 1 (milanomalpensa1.eu), l'Aeroporto di Milano Malpensa 2 (milanomalpensa2.eu) e l'Aeroporto di Milano Linate (milanolinate.eu). In questo modo il Gruppo SEA ha creato un portale *web* - disponibile sia in italiano sia in inglese - che raccoglie e mette in rete tutte le attività aeroportuali dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate su di un'unica piattaforma. Il portale SEA è accessibile da ogni postazione fissa e mobile situata all'interno degli Aeroporto di Milano.

E-commerce. Nel corso del 2010 il Gruppo SEA ha definito la propria strategia di *e-commerce* e ha conseguentemente posto in essere le prime attività finalizzate alla realizzazione di una piattaforma commerciale, con accesso diretto dal sito istituzionale SEA, attraverso la quale, a partire dai primi mesi del 2011, il Gruppo sviluppa la vendita multicanale, *web* e *mobile*, per la distribuzione ai clienti SEA dei propri servizi (quali parcheggi, accessi alle "sale Vip", *Fast-track*, *online advertising*), e per la vendita dei prodotti presenti sia nei negozi degli Aeroporti di Milano ("E-mall"), sia di *partner* commerciali che, sebbene non operanti direttamente nei predetti scali, offrono prodotti e servizi strettamente correlati a prodotti e servizi primari del trasporto aereo (quali prenotazione di viaggi, hotel, voli, ingressi a mostre e musei, noleggio auto) (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.5 del Documento di Registrazione).

Loyalty Program

Nel corso del secondo semestre del 2009 il Gruppo SEA ha lanciato sul mercato una carta fedeltà c.d. *carta loyalty* volta a fidelizzare i clienti attuali e potenziali del Gruppo SEA sui beni e servizi offerti negli Aeroporti di Milano. Detto programma di fidelizzazione è stato consolidato e ulteriormente sviluppato dal Gruppo nel corso del 2010 attraverso l'avvio di una collaborazione con l'Associazione "Salotto di Milano", che riunisce gli operatori della Galleria Vittorio Emanuele II, sita nel centro di Milano, e degli adiacenti portici di piazza del Duomo, al fine di ampliare i prodotti ed i servizi offerti ai titolari di *carta loyalty* e così consentire ai clienti SEA, in possesso della predetta carta, di fruire non solo di agevolazioni negli acquisiti di prodotti negli scali gestiti dal Gruppo SEA (tra cui si segnalano alcuni concorsi a premi correlati ai predetti acquisti) e di facilitazioni nei processi aeroportuali, bensì anche di ulteriori opportunità offerte dal territorio della città di Milano.

Il successo dell'iniziativa è confermato dalle 22.000 nuove adesioni al programma avvenute nel 2010 e dalle n. 17.500 nuove adesioni al medesimo programma avvenute nel primo semestre 2011, portando a circa 42.000 le carte emesse dal Gruppo SEA.

Fast-track

La politica commerciale di SEA volta a soddisfare specifiche esigenze manifestate dalle diverse tipologie di passeggeri si è tradotta anche nell'offerta ai passeggeri degli Aeroporti di Milano del servizio c.d. di *Fast-track* consistente nella creazione e nell'offerta di una corsia preferenziale che permette di accedere velocemente all'area imbarchi con conseguente notevole riduzione dei tempi di attesa per i controlli di sicurezza. Tale servizio può essere acquistato dai passeggeri interessati, direttamente dal sito *internet* di SEA e, riducendo i tempi di attesa, consente ai predetti soggetti di disporre con maggiore flessibilità ed autonomia del tempo di permanenza all'interno dell'aeroporto (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.2.3 e 6.5 del Documento di Registrazione).

6.1.4 *Fattori chiave che possano incidere sull'attività dell'Emittente e del Gruppo*

L'Emittente ritiene che i principali fattori chiave dell'Emittente stessa e del Gruppo possano essere riassunti ed illustrati come di seguito.

Sistema aeroportuale diversificato, complementare e dimensionalmente rilevante

SEA, mediante una gestione congiunta e coordinata dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate, offre servizi aeroportuali differenziati, tra loro complementari e in grado di soddisfare le specifiche esigenze di diverse tipologie di clientela. In particolare la Società, attraverso la gestione dei predetti scali, è in grado di soddisfare le esigenze di viaggio sia della Clientela *Business* sia della Clientela *Leisure,* anche grazie all'ampia gamma di destinazioni servite, nonché la domanda di trasporto aereo delle merci generata dalla *Catchment Area* di riferimento, contraddistinta da un'elevata presenza di attività industriali e del terziario avanzato. L'integrazione e la complementarietà degli Aeroporti di Milano consente inoltre all'Emittente di ridurre gli effetti della stagionalità del traffico gestito dai citati aeroporti, sia infrasettimanale che nell'arco dell'anno solare.

Gli Aeroporti di Milano rappresentano una realtà rilevante all'interno del panorama sia italiano che europeo e, collocandosi, rispettivamente, al secondo posto in Italia e al nono posto in Europa per volumi di traffico passeggeri; nonché al primo posto in Italia e all'ottavo posto in Europa per volumi di trasporto merci (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.6 del Documento di Registrazione).

SEA, grazie alla partecipazione nel capitale sociale di SACBO - società di gestione dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio - può inoltre contare su un ulteriore potenziale di sviluppo, tra l'altro, in termini di possibili sinergie industriali. A questo proposito in data 10 marzo 2010, SEA ha sottoscritto con SACBO un protocollo d'intesa, teso ad identificare possibili forme di collaborazione volte ad individuare strategie, linee comuni ed eventuali modalità tecniche di *partnership* per un adeguato sfruttamento delle potenzialità del bacino di traffico del Nord Italia (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.1 del Documento di Registrazione).

Sistema aeroportuale di riferimento per il Nord Italia

SEA può contare su una collocazione geografica particolarmente favorevole in termini di bacino di utenza, caratterizzata da una forte presenza di attività industriali e del terziario avanzato, servite da infrastrutture logistiche che favoriscono lo sviluppo delle attività economiche. In particolare la *Catchment Area* naturale degli Aeroporti di Milano è rappresentata da una delle aree a maggiore sviluppo economico e industriale in Europa, comprendente, fra le altre, la Regione Lombardia.

Il posizionamento geografico degli Aeroporti di Milano è, inoltre, arricchito dalla sua collocazione lungo alcune fra le principale direttrici di sviluppo delle reti di trasporto trans-europee (c.d. "TEN-t"), volte a facilitare lo spostamento di persone e merci, fra occidente e oriente, non solo all'interno del continente europeo, ma anche da e verso il Medio ed Estremo Oriente.

L'attrattività degli Aeroporti di Milano è favorita dall'accessibilità e dal posizionamento degli stessi all'interno della *Catchment Area*: l'Aeroporto di Milano Linate è uno fra gli scali europei più vicini al centro della città di riferimento (circa 10 km dalla città di Milano), mentre numerosi collegamenti stradali e ferroviari collegano l'Aeroporto di Milano Malpensa al Nord Italia.

Inoltre la realizzazione, a cura di soggetti terzi, di opere di potenziamento delle reti viarie, ferroviarie e metropolitane, in parte già in corso alla Data del Documento di Registrazione e in parte previste nei prossimi anni, potrebbe consentire di ampliare la già estesa *Catchment Area* degli Aeroporti di Milano nonché migliorare ulteriormente l'accessibilità agli stessi aeroporti (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2 del Documento di Registrazione).

Portafoglio bilanciato di vettori e di destinazioni servite

SEA vanta un *mix* diversificato e bilanciato di vettori che operano negli Aeroporti di Milano, ciascuno dei quali non rappresenta, al 30 giugno 2011, più del 27,3% del traffico complessivo dei predetti aeroporti (27,5% al 31 dicembre 2010), con una presenza significativa sia di vettori che operano Voli *Low cost* sia di altri vettori, pari, al termine del primo semestre 2011, rispettivamente al 27,0% (25,1% a fine 2010) e al 73,0% (74,9% a fine 2010) del traffico passeggeri gestito dagli Aeroporti di Milano.

Il portafoglio di destinazioni servite e di frequenze è ampio e diversificato: al 30 giugno 2011, sono operate 180 destinazioni (167 a fine 2010), di cui 78 intercontinentali (71 a fine 2010). Il portafoglio di destinazioni è inoltre in continua espansione in particolare lungo le direttrici da e verso il Medio e l'Estremo Oriente, che rappresentano aree ad alto potenziale di sviluppo del traffico passeggeri e merci (al 30 giugno 2011 il traffico gestito dagli Aeroporto di Milano lungo le direttrici da e verso il Medio ed Estremo Oriente rappresenta, rispettivamente, il 39,7% del traffico passeggeri intercontinentale dei predetti aeroporti e il 77,9% del trasporto merci intercontinentale degli Aeroporti di Milano) *(cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2 del Documento di Registrazione). L'Emittente ritiene che l'attesa crescita del trasporto aereo nelle aree del Medio e l'Estremo Oriente, nonché del subcontinente indiano, possa costituire un'opportunità di sviluppo per l'Aeroporto di Milano Malpensa che, potendo offrire un'adeguata capacità infrastrutturale, è in grado di proporsi quale piattaforma europea per lo sviluppo da e verso tali aree.

Si sottolinea che la strategia di SEA per l'Aeroporto di Milano Malpensa è volta a potenziare il modello di traffico c.d. "*Big point*" gestito in tale aeroporto, caratterizzato dalla presenza di una molteplicità di vettori, attratti da una *Catchment Area* in grado di

generare significativi volumi di traffico (passeggeri e merci), nonché da un ampio numero di collegamenti, di breve e lungo raggio, utilizzabili anche in connessione tra loro. A conferma di quanto sopra, il Gruppo SEA, nell'ultimo triennio sull'Aeroporto di Milano Malpensa, ha attratto circa 40 nuovi vettori, prevalentemente intercontinentali, anche usufruendo degli effetti derivanti dalla definizione degli Accordi Bilaterali che regolano l'accesso al mercato internazionale del trasporto aereo.

In tale contesto, il Gruppo è impegnato nell'implementazione e nello sviluppo del progetto "ViaMilano" finalizzato a consentire ai passeggeri di raggiungere destinazioni, internazionali ed intercontinentali, mediante la combinazione di due o più tratte in coincidenza tra loro, anche se le stesse sono operate da diversi vettori (sia che operino Voli di Linea sia Voli *Low-cost* e/o vettori tradizionali) pur in assenza di accordi fra gli stessi (per maggiori informazioni in merito al progetto "ViaMilano" *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1, 6.1.3, 6.1.5 e 6.4.1 del Documento di Registrazione).

Mix di ricavi diversificato e con spazio di sviluppo per le attività non aviation e cargo in particolare

I ricavi del Gruppo SEA sono bilanciati tra le diverse attività svolte: nel primo semestre 2011, le attività *aviation*, *non aviation*, *handling* e energia hanno pesato sui ricavi di gestione rispettivamente per il 46,8% (46,1% a fine 2010), il 28,5% (27,3% a fine 2010), il 20,0% (22,3% a fine 2010) e il 4,7% (4,3% a fine 2010).

Grazie all'efficienza, al presidio ed al coordinamento delle attività gestite da Gruppo, anche nelle aree diverse da quelle del comparto *aviation*, il Gruppo SEA offre ai clienti B2B e B2C un'ampia, diversificata ed integrata gamma di servizi.

In particolare, le attività *non aviation* del Gruppo offrono alle diverse tipologie di clienti e utenti, serviti, rispettivamente, da Milano Malpensa 1, Milano Malpensa 2 e dall'Aeroporto di Milano Linate, un'ampia gamma di servizi al fine di soddisfare la molteplicità di esigenze e richieste dei predetti clienti, con una potenzialità di ulteriore sviluppo anche per effetto degli investimenti in corso di realizzazione nonchè di quelli previsti nel periodo 2011-2015 (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Documento di Registrazione).

Per quanto riguarda il comparto *real estate*, il Gruppo SEA ha intrapreso iniziative immobiliari nell'ambito del più ampio progetto di trasformazione degli Aeroporti di Milano in *Airport City*; a tal fine il Gruppo, tra l'altro, può contare su una porzione di circa 190 ettari del sedime degli Aeroporti di Milano ancora disponibile per il predetto sviluppo immobiliare e/o infrastrutturale (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.5 del Documento di Registrazione).

Inoltre l'Emittente ritiene che l'Aeroporto di Milano Malpensa abbia la possibilità di sviluppare ed accrescere, in misura significativa, i volumi del proprio trasporto merci, tenuto conto che alla Data del Documento di Registrazione il trasporto merci dall'Italia settentrionale è in parte non coperto dal trasporto aereo, bensì convogliato via terra verso importanti scali europei per poi essere trasportato via aerea alle rispettive destinazioni finali. A tal fine, alla Data del Documento di Registrazione, sono in fase di realizzazione una serie di interventi volti ad ampliare e potenziare Milano Malpensa Cargo (per maggior informazioni in merito a tali interventi *cfr.* Capitolo V, Paragrafi 5.1.5 e 5.2 del Documento di Registrazione).

Regime tariffario

Al 31 dicembre 2010, i corrispettivi regolamentati in Italia risultano inferiori di circa il 40% rispetto alla media europea (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.1 del Documento di

Registrazione). L'Emittente ritiene che, con l'approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA, si avrà la possibilità di ridurre il divario tariffario rispetto alla media europea di settore, di operare in un contesto regolatorio stabile rispetto alla realizzazione degli investimenti, nonché di beneficiare di un regime *Dual Till* che favorisce lo sviluppo delle attività diverse da quelle regolamentate, con conseguenti ulteriori opportunità per il Gruppo di perseguire i propri obiettivi di crescita.

Alla Data del Documento di Registrazione, il Contratto di Programma ENAC-SEA è al vaglio del Presidente del Consiglio dei Ministri, per l'approvazione con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, che dovrà avvenire entro sessanta giorni dalla stipula del medesimo contratto (per maggiori informazioni sull'*iter* di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(b) del Documento di Registrazione.

L'Emittente ritiene che, con l'approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA, avrà la possibilità di ridurre il divario tariffario rispetto alla media europea di settore, di operare in un contesto regolatorio stabile e duraturo e incentivante rispetto alla realizzazione degli investimenti, nonché di beneficiare di un regime *Dual Till* che favorisce lo sviluppo delle attività diverse da quelle regolamentate, con conseguente ulteriore opportunità per il Gruppo per perseguire i propri obiettivi di crescita.

Eccellenza operativa e dotazione infrastrutturale moderna

Gli Aeroporti di Milano possono contare su un sistema di piste e di correlate infrastrutture aeroportuali specializzate che sono, per quanto a conoscenza dell'Emittente, all'avanguardia e in grado di accogliere tutte le diverse tipologie di aeromobili attualmente utilizzati, ivi inclusi, nel caso dell'Aeroporto di Milano Malpensa, l'Airbus A380 (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2 del Documento di Registrazione).

L'attuale configurazione infrastrutturale degli Aeroporti di Milano, ed in particolare dell'Aeroporto di Milano Malpensa, consente di far fronte nel breve termine alla prevista crescita dei volumi del traffico aereo; gli investimenti infrastrutturali, in corso di realizzazione e previsti nei prossimi anni, permetteranno all'Aeroporto di Milano Malpensa di incrementare ulteriormente la propria capacità di gestione del traffico in un contesto europeo caratterizzato da scali con minori potenzialità di sviluppo delle capacità.

La configurazione infrastrutturale degli Aeroporti di Milano, inoltre, in forza della diversificazione e specializzazione di ciascun aeroporto, di ciascun terminal dell'Aeroporto di Milano Malpensa, nonché di Milano Malpensa Cargo, favorisce una migliore ripartizione del traffico in linea con le esigenze delle diverse tipologie di utenti aeroportuali servite dal Gruppo SEA.

In tale contesto gli Aeroporti di Milano offrono altresì ai propri utenti infrastrutture di supporto e/o accessorie, diversificate, in linea con i più avanzati aeroporti europei, quali differenti tipologie di parcheggi, aree commerciali volte a soddisfare le molteplici fasce di clienti e strutture ricettive (tra cui le sale VIP e l'hotel Sheraton nell'Aeroporto di Milano Malpensa) (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2 del Documento di Registrazione).

L'elevata affidabilità operativa degli Aeroporti di Milano e gli elevati *standard* qualitativi dei servizi offerti sono riconosciuti dalle certificazioni internazionali conseguite da SEA e dalle società del Gruppo (ISO 9001, ISO 14001 e ISAGO) (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.3 del Documento di Registrazione).

Performance economica e finanziaria

Il Gruppo SEA negli ultimi tre anni a livello operativo, nonostante gli impatti del *De-hubbing* di Alitalia e gli effetti della crisi economica e finanziaria mondiale, ha dimostrato la capacità di reagire ad eventi straordinari attraverso la flessibilità strategica, la capacità di attrarre nuovi vettori e di sviluppare le attività di *business* diverse dal quelle del comparto *aviation*.

A giudizio dell'Emittente il Gruppo SEA vanta inoltre una solida struttura finanziaria, nonostante la consistenza degli impegni di investimento connessi allo sviluppo infrastrutturale in atto.

Management team

Il Gruppo SEA ritiene di disporre di una struttura organizzativa e *manageriale* in grado di supportare la crescita e l'attuazione delle linee strategiche delineate, in particolare grazie alla consolidata esperienza delle figure *manageriali* di vertice nel settore del trasporto aereo.

In particolare, l'attuale *top management* ha dimostrato sia di saper reagire alle sfide imposte da momenti di contrazione del *business* (i.e. *De-hubbing* di Alitalia, crisi economica e finanziaria) sia di saper sfruttare le opportunità di crescita e sviluppo ricorrendo alla flessibilità gestionale, alla rimodulazione delle strategie, nonché all'anticipazione delle tendenze principali di mercato.

6.1.5 *Programmi futuri e strategie*

Il Gruppo SEA, in considerazione delle specifiche caratteristiche delle singole aree di *business* in cui opera, ha elaborato strategie differenziate per *business unit*, di seguito descritte.

L'Emittente anche al fine di perseguire tali strategie prevede di realizzare investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, di accrescere i diversi servizi offerti agli utenti aeroportuali nei comparti in cui opera, direttamente ed indirettamente, il Gruppo, e di garantire al contempo sempre più elevati *standard* di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente (per maggiori informazioni in merito agli investimenti futuri *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2.3 del Documento di Registrazione).

Aviation

In linea con la politica di ampliamento di rotte e frequenze di voli in partenza dagli Aeroporti di Milano attuata negli ultimi anni, il Gruppo SEA intende proseguire nello sviluppo del traffico passeggeri e merci sia mediante i vettori già operanti sui predetti scali, sia attraendo nuove compagnie aeree, in particolare sulle rotte da e verso i paesi a maggiore crescita economica anche usufruendo degli effetti derivanti dalla definizione degli Accordi Bilaterali che regolano l'accesso al mercato internazionale del trasporto aereo (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2, e Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1 e 6.1.1.1 del Documento di Registrazione).

Con riferimento all'Aeroporto di Malpensa, è intenzione del Gruppo SEA sviluppare ulteriormente le potenzialità del modello di traffico c.d. "*Big point*" gestito in tale aeroporto, che è caratterizzato dalla presenza di una molteplicità di vettori, da un bacino di riferimento in grado di generare volumi di traffico significativi, nonchè un

significativo numero di collegamenti di breve e lungo raggio, utilizzabili anche in connessione tra loro. Tale obiettivo è perseguito dal Gruppo sostenendo, in particolare, investimenti nell'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali e nella formazione di personale dedicato che consentano di agevolare e semplificare il transito dei passeggeri in provenienza da altri aeroporti e aventi destinazioni finali diverse dall'Aeroporto di Milano Malpensa. In tale contesto ed a tal fine, il Gruppo SEA è impegnato nell'implementazione e sviluppo del progetto "ViaMilano", finalizzato a consentire ai passeggeri di raggiungere destinazioni internazionali e intercontinentali mediante la combinazione di due o più tratte in coincidenza tra loro, anche se le stesse sono operate da vettori diversi (sia che operino Voli di Linea sia Voli *Low-cost* e/o vettori tradizionali) pur in assenza di accordi fra gli stessi (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.3 del Documento di Registrazione).

Quanto al trasporto merci, in considerazione dei significativi livelli di produzione di beni che contraddistinguono il bacino di utenza dell'Aeroporto di Milano Malpensa, e della conseguente elevata domanda di trasporto aereo dei predetti beni per il raggiungimento dei mercati a cui sono destinate, il Gruppo SEA, al fine di soddisfare tale domanda, è impegnato nell'ampliamento dell'area aeroportuale dedicata al trattamento delle merci (Milano Malpensa Cargo) e all'attuazione di una politica di attrazione di nuovi vettori e di incremento dell'attività delle compagnie già presenti, anche usufruendo degli effetti derivanti dalla definizione degli Accordi Bilaterali che regolano l'accesso al mercato internazionale del trasporto aereo (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2, e Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1 e 6.1.1.1 del Documento di Registrazione).

Non aviation

In linea con il percorso intrapreso dal Gruppo SEA volto a diventare protagonista dello sviluppo commerciale degli Aeroporti di Milano, mediante la valorizzazione, l'ampliamento e l'innovazione dell'offerta di beni e servizi per i molteplici clienti e utenti dei predetti Aeroporti, lo sviluppo del comparto *non aviation* prevede la realizzazione di strategie differenziate sui diversi terminal degli Aeroporti di Milano al fine di poter soddisfare le esigenze delle diverse tipologie di passeggeri ed utenti che caratterizzano tali terminal.

Tale strategia, già in corso alla Data del Documento di Registrazione, sarà ulteriormente sviluppata e declinata in un'ottica di collaborazione e *partnership* con i principali operatori di settore e prevederà, di concerto con tali soggetti, non solo l'introduzione di modelli di vendita innovativi e l'ampliamento del portafoglio di *brand* operanti negli Aeroporti di Milano, bensì anche l'utilizzo di strumenti di analisi (fra cui profilazione dei clienti, appositi piani di *marketing*, e sistemi di controllo qualità) che consentano di identificare e soddisfare al meglio le esigenze dei clienti, segmentandole in funzione delle diverse caratteristiche degli utenti di ciascuno degli Aeroporti di Milano.

In particolare, nell'ambito delle attività *retail* il Gruppo SEA ha intrapreso un processo che prevede sia l'introduzione, a Milano Malpensa 1, di nuovi e prestigiosi marchi della moda e del lusso, sia l'innovazione nelle modalità di organizzazione, presentazione e fruizione delle aree commerciali dedicate a tali marchi. Dette modalità (tra cui il *Walk-through*) rappresentano, a giudizio dell'Emittente, una potenziale fonte di sviluppo della redditività di tale segmento di attività, al fine di trasformare, nei prossimi anni, Milano Malpensa 1 in una delle più prestigiose aree della moda e del lusso del panorama aeroportuale italiano ed internazionale.

Milano Malpensa 2 è stata oggetto di una completa riqualifica finalizzata alle esigenze del traffico *low-cost* di alta fascia a cui tale terminal è dedicato, in particolare mediante

l'introduzione di *Gate* direttamente collegati ai piazzali di sosta che, riducendo i tempi di imbarco, hanno consentito risparmi di tempo nell'imbarco lasciando ai passeggeri maggior tempo da dedicare allo *shopping*. Ciò, accompagnato al potenziamento dell'offerta commerciale di negozi e punti di ristoro, ha consentito di soddisfare meglio le esigenze dei passeggeri del terminal. Il Gruppo SEA intende proseguire in tale politica di ampliamento dell'offerta commerciale attraverso l'apertura di uno spazio commerciale presso Milano Malpensa 2 di quasi 2.000 mq nel quale creare una piazza di vendita e ristoro fortemente orientata al *target* di clientela del terminal.

Il *restyling* dell'Aeroporto di Milano Linate, in atto da alcuni anni, ha consentito l'ampliamento delle aree commerciali con l'ingresso di nuovi importanti marchi d'interesse per la clientela *business* servita dallo scalo. Il Gruppo SEA intende proseguire in tale politica di ridefinizione dell'offerta commerciale, estesa anche alla ristorazione, in cui sono stati introdotti modelli innovativi, quali l'offerta di prodotti da forno preparati in loco ed in linea con la tradizione italiana. In particolare, è intenzione del Gruppo introdurre ulteriori marchi dell'elettronica di consumo, *brand* di alta fascia per la Clientela *business*, nonché proporre *wine bar* e caffetterie in linea con le caratteristiche dell'offerta fornita in tale settore dalla città di Milano.

Il Gruppo SEA è inoltre impegnato nell'implementazione di un innovativo piano di comunicazione e *marketing* che, fra le varie attività, prevede la definizione di un programma di *e-commerce*. Tale strategia è basata sulla piattaforma commerciale, già esistente alla Data del Documento di Registrazione, su cui si svilupperanno vendite multicanale (*web* e *mobile*) che oltre a consentire l'offerta dei servizi forniti dal Gruppo SEA (quali, tra gli altri, l'accesso alle sale Vip, il *Fast-track* e i parcheggi) renderanno possibile anche la vendita di beni presenti nei negozi degli Aeroporti di Milano, nonché di prodotti e servizi di *partner* commerciali del Gruppo non direttamente operanti nei predetti scali, ma la cui attività è strettamente connessa al mondo del trasporto aereo (quali, *inter alia*, la prenotazione di viaggi, hotel, ingressi a mostre e musei, ed il noleggio auto).

Nell'ambito della trasformazione degli Aeroporti di Milano in *Airport City* il Gruppo SEA sta sviluppando e potenziando le attività di *real estate* volte a supportare lo sviluppo degli scali in tal senso (per ulteriori informazioni riguardo agli investimenti, ai nuovi servizi offerti dal Gruppo e alle politiche adottate dal Gruppo SEA *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Documento di Registrazione). Il collocamento geografico degli Aeroporti di Milano ed il ruolo degli stessi nello sviluppo economico della propria area di riferimento rappresentano delle opportunità per il Gruppo SEA per la valorizzazione delle proprie attività immobiliari. In tale area sono infatti situate numerose imprese industriali e del terziario avanzato che possono beneficiare di un vantaggio competitivo rappresentato dalla vicinanza a infrastrutture logistiche - tra cui, *in primis*, quelle aeroportuali - laddove per esse sia importante garantire collegamenti agevoli e rapidi ai rispettivi clienti/fornitori dislocati in tutto il mondo (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1 del Documento di Registrazione).

Il sedime aeroportuale degli Aeroporti di Milano è pari a circa 1.570 ettari, di cui circa 1.220 ettari (pari al 77,7% del totale) relativi all'Aeroporto di Milano Malpensa. Le infrastrutture aeronautiche dell'Aeroporto di Milano Malpensa e le aree vincolate all'attività aeronautica occupano circa 1.085 ettari (pari all'88,9% del totale dello scalo); quelle dell'Aeroporto di Milano Linate occupano a circa 297 ettari (pari all'84% del totale dello scalo); lo spazio rimanente di entrambi gli scali è destinato allo svolgimento di attività non strettamente aeronautiche (per maggiori informazioni in merito all'assetto aeroportuale degli Aeroporti di Milano *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2 del Documento di Registrazione).

Al 31 dicembre 2010, circa 90 ettari (pari al 5,7% del totale), sono ancora disponibili per lo sviluppo infrastrutturale, cui si aggiungono circa 100 ettari già edificati ma suscettibili di utilizzi immobiliari a maggiore redditività. In particolare presso l'Aeroporto di Milano Malpensa sono disponibili nel complesso circa 135 ettari e presso l'Aeroporto di Milano Linate circa 55 ettari. Alla luce di quanto descritto il Gruppo SEA intende attuare una politica di sviluppo immobiliare, in grado, *inter alia*, di contribuire alla crescita dei ricavi nel medio termine. Tale politica è focalizzata sui seguenti fattori:

- uno sviluppo armonico degli Aeroporti di Milano ed al contempo allineato alle specifiche caratteristiche di ciascuno di essi;
- una segmentazione dell'offerta non solo in termini di tipologie di servizi offerti (hotel, attività industriali e di logistica, attività del terziario e commerciali), ma anche di *marketing* e di prezzi;
- un'offerta di servizi a valore aggiunto per le imprese che scelgono di utilizzare gli Aeroporti di Milano quali piattaforme di sviluppo della propria attività (centri direzionali, complessi alberghieri, centri conferenze, attività commerciali).

Tale strategia sarà attuata mediante interventi su entrambi gli Aeroporti di Milano.

Quanto all'Aeroporto di Milano Malpensa: (i) a completamento del piano di ampliamento di Milano Malpensa Cargo è prevista la realizzazione di magazzini di prima linea (per circa 34,3 mila mq) destinati ad operatori di logistica integrata al fine di sviluppare sinergie con il ruolo dell'Aeroporto di Milano Malpensa quale primo aeroporto italiano nel trasporto merci; (ii) la riqualificazione di aree, già edificate per una superficie di circa 35 mila mq, al fine di ampliare l'offerta di spazi per attività connesse al terziario (in particolare in alcune zone limitrofe a Milano Malpensa 2); (iii) l'acquisizione di aree contigue alla zona sud dello scalo, come previsto dal nuovo Master Plan aeroportuale, pari a circa 430 ettari, di cui 330 ettari di proprietà del demanio. Circa il 60% di tali aeree sarà destinato allo sviluppo di attività non aeronautiche, fra cui attività di logistica di prima, seconda e terza linea, per le quali nei prossimi cinque anni è prevista le realizzazione di magazzini per circa 300 mila mq, che amplieranno ulteriormente la capacità di trattamento merci dell'aeroporto. Inoltre, a seguito dell'approvazione del nuovo Master Plan, potranno essere acquisite ulteriori aree (pari a circa 9 ettari) collocate fra Milano Malpensa 1 e Milano Malpensa 2 da dedicare alla realizzazione di attività commerciali. Da ultimo, nel contesto delle opere e dei progetti finalizzati alla trasformazione dell'Aeroporto di Malpensa in *Airport City,* si segnala la realizzazione del collegamento ferroviario fra i due terminal dello scalo, la cui progettazione è in fase di avanzata definizione (per informazioni sugli investimenti, nonché sull'Aeroporto di Milano Malpensa, *cfr.,* rispettivamente, Capitolo V, Paragrafo 5.2 e Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione).

Con riferimento all'Aeroporto di Milano Linate il piano di sviluppo immobiliare, predisposto anche in considerazione delle opportunità di sviluppo e valorizzazione correlate alla facilità di accesso dell'aeroporto ed alla particolare attrattività immobiliare delle aree site nella città di Milano, il cui centro dista solo circa 10 km dallo scalo, prevede la destinazione delle aeree disponibili dello scalo ad usi (direzionali, ricettivi e di *business center*) che, a giudizio dell'Emittente, possano cogliere le predette opportunità e, conseguentemente, valorizzare tali aree. In particolare, i principali interventi del piano di sviluppo immobiliare sono rappresentati dalla realizzazione di una struttura alberghiera di alta fascia, in grado di fungere anche da centro conferenze, in linea con le esigenze del traffico *business* dello scalo e dalla riqualificazione di aree, aventi una superficie complessiva di circa 9 ettari ed affacciate sull'Idroscalo di Milano, con conseguente destinazione delle stesse ad usi direzionali e commerciali, più confacenti alle

caratteristiche delle aree medesime (per maggiori informazioni sull'Aeroporto di Milano Linate, *cfr.* Paragrafo 6.1.1.2 del Documento di Registrazione).

Handling

Il Gruppo SEA, tramite SEA Handling, intende proseguire la politica di focalizzazione e di specializzazione di SEA Handling nelle attività *core* del segmento di *handling* (rampa, passeggeri e merci) che ha consentito alla Società di concentrarsi sull'offerta di servizi di elevata qualità, nonchè fortemente orientati alle diverse esigenze dei clienti. Ciò al fine di mantenere le quote di mercato servite negli Aeroporti di Milano confermandosi quale primario operatore nelle attività *handling*. In particolare, il Gruppo intende confermare la propria capacità di offrire ai vettori un'ampia gamma di servizi, comprendente contratti di *full handling* che garantiscano elevati SLA (*Service Level Agreement*), prestazione di servizi *ad hoc* a fronte di specifiche richieste, specializzazione nelle attività rampa dedicate ai vettori *All cargo* e lo sviluppo di eventuali nuove *partnership* con altri *Handler*.

Tali obiettivi sono e saranno altresì perseguiti mediante continui aggiornamenti e formazione delle figure professionali dedicate all'attività di *handling,* nonché attraverso il mantenimento delle certificazioni di qualità che attestano l'elevato livello qualitativo dei servizi prestati.

Energia

Il Gruppo SEA, attraverso SEA Energia, intende continuare a garantire l'autosufficienza energetica (termica ed elettrica) di entrambi gli Aeroporti di Milano utilizzando un sistema di produzione a basso impatto ambientale, quale quello cogenerativo adottato dalle Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano, gestite da SEA Energia. A tal proposito, si segnala che il Gruppo, attraverso SEA Energia, dispone di Certificati verdi che confermano le suddette caratteristiche degli impianti utilizzati.

Relativamente alla quota di energia venduta a terzi, derivante dal surplus di produzione rispetto al fabbisogno energetico degli Aeroporti di Milano, si segnala che il Gruppo SEA intende perseguire la politica volta all'individuazione di ulteriori clienti finali con cui sottoscrivere contratti bilaterali, riducendo la quota di vendita diretta sulla Borsa Elettrica, con conseguente stabilizzazione dei margini.

6.2 Principali mercati

6.2.1 *Il mercato mondiale del trasporto aereo*

Il settore aeroportuale mondiale è caratterizzato da un *trend* di crescita nel lungo termine. Il numero dei passeggeri è infatti passato dai 21,1 milioni del 1947 ([72]) agli oltre 3,3 miliardi del 2010, evidenziando un tasso annuo medio di crescita dell'8,4%([73]). Tale *trend* non è peraltro uniforme, in quanto influenzato dall'andamento della congiuntura economica e da fattori straordinari (quali, a titolo di esempio, attacchi terroristici, guerre, epidemie, pandemie o altre catastrofi naturali) che possono modificare, anche in misura rilevante, i tassi di variazione del traffico nel breve periodo.

([72]) Fonte: Document de Base Aéroport de Paris (anno 2005).

([73]) Fonte: ACI.

Il settore del trasporto aereo è fortemente correlato all'andamento economico sia internazionale sia di una o più aree geografiche specifiche, in quanto quest'ultimo influenza, *inter alia,* la propensione al volo dei passeggeri, nonché le richieste di trasporto merci via aerea, e conseguentemente condiziona in termini significativi la domanda per i vettori. La correlazione è confermata dall'analisi di serie storiche relative all'andamento del traffico aereo e del PIL mondiale, le quali evidenziano che il trasporto aereo tende a crescere ad un ritmo superiore all'aumento del PIL (1,5-2 volte) ([74]). Il traffico aereo risulta infatti fortemente reattivo e, a momenti di stabilità e crescita del PIL mondiale, fa coincidere una forte espansione. La connessione al PIL deriva dal fatto che incrementi di quest'ultimo coincidono con miglioramenti del reddito disponibile e del livello di vita con un conseguente miglioramento del benessere nazionale che porta ad un aumento della domanda di viaggi per ragioni di *business* e di turismo.

L'incremento del traffico nel lungo periodo è stato inoltre reso possibile dell'evoluzione tecnologica registrata dall'industria del trasporto aereo che ha portato alla realizzazione di aeromobili in grado di garantire *performance* sempre migliori (ad esempio in termini di autonomia chilometrica) e caratterizzati da minori costi di gestione (quali minori consumi di carburante e più contenuti costi di manutenzione a parità di livelli di sicurezza del volo).

Nel periodo 2000-2010, la crescita del traffico aereo (che ha registrato un CAGR di circa il 4,1%, come illustrato nella seguente Figura "Evoluzione traffico e PIL a livello mondiale") ([75]) è stata anche sostenuta dal processo di liberalizzazione dei diritti di traffico esistenti fra alcuni paesi (in particolare all'interno dell'Unione Europea e fra quest'ultima e gli Stati Uniti – i c.d. accordi *open sky*). Lo sviluppo delle tecnologie e il processo di liberalizzazione dei diritti di traffico hanno, inoltre, determinato l'ulteriore effetto di ridurre i prezzi dei biglietti aerei ampliando significativamente il mercato dei potenziali fruitori del trasporto aereo, sia nel segmento passeggeri sia in quello merci.

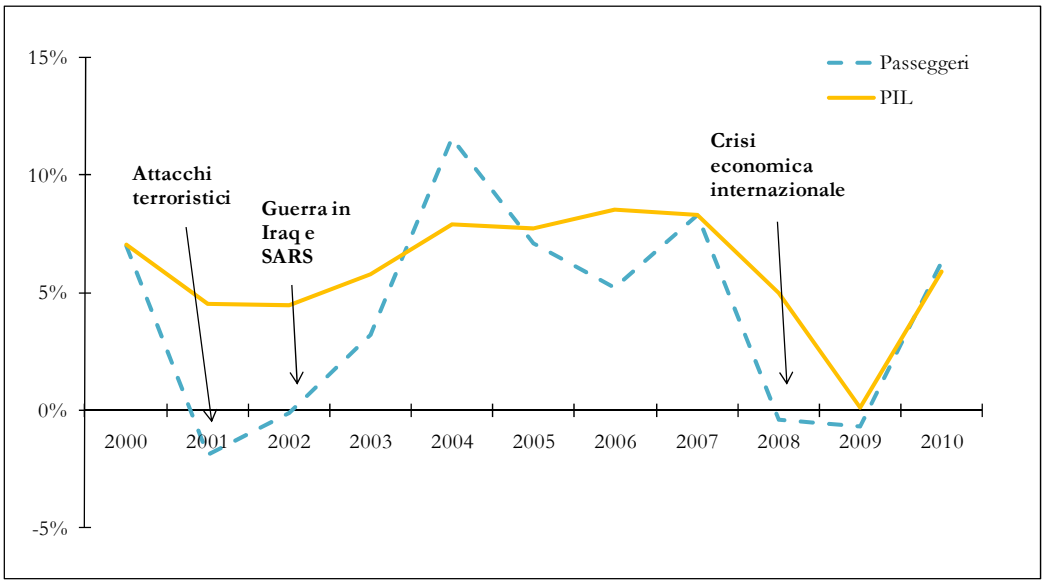
Si segnala peraltro come, nel medesimo periodo 2000-2010, l'andamento del traffico passeggeri mondiale è stato caratterizzato anche da una serie di eventi che, direttamente ed indirettamente, hanno influito sul suo sviluppo. In particolare, nel periodo considerato il mercato del trasporto aereo internazionale è stato oggetto delle conseguenze degli attacchi terroristici del 2001, delle tensioni geo-politiche dell'area mediorientale culminate con la guerra in Iraq e in Afghanistan, della diffusione della sindrome S.A.R.S., e l'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull, nonchè delle crisi economiche internazionali.

Figura "Evoluzione traffico e PIL a livello mondiale ([76]) " (variazione annua percentuale; 2000-2010)

([74]) Fonte: The Boston Consulting Group "*Understanding the demand for air travel: how to compete more effectively. Meeting the new challenges of the airline industry*".

([75]) ICAO - "Annual Report of the Council" 2009. I dati si riferiscono ai passeggeri paganti sui Voli di Linea.

([76]) Fonti: Fondo Monetario Internazionale – statistiche e ICAO –Annual Report of the Council e ICAO News Room.



Con riferimento specifico all'ultimo triennio (2008-2010), il mercato del trasporto aereo mondiale ha risentito degli effetti della crisi economica e finanziaria internazionale, che ha determinato nel 2008 e 2009 una riduzione del PIL complessivo e della capacità di spesa dei diversi utenti del trasporto aereo, sia nel segmento passeggeri che in quello merci. Il 2010 ha invece evidenziato una forte ripresa del traffico aereo mondiale (secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale (FMI) ([77]) il Prodotto Interno Lordo mondiale è cresciuto nel corso del 2010 di circa il 5%), con tassi di crescita, differenziati fra i vari paesi, che evidenziano incrementi anche superiori al 10% per i passeggeri ([78]) e al 29,1% per le merci ([79]) in talune aree geografiche (tra cui l'Estremo Oriente).

Per quanto riguarda il 2011, le previsioni sono di un ulteriore incremento dei volumi di traffico (secondo stime IATA: +4,4% per i passeggeri e +5,5% per le merci, a livello mondiale) principalmente grazie alla ripresa dell'economia globale, che ha manifestato tuttavia significative differenze nei tassi di crescita fra le diverse aree. L'Europa (e in particolare l'Italia) presenta infatti uno sviluppo più contenuto rispetto alla media mondiale la quale risente della forte crescita delle economie emergenti, fra cui Cina, India e Medio Oriente.

In tale contesto, le principali fonti internazionali ([80]) sono concordi nel prevedere nei prossimi anni una continuazione della crescita del settore del trasporto aereo mondiale. In particolare:

- IATA, per il periodo 2010-2014, prevede uno sviluppo del traffico passeggeri pari ad un tasso di crescita medio annuo (CAGR) del 5,6% a livello mondiale, del 4,7% a livello europeo e, a livello italiano, del 4,2% per il traffico nazionale e al 4,4% per quello internazionale. Nel periodo 2010-2014 il tasso di crescita (CAGR) del traffico passeggeri dall'Europa verso le destinazioni del Medio Oriente e dell'area Asia Pacific è pari, rispettivamente, al 9,1% e al 6,1%. Tra Europa e Nord America è prevista una crescita media annua del traffico pari al 4,1%, mentre sulle tratte Europa-Africa ed Europa – America Latina sono

([77]) Fonte: Fondo Monetario Internazionale (www.imf.org).

([78]) Fonte: IATA (www.iata.org).

([79]) Fonte: IATA (www.iata.org).

([80]) IATA, Boeing e Airbus.

attese crescite rispettivamente del 6,8% e del 5,8%. Relativamente al trasporto merci, è prevista una crescita media di periodo (CAGR) pari al 6,5%, per l'Europa, con tassi di crescita medi annui (CAGR) del traffico merci dall'Europa verso le destinazioni del Medio Oriente e dell'area Asia Pacific, rispettivamente, pari al 7,9% e all'8,2% nel periodo 2010-2014, mentre tra Europa e Nord America è prevista una contrazione media annua del traffico pari a -5,3%, mentre sulle tratte Europa-Africa ed Europa–America Latina sono attese crescite rispettivamente del 5,2% e del 5,9%;

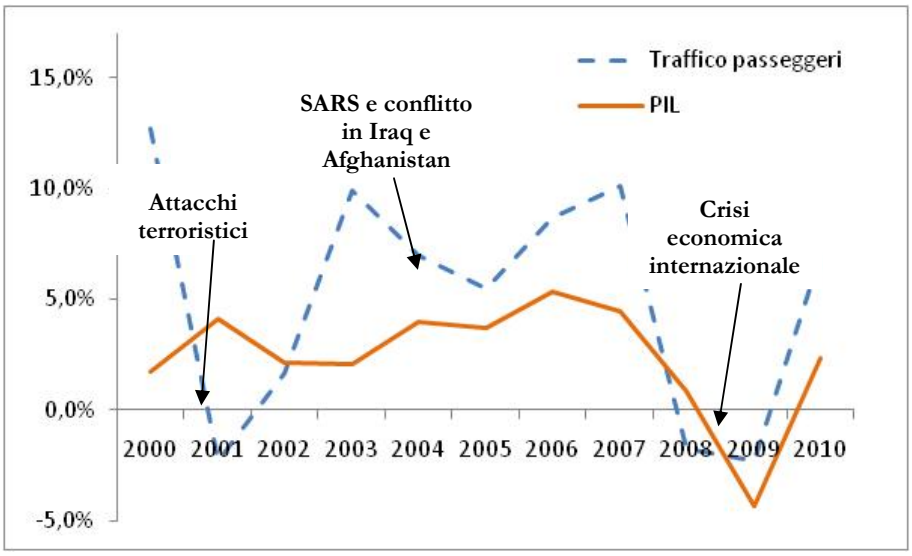
- Airbus, per il periodo 2009-2018, stima una crescita media annua del traffico passeggeri (misurata in *Revenue Passenger Kilometers - RPK*), pari al 4,6% a livello mondiale, e al 4,1% a livello Europeo. Tra Europa e Nord America è prevista una crescita media annua del traffico pari al 3,6%, mentre sulle tratte Europa-Medio Oriente ed Europa - Estremo Oriente, sono attese crescite rispettivamente del 5,7% e del 5,2%. Sul periodo 2009-2028, è prevista una crescita del traffico merci (crescita media annua espressa in *Freight Tonne Kilometres - FTK*) pari al 3,0% sulla direttrice fra Europa e Nord America, mentre su quella fra Europa e Medio Oriente è pari al 3,4% per l'export e al 2,3% per l'import, e su quella fra Europa e Asia è del 3,6% per l'export e del 3,2% per l' import;
- Boeing, per il periodo 2010-2029, prevede una crescita media annua del traffico passeggeri, misurata in *Revenue Passenger Kilometers - RPK*, del 5,3% a livello mondiale e del 4,4% a livello Europeo. Il traffico sulla direttrice fra Europa e Medio Oriente è stimato in aumento del 6,0%, e quello sulla direttrice Europa ed Estremo Oriente (inteso come Nord Est Asia, Sud Est Asia e Asia) evidenzia nel periodo 2009-2029 tassi di crescita del 5,5%.

6.2.2 *Il mercato nazionale del trasporto aereo*

Nel corso dell'ultimo decennio, il traffico aereo in Italia (rappresentato da Movimenti, passeggeri e merci, che collegano scali situati in Italia ovvero questi ultimi con aeroporti internazionali), analogamente a quanto osservato a livello mondiale, è stato condizionato da eventi internazionali significativi, quali le conseguenze degli attacchi terroristici negli Stati Uniti del 2001, le tensioni geo-politiche dell'area mediorientale culminate con la guerra in Iraq e i disordini in Afghanistan cui si è aggiunta la diffusione della sindrome S.A.R.S. e, in tempi più recenti, la crisi economica e finanziaria internazionale e l'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull. Si segnala che nel periodo 2000-2010 il traffico passeggeri in Italia, nonostante gli eventi pocanzi indicati, ha evidenziato un tasso di crescita CAGR pari al 4,2%, attestandosi su livelli superiori all'incremento registrato dal PIL italiano nel medesimo periodo (CAGR pari al 2,4%) (*cfr.* Figura "Evoluzione traffico e PIL in Italia" (variazione percentuale; 2000-2010)).

Figura "Evoluzione traffico e PIL in Italia" (variazione percentuale; 2000-2010) ([81])

([81]) Fonti: Assaeroporti - Dati di traffico (www.assaeroporti.it) e Fondo Monetario Internazionale (www.imf.org).

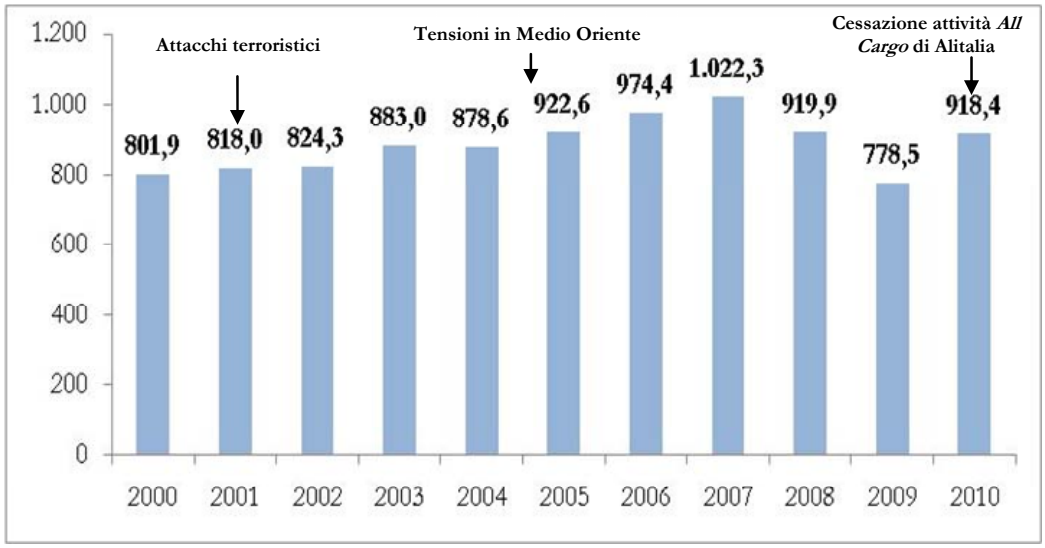


In tale contesto, si segnala che IATA stima una prosecuzione della crescita del settore del trasporto aereo italiano, per il periodo 2010-2014, con un CAGR del 4,2% ([82]).

Sempre su scala nazionale, il segmento del trasporto merci via aerea nel corso dell'ultimo decennio ha registrato un tasso di crescita CAGR pari al 1,4% nel periodo di riferimento (2000-2010) nonostante gli effetti, sullo sviluppo del segmento del cargo aereo, della crisi economica internazionale e della decisione di Alitalia di cessare, da inizio 2009, le attività *All cargo*, con limitazione del trasporto delle merci ai soli Voli Combi. Si precisa che la riduzione di traffico cargo determinata dalla decisione di Alitalia si è concentrata sull'Aeroporto di Milano Malpensa, il cui ampio recupero di merci trattate nel 2010 ha sostenuto quello registrato dal mercato italiano (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione).

([82]) Fonte: IATA - Airline Industry Forecast 2010-2014. Il dato si riferisce alla crescita nazionale dei passeggeri.

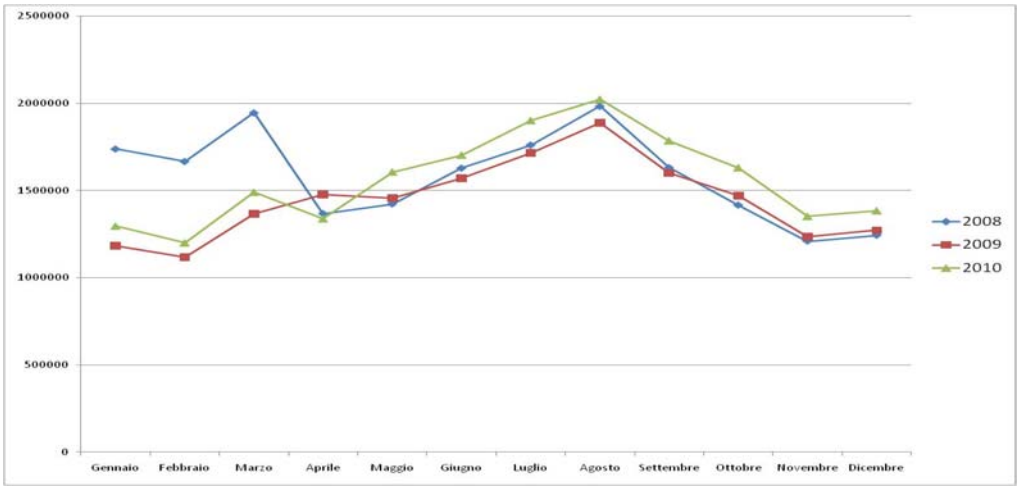
Figura "Volumi traffico merci Italia" (migliaia di tonnellate; 2000-2010) ([83])



6.3 Fenomeni di stagionalità

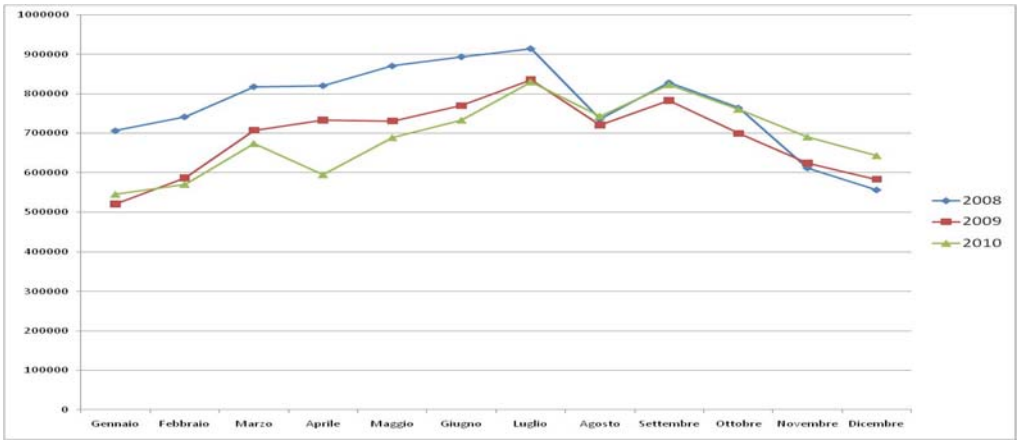
L'andamento del traffico aereo degli Aeroporti di Milano, così come per la maggioranza degli aeroporti italiani, è influenzato e soggetto, principalmente con riferimento al traffico passeggeri, a fenomeni di stagionalità, caratterizzati, in particolare, da un incremento del traffico legato a ragioni di turismo nel corso dei mesi estivi e delle festività. I seguenti grafici illustrano, con riferimento a ciascuno degli Aeroporti di Milano, il traffico passeggeri dell'ultimo triennio (2008-2010) con evidenza dell'andamento di ciascun mese del predetto periodo.

Grafico "Traffico passeggeri Malpensa, 2008-2010 con evidenza dell'andamento mensile"



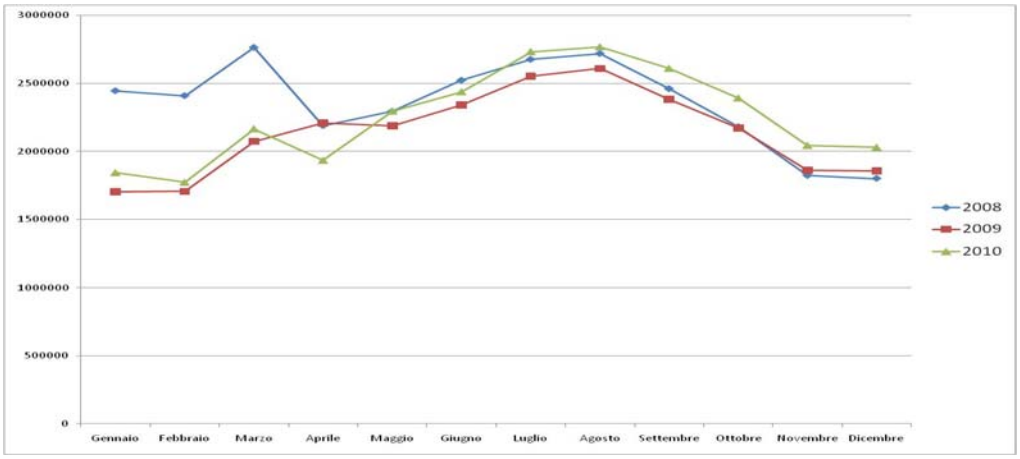
([83]) Fonte: Assaeroporti (www. assaeroporti.it). Si precisa che i dati includono la posta.

Grafico "Traffico passeggeri Linate, 2008-2010 con evidenza dell'andamento mensile"



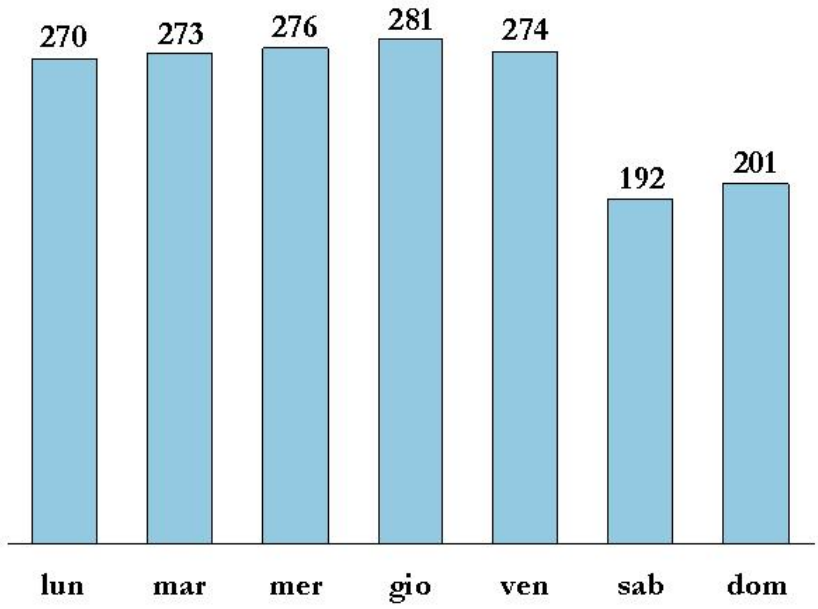
Il seguente grafico illustra il traffico passeggeri gestito complessivamente dagli Aeroporti di Milano, nel triennio 2008-2010, da cui emerge come in ragione delle differenti tipologie di passeggeri servite rispettivamente da ciascuno dei predetti aeroporti (nonché da ciascuno dei due terminal passeggeri dell'Aeroporto di Milano Malpensa) si riducano gli effetti della stagionalità sui medesimi aeroporti, congiuntamente considerati, rispetto alla stagionalità di ciascuno di essi.

Grafico "Traffico passeggeri Aeroporti di Milano, 2008-2010 con evidenza dell'andamento mensile"



Sebbene tale rilevazione dei fenomeni di stagionalità sia valida per entrambi gli Aeroporti di Milano, con specifico riferimento all'Aeroporto di Milano Linate, in considerazione della tipologia di traffico servita dallo scalo, prevalentemente di tipo *business*, si segnala un ulteriore profilo di traffico rilevabile su base settimanale. In particolare (come illustrato nel seguente grafico) l'andamento del traffico settimanale gestito dall'Aeroporto di Linate (Settimana Media) presenta livelli di traffico costanti nel corso della settimana (tra i giorni di lunedì e venerdì) ed un minor livello di traffico nel corso del *week-end*.

Grafico "Traffico "Settimana Media del 2010"



6.4 Fattori eccezionali

Nell'ultimo triennio (2008-2010) e nel primo semestre del 2011, l'andamento del traffico aereo è stato influenzato da alcuni eventi eccezionali che hanno avuto rilevanti ripercussioni in termini di riduzione dei volumi di traffico. Sono di seguito illustrati i principali eventi eccezionali che hanno dispiegato effetti sul traffico aereo registrato dagli Aeroporti di Milano.

6.4.1 *De-hubbing Alitalia*

A fine agosto 2007, Alitalia ha approvato un piano industriale che contemplava la rinuncia, con l'avvio dell'orario estivo 2008 (ossia da fine marzo 2008), all'*Hub* dell'Aeroporto di Milano Malpensa, con conseguente sensibile riduzione della presenza del *network* Alitalia sullo scalo, e trasferimento di gran parte dei voli, in particolare i Voli di Lungo Raggio, sullo scalo di Roma Fiumicino.

Da marzo 2008, quindi, la decisione di Alitalia ha determinato la cancellazione di oltre 1.000 collegamenti settimanali dall'Aeroporto di Milano Malpensa, causando una diminuzione delle rotte intercontinentali servite da tale vettore sullo scalo dalle 20 del 2007 a 3 di fine 2008. Ciò ha determinato una riduzione dei passeggeri trasportati da Alitalia sull'Aeroporto di Milano Malpensa di 7,8 milioni nel 2008 e di ulteriori 2,1 milioni nel 2009.

Anche il trasporto merci dell'Aeroporto di Milano Malpensa è stato significativamente penalizzato dalla decisione di Alitalia, con la conseguente contrazione delle merci trasportate dal vettore, sia per l'eliminazione dei suddetti voli passeggeri (nelle cui stive sono trasportate le merci c.d. Voli Combi) sia per la scelta di ridurre l'attività dei voli *All cargo*, sino al completo azzeramento degli stessi avvenuto nel gennaio 2009. La contrazione delle attività *cargo* di Alitalia nell'Aeroporto di Milano Malpensa si è tradotta

in una riduzione di merci trasportate dal vettore di 190,2 mila tonnellate nel biennio 2008-2009.

La reazione di SEA alla decisione di Alitalia, intervenuta peraltro in uno dei periodi più complessi del trasporto aereo mondiale (che nel 2009 ha subito la contrazione più consistente degli ultimi anni, in un contesto di acuta crisi economica e finanziaria internazionale, iniziato già nella seconda metà del 2008), si è concretizzata in azioni volte allo sviluppo delle rotte e delle frequenze dei vettori già presenti sullo scalo, nonché nell'avvio dell'operatività di nuovi vettori, anche grazie a provvedimenti normativi intervenuti in materia (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.6 del Documento di Registrazione). Ciò ha consentito a fine 2010 di superare sull'Aeroporto di Milano Malpensa i 18,7 milioni di passeggeri e le 422,4 mila tonnellate di merce ([84]), recuperando circa 4,6 milioni di passeggeri e 146,2 mila tonnellate di merce rispetto ai volumi precedenti al *De-hubbing*.

Nell'ambito del processo di riorganizzazione del Gruppo Alitalia realizzatosi nel corso del 2008 e 2009, il traffico sull'Aeroporto di Milano Linate ha risentito dell'integrazione dei *network* di Alitalia ed AirOne e dei provvedimenti amministrativi straordinari ad essa correlati, con riferimento in particolare al provvedimento del 3 dicembre 2008 emesso dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con il quale è stato stabilito che sino al 3 dicembre 2011 non sarà avviata alcuna istruttoria per verificare eventuali posizioni di monopolio determinatesi sull'Aeroporto di Milano Linate a fronte della suddetta integrazione dei *network*. A tal proposito si segnala che, laddove fosse rilevata una posizione di monopolio e fosse altresì richiesto al vettore di rilasciare alcuni *Slot*, le richieste di operatività sull'Aeroporto di Milano Linate avanzate dai vettori superano costantemente la capacità assegnata allo scalo, e pertanto non si evidenzia alcuna limitazione all'assegnazione ad altro vettore degli *Slot* rilasciati da Alitalia. Si segnala inoltre che, ove al decorrere del predetto termine del 3 dicembre 2011, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, al verificarsi dei necessari presupposti, determinasse la riduzione delle frequenze operate da Alitalia ed AirOne con conseguente possibile utilizzo delle stesse frequenze da parte di altri vettori, detta determinazione potrebbe avere, anche nel breve periodo, un impatto positivo sul traffico dell'Aeroporto di Milano Linate in ragione del maggior numero di vettori che potrà operare su tale scalo. (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.2 e 6.7.6 del Documento di Registrazione).

Le vicende relative alla riorganizzazione del Gruppo Alitalia, unitamente all'affermarsi dell'alta velocità ferroviaria sulla linea Milano-Roma, hanno determinato una riduzione di circa 1,6 milioni di passeggeri presso l'Aeroporto di Milano Linate nel periodo compreso tra la fine del 2007 e la fine del 2009, con livelli di traffico rimasti successivamente invariati tra il 2009 e il 2010.

Al 31 dicembre 2010 e al 30 giugno 2011, l'Aeroporto di Milano Malpensa è rispettivamente il secondo aeroporto italiano per numero di passeggeri, nonchè il primo per merci trattate; mentre l'Aeroporto di Milano Linate è il terzo aeroporto italiano per numero di passeggeri ([85]) (per ulteriori informazioni sul *De-hubbing*, *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione**).**

6.4.2 *Eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull*

([84]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). Non include i passeggeri non in transito diretto e la merce non include la posta.

([85]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

La diffusione della nube di cenere dovuta all'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull iniziata il 16 aprile 2010, e proseguita anche nel corso del mese di maggio dello stesso anno, ha determinato la chiusura pressoché totale dello spazio aereo del Centro e Nord Europa, cui è seguito anche, per alcun giorni, il blocco delle attività di traffico dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate (in particolare dalle ore 6:00 del 17 aprile 2010 fino alle ore 12:00 del 20 aprile 2010).

Il permanere del fenomeno eruttivo sino al mese di maggio ha determinato una seconda e successiva chiusura degli scali europei che, con riferimento agli Aeroporti di Milano, si è limitata al solo giorno del 9 maggio 2010, fra le ore 8:00 e le ore 14:00 dello stesso.

Le giornate di blocco totale del trasporto aereo in gran parte del continente europeo, con effetti negativi anche sui collegamenti con il Nord America, e il successivo graduale ripristino della regolare attività, che ha richiesto alcuni giorni, hanno avuto effetto negativi sugli scali interessati sia in termini di blocco e/o riduzione del traffico aereo, sia in termini di costi per garantire ai passeggeri bloccati negli scali aeroportuali le strutture e i servizi necessari per tutto il tempo di permanenza nei predetti scali.

In proposito IATA ha stimato che, per le sole compagnie aeree, l'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull ha determinato minori ricavi per circa Euro 1.300 milioni, generando significativi disagi per più di 1,2 milioni di passeggeri al giorno ([86]).

Quanto agli Aeroporti di Milano il fenomeno ha determinato una perdita di quasi 3.700 Movimenti e di circa 500 mila passeggeri (di cui oltre 350.000 sul solo Aeroporto di Milano Malpensa), con un impatto economico molto significativo.

6.4.3 *Tensioni politiche nel Nord Africa e tsunami in Giappone*

Le tensioni politiche dei paesi del Nord Africa che si affacciano sul bacino del Mediterraneo, manifestatesi nei primi mesi dell'esercizio in corso, e tuttora in essere alla Data del Documento di Registrazione, nonché lo tsunami abbattutosi sul Giappone lo scorso 11 marzo 2011, con le conseguenti inondazioni delle zone interessate ed i disastri umani e ambientali ad essi conseguenti, hanno solo parzialmente influenzato il traffico passeggeri degli Aeroporti di Milano facendo registrare una diminuzione di passeggeri nei primi mesi del 2011.

Ad avviso dell'Emittente, alla Data del Documento di Registrazione gli effetti di tali eventi eccezionali e drammatici non hanno influenzato in modo significativo il traffico aereo, complessivo, dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate in quanto non hanno interrotto il *trend* di crescita registrato dai predetti aeroporti a partire dell'esercizio 2010 e proseguito nell'esercizio in corso sino alla Data del Documento di Registrazione.

Con particolare riferimento alla crisi politica del Nord Africa, il cui esito, alla Data del Documento di Registrazione, è ancora incerto, si segnala tuttavia che, qualora da tale crisi dovesse derivare un innalzamento del prezzo del petrolio, potrebbero prodursi effetti negativi sia sul recupero delle economie internazionali, e in particolare dell'area dell'Euro, sia sul traffico aereo, proprio in ragione dell'incidenza della volatilità del prezzo del petrolio sull'attività dei vettori aerei.

6.5 Eventuale dipendenza dell'Emittente da brevetti o licenze, da contratti industriali, commerciali o finanziari o da nuovi procedimenti di fabbricazione

([86]) Fonte: IATA Press Release n. 15 del 21 aprile 2010.

Fermo restando quanto riportato nel presente paragrafo, l'attività dell'Emittente non è caratterizzata dalla dipendenza da brevetti, licenze, contratti industriali, commerciali o finanziari né da nuovi procedimenti di fabbricazione.

L'incidenza dei primi tre vettori che operano negli Aeroporti di Milano rispetto ai volumi di traffico passeggeri registrati nel predetto scalo è stata pari, rispettivamente, al 56,1% al 31 dicembre 2010 e pari al 57,6% al 30 giugno 2011, in particolare, il primo vettore, rappresentato da Alitalia, ha inciso per il 27,5%, al 31 dicembre 2010, e per il 27,3%, al 30 giugno 2011; mentre, il secondo vettore (easyJet) ha inciso per il 19,6%, al 31 dicembre 2010, e per il 21,0% al 30 giugno 2011; infine, il terzo vettore (Gruppo Lufthansa) ha inciso per l'8,9% al 31 dicembre 2010 e per il 9,3% al 30 giugno 2011.

Alla luce di tali percentuali, dell'alto grado di sostituibilità dei vettori operanti sull'Aeroporto di Milano Malpensa (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione), dell'elevato numero di richieste di operatività sull'Aeroporto di Milano Linate avanzate dai vettori che costantemente supera la capacità assegnata a tale scalo (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1 del Documento di Registrazione), l'Emittente ritiene che non esista dipendenza dai suddetti vettori. Si rileva tuttavia che nel breve periodo l'eventuale interruzione o limitazione dei voli da parte di uno o più dei suddetti vettori sull'Aeroporto di Milano Malpensa, potrebbe generare, nonostante una redistribuzione del traffico passeggeri e merci tra le diverse compagnie aeree ivi operanti, una momentanea riduzione di traffico, in ogni caso inferiore alla totalità del traffico movimentato dal/dai predetto/i vettore/i in ragione della sopra indicata redistribuzione del traffico e del subentro di nuovi vettori. Relativamente all'Aeroporto di Milano Linate, l'Emittente ritiene che gli effetti generati nel breve periodo dall'eventuale interruzione o limitazione dei voli da parte di uno o più vettori possano essere non significativi, in ragione delle richieste di operatività, avanzate e reiterate dai vettori, risultate costantemente superiori alla capacità assegnata allo scalo, e della conseguente possibilità per SEA di far fronte a tale interruzione/limitazione con la redistribuzione del traffico (passeggeri e merci) tra le diverse compagnie aeree (per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione).

6.6 Posizionamento competitivo

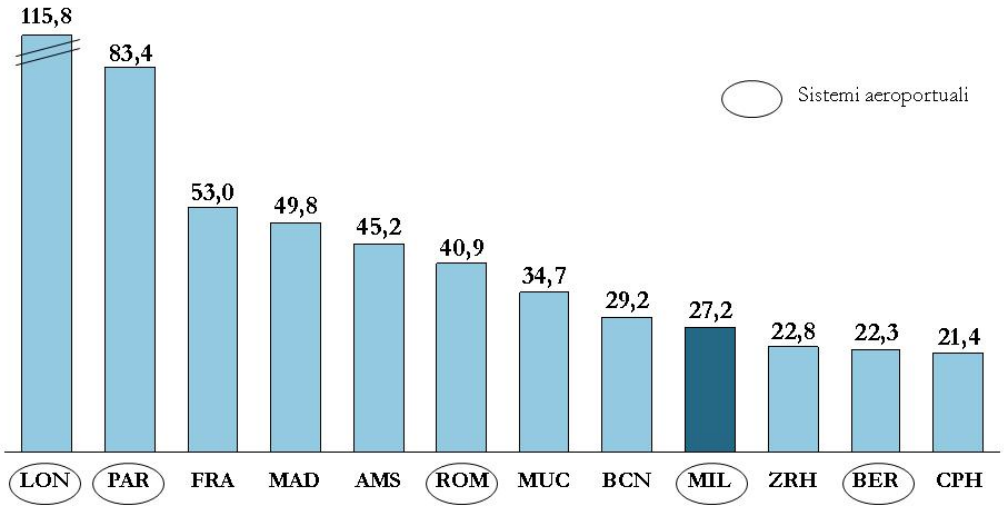
L'Emittente gestisce gli Aeroporti di Milano che si posizionano tra i principali sistemi aeroportuali europei, con oltre 27 milioni di passeggeri trasportati nel 2010 e oltre 13 milioni di passeggeri trasportati nel primo semestre 2011 (con una crescita di circa il 5,3% nel 2010 rispetto al 2009, e del 7,7% nel primo semestre 2011 rispetto al primo semestre 2010, tra le più elevate in Europa, nonostante gli effetti dovuti dall'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull) e circa 438 mila tonnellate di merci nel 2010 e circa 233 mila tonnellate di merci nel primo semestre del 2011 (con una crescita, rispettivamente, di circa il 26,1% nel 2010 rispetto al 2009 e di circa il 11,3% nel primo semestre 2011 rispetto al primo semestre 2010) (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.4.2 del Documento di Registrazione).

In particolare, gli Aeroporti di Milano si collocano, rispettivamente, al secondo posto in Italia e al nono posto in Europa per volumi di traffico passeggeri e al primo posto in Italia e all'ottavo posto in Europa per volumi di traffico merci (*cfr.* Figura "Classifica per volumi di traffico passeggeri principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei" (milioni di passeggeri; 2010)) ([87]).

Figura "Classifica per volumi di traffico passeggeri principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei"

([87]) Fonte: ACI Europe e Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

(milioni di passeggeri; 2010) ([88])



LON: London – sistema aeroportuale
PAR: Paris – sistema aeroportuale
FRA: Frankfurt International
MAD: Madrid Barajas
AMS: Amsterdam Schipol
ROM: Rome – sistema aeroportuale
MUC: Munich Strauss
BCN: Barcelona El Prat
MIL: Milan – sistema aeroportuale SEA
ZRH: Zurich Kloten
BER: Berlin – sistema aeroportuale
CPH: Copenhagen Kastrup

Anche nel settore del trasporto merci, gli Aeroporti di Milano si confermano tra i principali aeroporti/sistemi aeroportuali in Europa (ottavo posto) e i primi in Italia con il 51,7% delle merci trasportate via aerea in Italia ([89]) (*cfr.* Figura "Classifica dei volumi di traffico merci principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei" (tonnellate di merci; 2010).

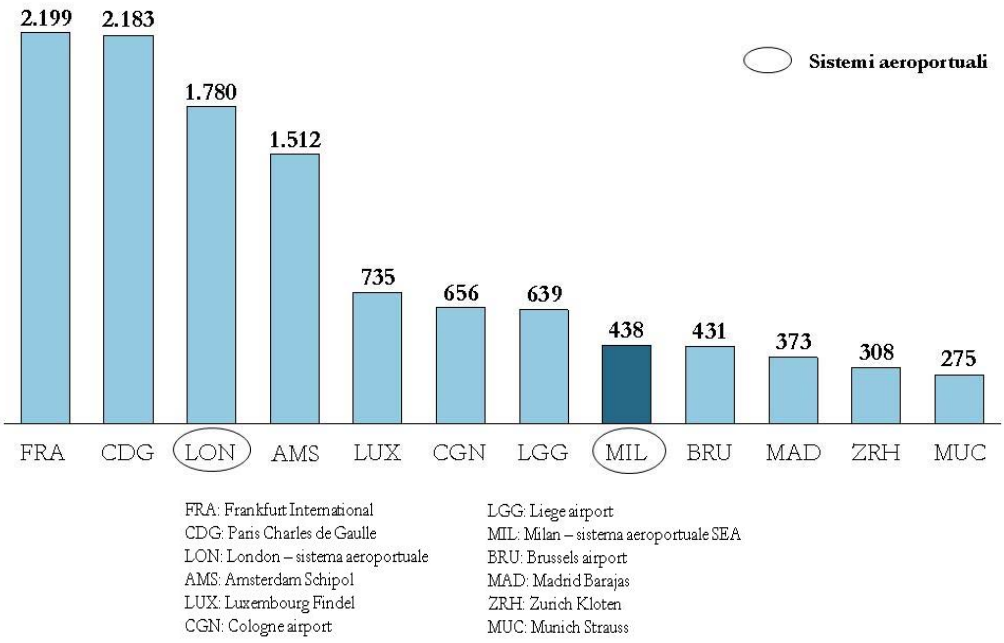
Figura "Classifica dei volumi di traffico merci principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei" (tonnellate merci; 2010) ([90]) ([91])

([88]) Fonte: ACI Europe. Comprende i passeggeri in transito diretto con riferimento agli Aeroporti di Milano.

([89]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

([90]) Fonte: ACI Europe. Relativamente all'aeroporto di Lussemburgo "Rapport Annuel 2010" e relativamente all'aeroporto di Colonia "Press release" disponibile sil sito www. koeln-bonn-airport.de.

([91]) I volumi di traffico merci degli Aeroporti di Milano non comprendono la posta.



Per quanto riguarda il traffico passeggeri, gli Aeroporti di Milano sono gli aeroporti di riferimento del Nord Italia: tali aeroporti servono infatti circa il 60% del traffico passeggeri di breve e medio raggio del Nord Italia ([92]); nel 2010 l'Aeroporto di Milano Malpensa ha inoltre servito il 70% della domanda di traffico passeggeri intercontinentale attraverso collegamenti diretti.

A livello nazionale, l'Aeroporto di Milano Malpensa è il secondo aeroporto con circa 18,7 milioni di passeggeri nel 2010, nonché quello con la maggior incidenza in Italia di traffico extra UE (circa 5,5 milioni di passeggeri, che rappresentano una quota del 29,4% del traffico passeggeri) ([93]), mentre l'Aeroporto di Milano Linate è il terzo scalo italiano ([94]) con oltre 8 milioni di passeggeri, ed offre servizi principalmente ad una Clientela *Business,* verso le principali destinazioni nazionali ed intra UE.

Con riferimento all'Aeroporto di Milano Malpensa si segnala altresì che tale scalo, ha registrato nel settore del trasporto passeggeri una significativa crescita nel primo semestre del 2011 (+5,7% rispetto al primo semestre del 2010), sia nel 2010 (7,9% rispetto al 2009) ([95]). Tale crescita, che risulta fra le più elevate nell'ambito dei principali aeroporti europei, si inserisce in un contesto europeo caratterizzato da un andamento del traffico passeggeri nel 2010 differenziato rispetto al precedente esercizio - che ha rappresentato il punto di minima del traffico aereo negli ultimi dieci anni (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.2.1 del Documento di Registrazione) - in ragione di diversi fattori che hanno avuto un differente impatto sui principali aeroporti europei, tra cui, in particolare, le avverse condizioni naturali (non analoghe nel continente) e le specifiche capacità infrastrutturali che, in alcuni casi, hanno limitato le *performance* dei relativi scali, per cui ad andamenti limitati (quali, ad esempio, Londra Heathrow -0,2%, Parigi Charles

([92]) Calcolato sulle rotte Intra-UE con traffico superiore a 500 mila passeggeri tra l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, l'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, l'aeroporto di Verona e l'aeroporto di Bologna. Fonte: SEA - rielaborazione su IATA-AIRPORT IS (www.iata.org).

([93]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

([94]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

([95]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

de Gaulle +0,5%, Madrid +2,8%, Amsterdam +3,8%) si sono contrapposte crescite significative (quali, ad esempio, Monaco +6,2%, Roma Fiumicino +7,5%) ([96]).

Per quanto riguarda il traffico merci, gli Aeroporti di Milano si confermano con circa 438 migliaia di tonnellate di merce nel 2010 al primo posto in Italia con il 50% delle merci trasportate via aerea ([97]). Nel primo semestre 2011 gli Aeroporti di Milano registrano 232,7 migliaia di tonnellate di merce al primo posto in Italia con il 52,7% delle merci trasportate via aerea ([98]). Negli ultimi anni l'Aeroporto di Milano Malpensa ha trainato la ripresa del mercato nazionale dalla crisi del settore *cargo* aereo.

In aggiunta, il trasporto merci gestito dall'Aeroporto di Milano Malpensa è cresciuto nel 2010, del 26,6% rispetto ai livelli registrati dai maggiori scali merci europei, tra cui l'aeroporto di Monaco (27,2%), l'aeroporto di Francoforte (21,6%), Londra Heathrow (15,2%) e Parigi Charles de Gaulle (20,1%). ([99])

Si osserva che in Italia l'utilizzo del trasporto aereo per le merci risulta tuttora limitato rispetto ad altri vicini paesi europei: nel 2008 le merci trasportate via aerea da/verso l'Italia ammontavano a circa 811 mila di tonnellate, con un'incidenza sul totale *import/export* inferiore di circa il 30% rispetto a Francia e Germania. ([100]) Esiste pertanto, a giudizio dell'Emittente, un potenziale di recupero superiore al mercato.

La *Catchment Area* degli Aeroporti di Milano comprende la Regione Lombardia, primo bacino di riferimento dei predetti aeroporti, che costituisce un'area di 23.861 kmq, con una popolazione di circa 9,7 milioni di abitanti, oltre 34,5 imprese attive per kmq, nonchè un PIL di circa Euro 326,1 miliardi (pari al 20,7% del PIL nazionale) che si attesta al secondo posto fra i bacini aeroportuali europei (così come definiti da Eurostat), subito dopo Parigi (PIL pari a 488,6 miliardi di *Purchasing Power Standard* o PPS), e prima di Londra (PIL pari a 249,7 miliardi di PPS), Madrid (PIL pari a 208,3 miliardi di PPS), e Francoforte (PIL pari a 146,8 miliardi di PPS) ([101]) (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1. del Documento di Registrazione).

Con riferimento all'Aeroporto di Milano Malpensa si segnala inoltre che il numero di vettori presenti, al termine dell'esercizio 2010, pari a 147 vettori, si pone su livelli non distanti dagli aeroporti di Francoforte (168) e di Parigi (178) e significativamente superiori agli scali di Amsterdam (106), Monaco (100), Vienna (70) e Zurigo (86) ([102]) (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione).

Alla stessa data l'Aeroporto di Milano Malpensa è inoltre collegato con 23 destinazioni dei Paesi del Medio ed Estremo Oriente, attestandosi, pertanto, fra i principali scali europei per tale tipologia di collegamento (quale, a titolo di esemplificativo, Monaco che serve 27 destinazioni in tale area) ([103]) (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione).

([96]) Fonte: ACI Europe.

([97]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). Si precisa che tra la merce non viene inclusa la posta.

([98]) Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it). Si precisa che tra la merce non viene inclusa la posta.

([99]) Fonte: ACI Europe. Si precisa che con riferimento all'Aeroporto di Milano Malpena non viene inclusa la posta.

([100]) Fonte: Eurostat.

([101]) Fonte: Eurostat Regional Statistics 2010 – GDP 2007 in Purchasing Power Standard (PPS). Il PIL 2007 della Lombardia è pari a 249,7 miliardi di PPS.

([102]) Fonte: bilanci delle società e ricerche di mercato.

([103]) Fonte: sito aeroporto di Monaco (www.munich-airport.de).

6.6.1 *Fonti delle dichiarazioni dell'Emittente sulla posizione competitiva*

Il posizionamento competitivo dell'Emittente è stato stimato dal *management* della Società sulla base delle fonti indicate nel Capitolo VI, Paragrafo 6.2 che precede, nonché delle altre fonti indicate nel Documento di Registrazione.

6.7 Quadro normativo di riferimento

6.7.1 *Soggetti, ruoli, responsabilità del settore del trasporto aereo*

Con D. Lgs. 25 luglio 1997, n. 250 ("**D.Lgs. 250/1997**") il legislatore ha provveduto ad istituire l'Ente nazionale per l'aviazione civile ("**ENAC**"), ente pubblico non economico che, in conformità a quanto statuito all'art. 2 dello stesso decreto "*esercita le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.A.C.), al Registro aeronautico italiano (R.A.I.) ed all'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.)*".

In particolare l'ENAC, che ai sensi dell'art. 687 del Codice della *Navigazione "agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione vigilanza e controllo nel settore dell'Aviazione civile",* provvede ai seguenti compiti*:*

(a) regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza;

(b) razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, secondo la normativa vigente ed in relazione ai compiti di garanzia, di indirizzo e programmazione esercitati;

(c) attività di coordinamento con l'ENAV e con l'Aeronautica Militare, nell'ambito delle rispettive competenze per le attività di assistenza al volo;

(d) rapporti con enti, società ed organismi nazionali ed internazionali che operano nel settore dell'aviazione civile e rappresentanza presso gli organismi internazionali, anche su delega del Ministro dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti);

(e) istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali per l'adozione dei conseguenti provvedimenti del Ministro dei Trasporti e della Navigazione;

(f) definizione e controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo nei limiti previsti dal regolamento di cui all'art. 10, comma 13, della Legge 24 dicembre 1993, n. 537 ("**Legge 537/1993**");

(g) regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico-economico.

Ai sensi dell'art. 11, del D. Lgs. 250/1997, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione esercita invece funzioni di vigilanza, indirizzo e controllo sull'attività dell'ENAC. In particolare, il suddetto Ministro (i) emana "*le direttive generali per la programmazione dell'attività dell'Ente*"; (ii) stabilisce "*gli indirizzi generali in materia di politica tariffaria*"; (iii) approva "*le proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale*"; (iv) vigila "*che l'attività dell'Ente corrisponda ai fini pubblico-istituzionali e si attui con criteri di efficacia, efficienza, economia e sicurezza, nel rispetto delle direttive generali impartite ed in conformità agli impegni assunti con il contratto di programma*".

All'ENAC, dunque, sono state attribuite le funzioni di amministrazione attiva e tecnica in ambito di aviazione civile, mentre al Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture sono state attribuite funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo sull'attività dell'ENAC.

Altro soggetto che svolge un importante ruolo nel settore in cui opera l'Emittente, è l'ENAV S.p.A. - società interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che deriva dalla trasformazione (avvenuta nel 2000) dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo in Società per Azioni, dopo la precedente trasformazione del 1996 in Ente Pubblico Economico - alla quale è stata affidata la gestione e il controllo del traffico aereo civile in Italia. L'ENAV è anche una componente del sistema ATM (*Air Traffic Management*) internazionale, e pertanto partecipa alle attività di ricerca e sviluppo in coordinamento con gli organismi di controllo internazionali del settore quali ICAO ed Eurocontrol.

6.7.2 *Disciplina generale delle gestioni totali aeroportuali*

Ai sensi dell'art. 7, del D. M. 12 novembre 1997, n. 521 ("**D.M. 521/1997**"), decreto attuativo dell'art. 10, comma 13, della Legge 537/1993, l'affidamento in concessione della gestione totale aeroportuale veniva effettuato con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con i Ministri del Tesoro, delle Finanze e dei Lavori Pubblici e, limitatamente agli aeroporti militari aperti al traffico civile, della Difesa, ed era subordinato alla sottoscrizione: (i) della convenzione da predisporsi secondo le indicazioni contenute nel disciplinare tipo; e (ii) del contratto di programma da predisporsi in conformità alle indicazioni di cui alle delibere del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica ("**CIPE**") del 24 aprile 1996 "Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità".

L'art. 17 del citato D.M. 521/1997, inoltre, delegava al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la predisposizione di uno schema di convenzione per l'affidamento delle concessioni di gestione, applicabile anche ai gestori totali in base a legge speciale (quali l'Emittente), in caso di estensione della durata della convenzione di gestione in vigore e, ove compatibile, con i regimi giuridici vigenti.

Il procedimento di affidamento in concessione della gestione totale aeroportuale di cui al D.M. 521/1997 sopra descritto, così come le disposizioni di cui al Codice della Navigazione ad esso attinenti, sono stati modificati dal D. Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 "Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione" ("**D. Lgs 96/2005**") e dal successivo D. Lgs. 15 marzo 2006, n. 151.

In particolare l'art. 3, comma 1, del D. Lgs. 96/2005 ha riformulato l'art. 704, commi 1 e 2, del Codice della Navigazione prevedendo che le concessioni totali per la gestione degli aeroporti di rilevanza nazionale siano rilasciate con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e, limitatamente agli aeroporti militari aperti al traffico civile, con il Ministero della Difesa, su proposta dell'ENAC, per la durata massima di 40 anni a soggetti selezionati tramite procedura di gara ad evidenza pubblica.

Inoltre, secondo quanto disposto dall'art. 704, comma 4, del Codice della Navigazione, come modificato dal D. Lgs. 15 marzo 2006, n. 151, "l'affidamento in concessione è subordinato alla sottoscrizione di una convenzione fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'ENAC ed il gestore stipulano altresì, entro sei mesi dalla conclusione del primo esercizio finanziario successivo all'affidamento in concessione, un contratto di programma che recepisce la vigente disciplina di regolazione aeroportuale emanata dal CIPE in materia di investimenti, corrispettivi e qualità, e quella recata dall'art. 11-*nonies*

del D.L. 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla Legge 2 dicembre 2005, n. 248".

A tal riguardo, si precisa che l'Emittente provvede alla gestione totale degli Aeroporti di Milano in base a leggi speciali e quindi in forza di autorizzazione alla gestione e non di concessione: in ragione di ciò la Convenzione 2001 qualifica l'importo dovuto da SEA non come canone di concessione bensì come corrispettivo per l'utilizzo dei beni demaniali.

6.7.3 *Disciplina regolante la gestione aeroportuale da parte di SEA*

(a) Le convenzioni SEA - ENAC

La natura giuridica di "aeroporto privato" e l'attività svolta da SEA nell'ambito del sistema aeroportuale degli Aeroporti di Milano vengono per la prima volta disciplinate compiutamente dalla Legge 18 aprile 1962, n. 194 ("**Legge 194/1962**"). In proposito, si precisa che la natura di "aeroporto privato" riconosciuta dalla predetta Legge 194/1962, agli Aeroporti di Milano, in quanto gli oneri e le spese per la realizzazione di quest'ultimi erano a carico di SEA, si contrapponeva a quella di "aeroporti statali", ossia a quegli aeroporti realizzati a spese dello Stato e la cui gestione, ove non effettuata direttamente dallo Stato medesimo, veniva affidata a soggetti terzi, anche privati, in regime di concessione.

In particolare, la Legge 194/1962:

- autorizzava il riconoscimento, ai sensi degli artt. da 704 a 713 del Codice della Navigazione e per la durata di anni trenta e cioè sino al 1992 (termine prorogato dalla successivamente dalla Legge 449/1985 sino al 2022), della qualifica privata del sistema aeroportuale di Milano articolato sui due nuovi Aeroporti di Milano, in corso di realizzazione a spese di SEA;
- abilitava SEA all'esercizio di tali aeroporti attribuendo alla stessa, per il periodo della gestione, tutti i diritti derivanti dall'esercizio aeroportuale, inclusi i diritti di cui alla Legge 9 gennaio 1956, n. 24 (oggi sostituita dalla Legge 324/1976);
- prevedeva che, al termine della gestione da parte di SEA, tutte le infrastrutture realizzate dalla stessa sulle aree pertinenti ai "*cessandi aeroporti statali della Malpensa e del Forlanini a Linate*" diventassero di proprietà dello Stato;
- rimandava ad apposita convenzione la disciplina dei rapporti tra lo Stato e SEA.

In attuazione della citata Legge 194/1962, in data 7 maggio 1962 veniva stipulata tra il Ministero della Difesa, il Ministero delle Finanze ed il Ministero del Tesoro, da una parte, e SEA, dall'altra parte, la Convenzione 191/1962, approvata con decreto interministeriale del 5 marzo 1964, che attribuiva all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate, lo *status* di aeroporti privati aperti al traffico civile.

Successivamente alla Legge 194/1962, venivano emanate la Legge 2 aprile 1968 n. 515 ("**Legge 515/1968**") e la Legge 8 maggio 1971 n. 420 ("**Legge 420/1971**") che prevedevano una serie di interventi a carico di SEA finalizzati ad adeguare le strutture aeroportuali esistenti agli sviluppi della tecnologia aeronautica. In relazione ai nuovi oneri derivanti a SEA dall'esecuzione delle opere previste, le citate leggi provvedevano ad estendere la durata del regime giuridico degli Aeroporti di Milano di cui all'art. 1 della Legge 194/1962 e alla Convenzione 191/1962.

Il regime giuridico dell'attività di gestione aeroportuale svolta da SEA veniva sostanzialmente confermato dalla successiva Legge 449/1985 che disponeva la cessazione degli obblighi di SEA di realizzare le opere previste dalla Legge 515/1968 e dalla Legge 420/1971, nonché l'abrogazione delle modifiche apportate dalle leggi stesse al termine originario di durata del regime giuridico del sistema aeroportuale degli Aeroporti di Milano.

In particolare, la Legge 449/1985, oltre a prevedere lo stanziamento di fondi per interventi di ampliamento e di ammodernamento da eseguire nell'Aeroporto di Milano Malpensa, stabiliva che "*il regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano rimane determinato dall'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 194 e dalla convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'amministrazione dello Stato e la Società per azioni esercizi aeroportuali (S.E.A.) di Milano del 7 maggio 1962*" e che la durata di tale regime giuridico fosse prorogata di anni trenta (e quindi sino al 2022).

La Legge 449/1985 aveva altresì evidenziato la necessità di rivedere la Convenzione 191/1962 alla luce dei criteri previsti in apposito decreto da emanarsi da parte del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in relazione alla disciplina delle convenzioni di concessione delle gestioni aeroportuali totali o parziali.

In attuazione della Legge 449/1985, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione aveva infatti emanato il decreto 10 marzo 1988 n. 28T ("**Decreto 28T**") che introduceva una serie di vincoli e restrizioni alle attività di gestione degli aeroporti. Tale Decreto 28T fu poi impugnato da SEA innanzi al TAR del Lazio, in quanto, secondo SEA, l'applicazione dei principi di cui al Decreto 28T contrastava con la natura privata del sistema aeroportuale degli Aeroporti di Milano, come espressamente riconosciuta dalla Legge 194/1962 e dalla Convenzione 191/1962.

Il quadro giuridico veniva successivamente innovato con l'entrata in vigore della Legge 537/1993, della Legge 3 agosto 1995 n. 351 ("**Legge 351/1995**") e del relativo regolamento di attuazione adottato con il D.M. 521/1997. Tali provvedimenti erano volti a disciplinare la gestione degli aeroporti e dei sistemi aperti al traffico civile gestiti, anche in parte, dallo Stato nell'ottica di una progressiva dismissione da parte dello Stato medesimo delle attività di gestione aeroportuale.

In particolare, la Legge 537/1993 (i) prevedeva la costituzione di apposite società di capitali per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti dallo Stato, alle quali potevano partecipare le regioni e gli enti locali interessati, (ii) aveva fissato in quaranta anni la durata massima delle concessioni sulla base degli impegni risultanti dal piano economico-finanziario presentato dalle stesse società con l'istanza di concessione; (iii) aveva previsto la corresponsione di un canone commisurato al volume di traffico passeggeri e merci sia per le società di capitali per la gestione dei servizi sia per le società che già gestiscono gli aeroporti sulla base di leggi speciali.

In proposito, si precisa che la Legge 537/1993 e il relativo decreto ministeriale di attuazione (D.M. 521/1997) non hanno avuto alcun impatto diretto sull'Emittente e sull'attività di gestione svolta da quest'ultima con riferimento agli Aeroporti di Milano, in quanto - nonostante alla data di entrata in vigore della predetta Legge 537/1993 e del D.M. 521/1997 il capitale sociale fosse detenuto per la quasi totalità da enti pubblici (Comune di Milano e Provicia di Milano erano titolari, rispettivamente, di una partecipazione pari all'84,559% e al 14,58%) - SEA non rientrava nell'ambito di applicazione della predetta legge e del relativo decreto ministeriale attuativo essendo già titolare, in forza di legge speciali, della gestione degli Aeroporti di Milano.La Legge 351/1995 aveva poi abrogato le disposizioni che prevedevano la partecipazione

maggioritaria obbligatoria dello Stato, degli enti pubblici, dell'IRI e delle regioni ed enti locali nelle società di gestione aeroportuale.

A seguito della pubblicazione della circolare n. 12479 AC del 20 ottobre 1999 con cui il Ministero dei Trasporti e della Navigazione aveva approvato lo schema di convenzione per le concessioni di gestione degli aeroporti in conformità all'art. 17 del D.M. 521/1997 - che faceva comunque salvi i regimi giuridici vigenti (e dunque anche il regime giuridico "privato" riconosciuto agli Aeroporti di Milano) (*cfr.* il precedente Paragrafo 6.7.2) - SEA, interessata all'estensione della durata della Convenzione 191/62, avviava le trattative con l'ENAC finalizzate a verificare la possibilità di pervenire ad un nuovo atto convenzionale, in sostituzione della Convenzione 191/62, che, salvaguardando le prerogative della Società in relazione alla natura privata degli Aeroporti di Milano e al carattere autorizzatorio e non concessorio della gestione, ne consentisse la proroga sino al 2041.

Ad esito di tali trattative, la Società e l'ENAC hanno firmato in data 4 settembre 2001 la Convenzione 2001, la quale ha sostituito con effetti novativi la precedente Convenzione 191/62. A tal riguardo, si precisa che l'Emittente, in considerazione degli ingenti investimenti realizzati, e in corso di realizzazione, per l'ampliamento dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dei conseguenti tempi di ammortamento dei costi sostenuti, ha ritenuto opportuno stipulare una nuova convenzione con scadenza al 2041, recependo conseguentemente alcune previsioni - compatibili con il regime giuridico dell'Emittente medesimo - dello schema convenzionale previsto dal D.M. 521/1997, nonostante la Convenzione 191/62 avesse, a seguito della proroga intervenuta nel 1985, scadenza al 2022.

Pertanto, alla Data del Documento di Registrazione, la Società gestisce gli Aeroporti di Milano in forza della Convenzione 2001, la quale disciplina i rapporti tra SEA ed ENAC relativamente alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale sui predetti Aeroporti di Milano, ivi compresi quelli concernenti la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture strumentali all'esercizio di tale attività, fino alla data di scadenza del 4 maggio 2041.

Per ulteriori informazioni circa il contenuto della Convenzione 2001, si rinvia alla Capitolo XXII, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione.

(b) Il Contratto di Programma ENAC-SEA

Il Contratto di Programma definisce la misura dei diritti aeroportuali applicabili dal gestore aeroportuale.

Ai sensi della deliberazione CIPE n. 38 del 15 giugno 2007 "Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva", che ha dato attuazione alla Legge 2 dicembre 2005, n. 248 (*cfr.* il successivo Paragrafo 6.7.4(A), i contratti di programma hanno durata quadriennale e sono stipulati dall'ENAC con le società di gestione aeroportuale ed approvati con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, previo parere del CIPE. Con riferimento alla determinazione della misura dei diritti aeroportuali, la suddetta deliberazione CIPE, in conformità alla Legge 2 dicembre 2005, n. 248, prevede che una quota non inferiore al 50% del margine conseguito dal gestore aeroportuale per i servizi non soggetti a regolamentazione svolti nell'ambito del sedime sia destinata alla riduzione dei diritti aeroportuali (cd. regime di *semi-Single Till*).

Le Linee Guida Applicative, predisposte dall'ENAC sulla base delle previsioni della deliberazione CIPE n. 38 del 15 giugno 2007 - approvate con Decreto Interministeriale

del 10 dicembre 2008 e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n. 42 del 20 febbraio 2009 (*cfr.* il successivo Paragrafo 6.7.4(A) - regolamentano lo svolgimento della procedura istruttoria per la stipula dei contratti di programma e la revisione dei diritti aeroportuali. In particolare, le Linee Guida Applicative prevedono che, ai fini della stipula dei contratti di programma o della revisione dei diritti aeroportuali, i gestori aeroportuali debbano presentare apposita istanza all'ENAC. L'ENAC - tenuto conto di una serie di fattori, tra i quali l'ordine temporale di presentazione delle richieste, l'entità degli investimenti che si intendono realizzare, la pendenza di istruttorie in corso su istanze presentate da gestori prima dell'entrata in vigore della Legge 2 dicembre 2005, n. 248 - comunica al gestore la data entro la quale presentare formale istanza di avvio del procedimento istruttorio, corredata della documentazione prevista nelle Linee Guida Applicative. Una volta verificata la completezza della documentazione, l'ENAC procede alla formale apertura del procedimento istruttorio. Il provvedimento di avvio è notificato al gestore aeroportuale, al Comitato utenti dell'aeroporto interessato e ai prestatori di servizi che vi operano, ed è pubblicato sul sito *internet* dell'ENAC. Allo scopo di acquisire il contributo informativo e valutativo degli utenti aeroportuali nel corso del processo di definizione del contratto di programma, ENAC avvia quindi la fase delle consultazioni, all'esito delle quali l'ENAC provvede alla redazione di un documento di consultazione avente ad oggetto la dinamica tariffaria pluriennale di ciascuno dei servizi regolamentati, le previsioni di sviluppo del traffico e di evoluzione della composizione e/o utilizzo della flotta da parte delle compagnie aeree sull'aeroporto interessato, e le proposte di semplificazione e razionalizzazione tariffaria. Con avviso formale, l'ENAC comunica al gestore aeroportuale, al Comitato utenti dell'aeroporto interessato e ai prestatori di servizi che vi operano, la data e la sede in cui si terranno le audizioni, fissa la data entro la quale i soggetti interessati possono far pervenire eventuali relazioni da discutere in sede di consultazione, e trasmette il documento di consultazione. Entro dieci giorni da ciascuna audizione, le parti intervenute possono presentare osservazioni scritte. Tutta la documentazione istruttoria, corredata dei verbali delle consultazioni, di una sintesi degli orientamenti generali desumibili dalle osservazioni pervenute e delle motivazioni sottostanti le valutazioni conclusive dell'ENAC, viene quindi inoltrata dall'ENAC ai ministeri competenti per il loro esame.

Con il Decreto Anticrisi, il legislatore, in una situazione di grave ritardo infrastrutturale dei principali sistemi aeroportuali nazionali, al fine di incentivare l'adeguamento di tali infrastrutture, ha riconosciuto all'ENAC, all'art. 17, comma 34-*bis*, la possibilità di stipulare, per i sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale aventi un traffico superiore agli otto milioni di passeggeri annui, c.d. contratti di programma "in deroga" alla normativa in materia prima richiamata. Tale deroga si concretizza nell'introduzione per i suddetti aeroporti di (i) meccanismi di tariffazione pluriennale - che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali - e (ii) modalità di aggiornamento delle tariffe valide per l'intera durata del rapporto contrattuale. Il contratto di programma "in deroga" è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro 60 giorni dalla stipula del contratto di programma, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In conformità alla disciplina sopra richiamata, l'ENAC, tenuto conto della richiesta presentata da SEA in data 9 marzo 2010 con nota n. 7121, di avvio dell'istruttoria finalizzata alla stipula del Contratto di Programma ENAC-SEA "in deroga", ai sensi e per effetto del D.L. 1° luglio 2009, n. 78 convertito con Legge 3 agosto 2009, n. 102, relativamente gli Aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, ha avviato il

procedimento istruttorio finalizzato alla stipula di tale contratto di programma "in deroga".

Le principali deroghe previste nel Contratto di Programma ENAC-SEA consistono: (i) nell'applicazione di un regime tariffario *Dual till*, che prevede la separazione tra le attività *aviation*, che vengono remunerate mediante un meccanismo tariffario regolamentato, e le attività *non aviation*, i cui margini sono invece determinati dai gestori aeroportuali in regime di libera concorrenza, come riflesso nel Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria, allegato al Contratto di Programma ENAC-SEA; e (ii) nella durata del periodo regolatorio di dieci anni (con scadenza al 31 dicembre 2020), articolata in due sottoperiodi quinquennali, ciascuno dei quali è identificato come un "periodo regolatorio", avente un'autonoma dinamica tariffaria, che risponde all'esigenza di garantire maggiore certezza per la realizzazione di investimenti di rilievo, il cui recupero necessita di un arco temporale molto più ampio di quello quadriennale previsto dalla Deliberazione CIPE 38/2007 (*cfr.* il successivo Paragrafo 6.7.4(A)**.** In data 15 novembre 2010, il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC, con deliberazione n. 44, ha approvato il procedimento svolto per la definizione del Contratto di Programma ENAC-SEA.

In data 14 gennaio 2011, l'ENAC ha comunicato a SEA, al Comitato utenti degli Aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate e ai prestatori di servizi che vi operano l'avvio della fase delle consultazioni, dandone informativa anche al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In data 8 febbraio 2011, si è tenuta una prima consultazione con tutti i soggetti interessati, nel corso della quale sono stati illustrati gli investimenti che SEA ha pianificato nel corso della durata del Contratto di Programma ENAC-SEA (prevista, come detto, per un periodo complessivo di dieci anni, suddivisi in due sottoperiodi di cinque anni ciascuno).

Successivamente, in data 8 aprile 2011, si è tenuta presso la sede di Roma della Direzione Generale dell'ENAC, una seconda consultazione, nel corso della quale è stata presentata la proposta tariffaria di SEA relativa al primo periodo regolatorio (anni 2011-2015).

In data 4 maggio 2011, il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC ha approvato il Contratto di Programma ENAC-SEA.

In data 23 maggio 2011, l'ENAC ha trasmesso il Contratto di Programma ENAC-SEA al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e per conoscenza al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, congiuntamente alla relativa documentazione istruttoria ed ai verbali delle consultazioni intervenute.

Ad esito del positivo esame del Contratto di Programma ENAC-SEA da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, in data 23 settembre 2011, l'Emittente ed ENAC hanno sottoscritto il Contratto di Programma ENAC-SEA. In data 26 settembre 2011 (con protocollo recante data 23 settembre 2011), il Contratto di Programma ENAC-SEA è stato trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'approvazione dello stesso contratto, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, nei termini di cui al citato art. 17, comma 34-*bis*, del Decreto Anticrisi.

Si segnala, infine, che l'approvazione dei contratti di programma "in deroga" con decreto da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri costituisce un atto di controllo preventivo di merito, basato sulla convenienza ed opportunità dell'atto sottoposto al controllo, e che in tale potere di controllo non rientra la modifica dell'atto; pertanto, il

Presidente del Consiglio dei Ministri potrebbe negare l'approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA solo per ragioni di convenienza ed opportunità del contratto, senza peraltro modificarne il contenuto.

Il Contratto di Programma ENAC-SEA sarà vincolante per le parti a partire dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Per ulteriori informazioni circa il contenuto del Contratto di Programma ENAC-SEA, ivi incluso, in particolare, il meccanismo di definizione dei corrispettivi regolamentati, si *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2, del Documento di Registrazione.

6.7.4 *Disciplina delle attività aeroportuali e normativa di riferimento per i diritti e le tariffe aeroportuali*

L'espansione dell'industria del trasporto aereo all'interno dell'Unione Europea è stata perseguita anche attraverso una politica di progressiva liberalizzazione del settore, i cui effetti hanno inciso profondamente sulla disciplina dei servizi aeroportuali.

Secondo gli orientamenti espressi dalla Commissione Europea (v. decisioni della Commissione dell'11 giugno 1998, caso n. IV/35.613, Alpha Flight Services/Aéroports de Paris; del 25 marzo 1997, caso n. IV/M.786, Birmingham International Airport; del 21 maggio 1999, caso n. IV/M.1255, Flughafen Berlin), i servizi aeroportuali possono distinguersi in tre categorie di servizi: (i) servizi relativi alle infrastrutture o anche attività *aviation* (che consistono nello sviluppo, manutenzione, esercizio e messa a disposizione delle piste, delle piazzole di sosta, delle aviorimesse e degli altri impianti rientranti nel sedime aeroportuale, oltre al controllo e al coordinamento delle attività che vi si svolgono); (ii) servizi di assistenza a terra (cosiddetti servizi di *handling*); (iii) servizi commerciali o anche attività *non aviation*, non aventi carattere di accessorietà rispetto al trasporto aereo, ma svolti all'interno degli spazi aeroportuali (quali servizi di parcheggio, ristorazione, *duty free*, edicole, librerie e negozi di *gadget*).

I servizi *sub* (i) sono svolti in regime di concessione/autorizzazione dai gestori aeroportuali; i servizi *sub* (ii) sono liberalizzati; e i servizi *sub* (iii) sono svolti in parte tramite subconcessione, in parte in regime di gestione diretta avendo SEA, in forza della Convenzione 2001, il diritto di gestione a fini commerciali degli spazi aeroportuali.

(A) I servizi relativi alle infrastrutture (c.d *aviation*)

I servizi relativi alle infrastrutture o anche attività *aviation*, includono la gestione, la manutenzione e lo sviluppo delle infrastrutture dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate, la gestione delle infrastrutture centralizzate e i servizi di sicurezza.

A fronte di tali servizi, offerti in regime di esclusiva e soggetti alla regolamentazione di seguito descritta, SEA percepisce diritti e corrispettivi di seguito dettagliati.

Diritti aeroportuali

SEA, in base all'art. 8 della Convenzione 2001 e in qualità di gestore degli Aeroporti di Milano, ha diritto a percepire i proventi relativi ai servizi alle infrastrutture, i quali sono remunerati tramite i cd. diritti aeroportuali.

Il movimento degli aeromobili privati e delle persone negli aeroporti è assoggettato al pagamento di diritti di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili,

nonché di diritti di imbarco per i passeggeri, in base alla Legge 5 maggio 1976, n. 324 ("**Legge 324/1976**") ed alle successive disposizioni modificative che saranno di seguito indicate.

I diritti aeroportuali, previsti dalla Legge 324/1976, sono i seguenti:

(i) diritti relativi alla movimentazione degli aeromobili (diritti di approdo, partenza, sosta e ricovero, e per l'uso di dispositivi speciali di illuminazione delle piste – in misura differenziata in relazione a ciascun aeroporto): sono dovuti per tutti gli aeromobili che effettuano atterraggi e/o decolli, e sono calcolati sul peso massimo autorizzato al decollo, rilevato dal certificato di navigabilità dell'aeromobile (*MTOW*, o *Maximum Take-Off Weight*). Sono esentati dal pagamento di tali diritti gli aeromobili di Stato italiano, gli aeromobili di Stato stranieri non adibiti a servizi commerciali (fatta salva la condizione di reciprocità) e gli aeromobili utilizzati per l'addestramento. Sono previste maggiorazioni per gli aeromobili dell'Aviazione Generale. Le maggiorazioni a suo tempo previste per le operazioni in ore notturne sono stati abrogati a partire dall'1 gennaio 2006, dalla Legge n. 248/2005;

(ii) diritti di imbarco dei passeggeri: sono correlati all'utilizzo delle infrastrutture e delle aree d'uso comune che servono per l'imbarco, lo sbarco e l'accoglienza dei passeggeri e sono calcolati in misura fissa per passeggero e determinati in misura differenziata per ciascun aeroporto. Tali diritti sono dovuti dal vettore, che ne ribalta l'onere nei confronti del passeggero, incorporandoli nel prezzo del biglietto aereo. Anche i viaggiatori che usufruiscono di aeromobili privati e da turismo sono tenuti al pagamento di tali diritti.

(iii) diritti merci (diritti di imbarco e sbarco): sono dovuti dal vettore, che può rivalersi sul soggetto che effettua la spedizione e sono stati determinati con D.M. 2 settembre 1994 in funzione del peso delle merci trasportate. Sono esenti dal pagamento di tali diritti: la posta; le merci sbarcate e imbarcate da un aeromobile ad un altro, in caso di trasbordo nell'ambito dello stesso aeroporto; le merci donate, a scopo assistenziale, allo Stato o a Enti, Istituti e Organismi non a fini di lucro; le provviste di bordo e i materiali di dotazione e le parti di ricambio degli aeromobili in servizio di linea.

La Legge 324/1976 ha inoltre disposto che:

(a) i diritti di imbarco dei passeggeri competono anche all'ente che, in virtù di apposite convenzioni, gestisce l'aerostazione (art. 6), e che i diritti contemplati dalla stessa legge, nonché la tassa erariale di cui al Decreto Legge 47/1974, convertito nella Legge 117/1974, continuino ad essere devoluti agli enti o alla società di gestione, ai sensi delle disposizioni contenute nelle singole leggi speciali che disciplinano l'affidamento in gestione di interi complessi aeroportuali;

(b) il proprietario dell'aeromobile è responsabile in solido per il pagamento di tutti i diritti (sia di quelli relativi alla movimentazione degli aeromobili, sia di quelli di imbarco dei passeggeri).

Regimi tariffari Single Till e Dual Till

Tra i sistemi regolatori aeroportuali più diffusi per la determinazione dei diritti aeroportuali si annoverano i regimi cosiddetti *Dual Till* o *Single Till*, che presentano le seguenti caratteristiche.

Il modello *Dual Till* prevede che il conto economico della società di gestione aeroportuale sia ripartito in due segmenti separati e distinti: le linee di attività rese in

regime di monopolio legale, e quindi "regolamentate" (le attività *aviation*), e quelle effettuate nell'ambito di un regime di concorrenza, cioè non regolamentate (le attività commerciali o *non aviation*).

In sostanza viene effettuata una "separazione contabile" dei ricavi e dei costi dei due citati segmenti, che consente di definire le tariffe aeroportuali regolamentate sulla base dei soli costi regolamentati, laddove i corrispettivi per le attività in concorrenza possono essere definiti nell'ambito di un regime di mercato in concorrenza ordinario.

Il modello *Single till* ("cassa unica"), al contrario, prevede che le tariffe regolamentate siano definite sulla base dei costi di tutte le attività svolte in aeroporto (includendo sia quelle *aviation* sia quelle tipicamente commerciali, come ricavi per negozi, parcheggi, ossia le attività *non aviation*). In questo caso viene imposto alla società di gestione aeroportuale un margine massimo che i gestori potranno ottenere per lo svolgimento del complesso delle attività aeroportuali. In sostanza l'aeroporto nella sua interezza viene visto come un pubblico servizio da regolare e viene ipotizzato un "circolo virtuoso" per il quale gli alti margini delle attività commerciali aiutano a tenere bassi i corrispettivi aeronautici, aiutando con questo l'afflusso di nuovo traffico (passeggeri), e quindi generando ulteriori volumi addizionali di ricavi commerciali e tariffe aeronautiche sempre più basse.

Il regime di *Single till* è presente da anni soprattutto nei paesi anglosassoni, dove il settore del trasporto aereo è caratterizzato da volumi di traffico molto alti. In altri paesi si è invece optato per il regime *Dual till*, che in linea teorica garantisce ai gestori maggiori margini derivanti dalle attività non regolamentate. Sono molto diffuse anche formule intermedie o "ibride", nelle quali il regime *Single till* viene stemperato, ad esempio escludendo dal computo della "cassa unica" alcune attività – come parcheggi o *real estate* - oppure indicando solo una quota del margine delle attività commerciali che può concorrere alla formazione dei corrispettivi regolamentati, e lasciandone il resto interamente nella disponibilità del gestore aeroportuale (c.d. regime semi-*Single Till*).

Determinazione dei diritti aeroportuali

Per quanto attiene la determinazione della misura dei diritti aeroportuali, nel corso degli anni il quadro normativo in Italia ha subito notevoli cambiamenti.

Originariamente, l'art. 7 della Legge 324/1976 stabiliva che le modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento dei diritti aeroportuali fossero regolate "con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei Trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri per le finanze e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica". L'art. 8, comma 1, prevedeva poi che la misura dei diritti fosse assoggettata a revisione ogni anno con decreto del Presidente della Repubblica, a sua volta emanato previa proposta e concerto dei medesimi ministri e sentita un'apposita commissione tecnica. I diritti aeroportuali venivano quindi stabiliti in misura uguale per tutti gli aeroporti.

Successivamente, l'art. 10, comma 10, della Legge 537/1993 (come modificato dall'art. 2, comma 189 della Legge 23 dicembre 1996, n. 662), ha previsto che la misura dei diritti aeroportuali di cui alla Legge 324/1976 fosse annualmente determinata con decreto del Ministro dei Trasporti tenendo conto dei seguenti obiettivi: (i) progressivo allineamento ai livelli medi europei; (ii) differenziazione tra gli scali aeroportuali in funzione delle dimensioni di traffico di ciascuno; (iii) applicazione, per ciascuno scalo, di livelli tariffari differenziati in relazione all'intensità del traffico nei diversi periodi della giornata; (iv) correlazione con il livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti; (v) correlazione con le esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di

sviluppo delle infrastrutture aeroportuali; (vi) conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale.

Il D.L. 251/1995, all'art. 1, comma 3, ha poi stabilito che dal 1º gennaio 1995 e fino al perfezionamento degli adempimenti di cui al citato art. 10, comma 10, della Legge 537/1993, e comunque non oltre il 31 ottobre 1995 (termine poi differito al 30 aprile 1996 dall'art. 1 del D.L. 23 dicembre 1995, n. 573), i diritti aeroportuali di cui alla Legge 324/1976 fossero aumentati del 5% rispetto all'importo applicato per l'anno 1994, con arrotondamento alle 500 lire superiori o inferiori. Tali maggiori introiti, così come previsto dall'art. 1, comma 4, del D.L. 251/1995, dovevano essere utilizzati per le esigenze di esercizio degli aeroporti, nonché per il finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali approvati dal CIPE.

In seguito, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in conformità a quanto previsto dal regolamento attuativo dell'art. 10, della Legge 537/1993 di cui al D.M. 521/1997, ha approvato con propria circolare n. 12479 AC del 20 ottobre 1999 la "Convenzione tipo per l'affidamento delle gestioni aeroportuali", il "Disciplinare tipo per la predisposizione del contratto di programma", lo "Schema di programma di intervento", lo "Schema del piano degli investimenti" e lo "Schema di piano economico-finanziario", invitando le società interessate, in base agli schemi contenuti nella predetta circolare ed entro i termini prescritti dal D.M. 521/1997, a presentare all'ENAC, per le conseguenti valutazioni di competenza, una domanda corredata dal Programma di Intervento comprensivo del Piano degli Investimenti e del piano economico-finanziario.

Il CIPE con deliberazione del 4 agosto 2000, n. 86 ("**Deliberazione CIPE 86/2000**"), ha poi espresso parere favorevole in ordine ad uno schema di riordino della tariffazione dei servizi che presuppongono l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate, offerti in esclusiva dai gestori aeroportuali, applicando per la prima volta in Italia il regime del *Dual Till*.

La Deliberazione CIPE 86/2000 ha individuato, tra l'altro, le modalità tecniche di concreta attuazione degli obiettivi stabiliti dalla Legge 537/1993 e ha imposto ai gestori la separazione contabile tra le attività svolte in regime di monopolio e quelle effettuate in concorrenza, nonché l'applicazione, per tali servizi, di schemi di contabilità analitica atti a determinare tariffe orientate ai costi di ciascun aeroporto.

In particolare, il CIPE, dopo aver fatto propri gli obiettivi fissati dalla Legge 537/1993 ha raccomandato agli enti interessati (Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Ministro dell'Economia e delle Finanze ed ENAC) di recepire, nei regolamenti da predisporsi a cura dello stesso Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto col Ministro delle Finanze, il contenuto dei contratti di programma che devono essere stipulati con i singoli gestori aeroportuali in modo da differenziare opportunamente i diritti tra i vari scali, così come previsto dalla Legge 662/1996, e di fissare, nell'ambito degli stessi contratti di programma, un periodo di programmazione della dinamica tariffaria di cinque anni, prevedendo una verifica e un'eventuale revisione della formula dopo i primi tre anni, in considerazione del carattere innovativo e sperimentale della metodologia.

Di seguito, il D.M. 14 novembre 2000 è intervenuto a determinare, in via specifica per ciascun aeroporto, la misura dei diritti aeroportuali relativi ad approdo e partenza degli aeromobili ed all'imbarco dei passeggeri.

Invero, l'intervento più incisivo in materia di diritti aeroportuali, si è avuto con la Legge 2 dicembre 2005, n. 248 ("**Legge 248/2005**").

In primo luogo, l'art. 11-*nonies* della Legge 248/2005 ha sostituito l'art. 10, comma 10, della Legge 537/1993 stabilendo che la misura dei diritti aeroportuali di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, è determinata per i singoli aeroporti, sulla base di criteri stabiliti dal CIPE, con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Con i medesimi decreti doveva altresì essere fissata, per un periodo predeterminato, comunque compreso tra tre e cinque anni, la variazione massima annuale applicabile ai medesimi diritti aeroportuali. La variazione è determinata prendendo a riferimento il tasso di inflazione programmato, l'obiettivo di recupero della produttività assegnato al gestore aeroportuale, la remunerazione del capitale investito, gli ammortamenti dei nuovi investimenti realizzati con capitale proprio o di credito, che sono stabiliti in contratti di programma stipulati tra l'ENAC e il gestore aeroportuale, approvati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. La misura iniziale dei diritti e l'obiettivo di recupero della produttività assegnato vengono determinati tenendo conto:

(a) di un sistema di contabilità analitica, certificato da società di revisione contabile, che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascuno dei servizi, regolamentati e non regolamentati, quali lo svolgimento di attività commerciali, offerti sul sedime aeroportuale;

(b) del livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti;

(c) delle esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle strutture aeroportuali;

(d) dell'effettivo conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale;

(e) di una quota non inferiore al 50 per cento del margine conseguito dal gestore aeroportuale in relazione allo svolgimento nell'ambito del sedime aeroportuale di attività non regolamentate (cd. regime di *semi-Single Till*).

La misura iniziale dei diritti aeroportuali relativi a ciascun aeroporto, così come la variazione massima annuale applicabile ai medesimi, dunque, è stata stabilita con decreto interministeriale, sulla base di nuovi parametri (diversi da quelli previgenti) da individuarsi da parte del CIPE con apposito provvedimento.

Inoltre, l'art. 11-*decies*, comma 1, del D.L. 248/2005 ha ridotto i canoni di concessione demaniale del 75 per cento fino alla data di introduzione del sistema di determinazione dei diritti aeroportuali di cui si è detto in precedenza.

Successivamente, in data 15 giugno 2007, il CIPE ha approvato la delibera n. 38 "Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva", successivamente modificata dalla delibera n. 51, a seguito della sentenza emessa dalla Corte Costituzionale sulla Legge n. 248/2005 (la "**Deliberazione CIPE 38/2007**").

Con la Deliberazione CIPE 38/2007, la quale ha abrogato la Deliberazione CIPE 86/2000, è stata approvata la sopracitata direttiva che dava applicazione a quanto disposto dalla Legge n. 248/2005 e dall'atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30 dicembre 2005. La suddetta direttiva mirava infatti a disciplinare le prescrizioni della Legge 248/2005, con particolare riferimento alla nuova definizione dei valori dei diritti aeroportuali prevista nell'art. 11-*nonies*, da effettuarsi tenendo conto "[…] *di una quota non inferiore al 50 per cento del margine conseguito dal gestore aeroportuale in relazione allo svolgimento nell'ambito del sedime aeroportuale di attività non regolamentate*", ossia delle attività *non aviation*. In tal modo, la Deliberazione CIPE 38/2007, recependo le innovazioni della Legge 248/2005, ha introdotto un regime di semi-*Single Till*, in cui solo il 50% dei margini conseguiti dalle attività commerciali (cosiddette attività *non aviation*)

contribuiscono a determinare i corrispettivi per le attività aeronautiche (cosiddette attività *aviation)*.

La Deliberazione CIPE 38/2007 ha definito indirizzi relativamente a: (i) corrispettivi da assoggettare a regolazione (diritti; corrispettivi di sicurezza; infrastrutture centralizzate; beni in uso comune ed esclusivo; attività di *handling*, laddove svolto in regime di monopolio); (ii) definizione del perimetro delle attività non regolamentate da assoggettare alla regola del margine indicata nella Legge 248/2005 di cui sopra; (iii) determinazione del capitale da remunerare, con particolare riferimento al diverso trattamento previsto per i beni autofinanziati e per i contributi pubblici; (iv) determinazione del tasso di remunerazione ammesso per il capitale di cui al precedente punto (iii); (v) modalità di stipula, contenuti e durata (quadriennale) dei futuri contratti di programma.

Sulla base di quanto riportato nella citata Deliberazione CIPE 38/2007, l'ENAC ha predisposto le Linee Guida Applicative, approvate con Decreto Interministeriale del 10 dicembre 2008 e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n. 42 del 20 febbraio 2009. Dette Linee Guida Applicative hanno declinato nel dettaglio: (i) le modalità di definizione di tutti gli elementi finalizzati alla definizioni dei prospetti da realizzare per la certificazione della contabilità semplificata e regolatoria; (ii) gli elementi che devono essere inclusi nelle certificazioni; (iii) le modalità di allocazione dei costi derivati dai bilanci delle società di gestione e di ricalcolo di parte di essi; (iv) i criteri ammessi di allocazione dei costi alle diverse linee di attività; (v) la metodologia e i riferimenti da utilizzare per il calcolo della remunerazione del capitale investito; (vi) tutti i prospetti e le informazioni necessarie per l'istruttoria dei nuovi contratti di programma; e (vi) tutti i passaggi formali mediante i quali arrivare a definire i nuovi contratti di programma (*cfr.* il precedente Paragrafo 6.7.3(b)).

Ancora più recentemente il Decreto Anticrisi, allo scopo di incentivare la realizzazione degli investimenti di ampliamento e ammodernamento degli scali aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore ai 8 milioni di passeggeri annui, all'art. 17, comma 34-*bis,* ha previsto la possibilità per l'ENAC di stipulare contratti di programma "in deroga" alle suddette indicazioni per gli aeroporti con traffico superiore ai 8 milioni di passeggeri annui, mentre per gli aeroporti con traffico inferiore le previsioni della Deliberazione CIPE 38/2007 rimangono applicabili. La citata legge indica, da un lato, le motivazioni a fondamento della deroga, vale a dire "[A]*l fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri annui, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore*", dall'altro lato, ne fissa i limiti, precisando che tale deroga è possibile relativamente ai "*sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto*", senza però definire il contenuto degli stessi.

A tal fine, con riferimento all'Emittente, il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC ha predisposto un Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria che declina le deroghe ipotizzate per il Contratto di Programma ENAC-SEA. Le più importanti innovazioni sono, nel caso di SEA: (i) la durata del contratto (dieci anni, divisi in due periodi di regolazione di cinque anni, in luogo della durata quadriennale dei contratti ordinari); e (ii) un regime di "*Dual Till*", in luogo del *semi-Single Till* (quota del 50 per cento del margine delle attività commerciali) previsto nei contratti ordinari. Tale regime tariffario è stato ritenuto più idoneo rispetto al regime *semi-Single Till* per raggiungere gli obiettivi fissati dalla Legge del 3 agosto 2009, n. 102.

Alla Data del Documento di Registrazione, il Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria (allegato al Contratto di Programma ENAC-SEA) è al vaglio del Presidente del Consiglio dei Ministri. Per maggiori informazioni sull'*iter* di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(b) del Documento di Registrazione.

Decorsi 60 giorni dalla pubblicazione, sulla Gazzetta Ufficiale, del D.P.C.M. di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA, SEA applicherà i diritti aeroportuali nella misura determinata, applicando il regime tariffario *Dual Till*, secondo quanto previsto nel Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria. Per maggiori informazioni sul meccanismo di definizione dei corrispettivi regolamentati, *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2, del Documento di Registrazione.

Alla Data del Documento di Registrazione, SEA applica i diritti aeroportuali determinati in misura differenziata in relazione a ciascuno degli Aeroporti di Milano, in conformità ai decreti ministeriali intervenuti in materia, tra cui, da ultimo, il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 ottobre 2010, in vigore dal 10 gennaio 2011 che ha determinato i nuovi valori dei diritti aeroportuali tenendo conto dell'inflazione rapportata all'anno 2010. I diritti aeroportuali così stabiliti ed in vigore alla Data del Documento di Registrazione non sono correlati ai costi aeroportuali e pertanto non sono stati determinati in applicazione della L. 248/05 e alla Deliberazione CIPE n. 38/2007.

In particolare, le tabelle che seguono indicano la misura dei diritti aeroportuali per ciascuna tipologia, applicati, rispettivamente, all'Aeroporto di Milano Linate e all'Aeroporto di Milano Malpensa alla Data del Documento di Registrazione. Tali corrispettivi sono resi noti tramite il Tariffario SEA pubblicato sul sito *internet* della Società (*www.seamilano.eu*).

(i) Diritti relativi alla movimentazione degli aeromobili:

Diritti di approdo e partenza	
Linate (A)	**Euro**
Voli domestici o intra UE	
- per ogni tonnellata o frazione fino a 25 tonnellate	1,38
- per ogni successiva tonnellata o frazione	1,91
Voli extra UE	
- per ogni tonnellata o frazione fino a 25 tonnellate	2,04
- per ogni successiva tonnellata o frazione	2,54
Malpensa (A)	**Euro**
Voli domestici o intra UE	
- per ogni tonnellata o frazione fino a 25 tonnellate	1,53
- per ogni successiva tonnellata o frazione	2,02
Voli extra UE	
- per ogni tonnellata o frazione fino a 25 tonnellate	2,02
- per ogni successiva tonnellata o frazione	2,53

(A) Ai sensi della Legge 30 novembre 1994, n. 656, i diritti di approdo e partenza degli aeromobili dell'aviazione generale sono raddoppiati.

Diritti di sosta e ricovero	
Linate e Malpensa (B)	**Euro**
per ogni tonnellata o frazione	0,07

(B) Ai sensi della Legge 30 novembre 1994, n. 656, sono dovuti per tutti gli aeromobili che stazionano sia sui piazzali, sia all'interno di *hangar*. Sono calcolati sul peso massimo al decollo, rilevato dal certificato di navigabilità e per ogni ora o frazione di ora oltre le prime due ore che sono in franchigia.

Diritti per l'uso dei dispositivi speciali di illuminazione delle piste (C)	
Linate	**Euro**
Uso del "Center Lighting" - per movimento	0,5165
Uso della "zona di toccata" - per atterraggio	1,0329
Malpensa	**Euro**
Uso del "Center Lighting" - per movimento	2,5823
Uso della "zona di toccata" - per atterraggio	1,5494

(C) Sono dovuti per tutti gli aeromobili che effettuano un decollo o un atterraggio nel caso in cui siano in funzione, sia di notte che di giorno, gli impianti speciali di illuminazione delle piste.

(ii) Diritti di imbarco dei passeggeri:

Diritti di imbarco per i passeggeri	
Linate	**Euro**
Voli domestici o intra UE	5,56
Voli extra UE	7,79
Malpensa	**Euro**
Voli domestici o intra UE	5,87
Voli extra UE	7,75

Note:
I bambini al di sotto dei 2 anni di età sono esenti dal pagamento dei diritti di imbarco.
I diritti per i bambini di età compresa fra i 2 e i 12 anni sono ridotti del 50%.
Il diritto non è dovuto in caso di continuazione di un viaggio interrotto da una causa estranea alla volontà del passeggero.
I voli nazionali con cambio di aeromobile e numero di volo sono soggetti al pagamento del diritto sia nell'aeroporto di origine che nell'aeroporto di transito; sarà invece dovuto il diritto solo nell'aeroporto di origine quando la tratta successiva costituisca la continuazione del viaggio con avvio sul primo volo in coincidenza.
Nei casi in cui un volo venga riallocato dall'aeroporto inizialmente previsto per la partenza ad altro scalo, si applica il diritto stabilito per l'aeroporto inizialmente previsto.

(iii) Diritti merci:

Diritti di imbarco e sbarco merci	
Malpensa e Linate	**Euro**
Per ogni kg (o frazione superiore a 500 g.) di peso lordo	0,0191
(con un minimo di Euro 0,2066 per spedizione)	

Note:

Sono esenti dal pagamento: (i) le merci sbarcate e imbarcate in caso di trasbordo, nell'ambito dello stesso Aeroporto, da uno ad altro aeromobile; (ii) la posta; (iii) le merci donate, a scopo assistenziale, allo Stato, ad Enti, Istituti e Organismi che non perseguono fini di lucro; (iv) le provviste di bordo (carburante, lubrificante, viveri, ecc.) e (v) i materiali di dotazione e le parti di ricambio degli aeromobili in servizio di linea.

Da ultimo, si rende noto che in data 11 marzo 2009 è stata emanata la Direttiva n. 2009/12/CE - alla Data del Documento di Registrazione non ancora recepita nel nostro ordinamento - che disciplina i diritti aeroportuali.

Detta direttiva, *inter alia,* stabilisce i criteri generali di determinazione dei diritti aeroportuali, prevedendo che questi ultimi debbano essere negoziati tra i gestori aeroportuali e gli utenti tenendo conto del principio di correlazione fra costi e diritti aeroportuali.

Al riguardo si segnala che la bozza di decreto legislativo attuativo, in Italia, della direttiva in parola, alla Data del Documento di Registrazione, all'esame delle Commissioni Parlamentari, per quanto a conoscenza ed a giudizio dell'Emittente, dovrebbe contenere una disciplina dei diritti aeroportuali sostanzialmente in linea con quella adottata con riferimento al Contratto di Programma ENAC-SEA. Inoltre la citata bozza di decreto legislativo, per quanto a conoscenza dell'Emittente, dovrebbe prevedere che la nuova disciplina per la determinazione dei diritti aeroportuali non trovi applicazione con riferimento ai gestori aeroportuali per i quali è in corso l'istruttoria per la definizione del relativo Contratto di Programma. In considerazione di quanto sopra l'Emittente ritiene, pertanto, che la disciplina di cui alla Direttiva 2009/12/CE, e la relativa normativa di attuazione, non dovrebbero avere effetti sul livello dei diritti aeroportuali di SEA, come determinati nel Contratto di Programma ENAC-SEA.

Gestione delle infrastrutture centralizzate

La disciplina delle infrastrutture centralizzate è stata introdotta in Italia in applicazione della normativa europea (Direttiva comunitaria 96/67/CE del 15 ottobre 1996, recepita in Italia dal D. Lgs.18/19 – vedi *infra* "Servizi di assistenza a terra") che, tuttavia, non indica in modo specifico le infrastrutture da includere in tale categoria. Pertanto, ogni aeroporto europeo presenta diverse tipologie di impianti classificati come infrastrutture centralizzate. Si tratta comunque di infrastrutture, che per motivi di complessità, costo o impatto ambientale, non possono essere suddivise o duplicate.

SEA gestisce, in via esclusiva, le seguenti infrastrutture centralizzate degli Aeroporti di Milano, individuate da apposito provvedimento ENAC in data 13 ottobre 2000 (*cfr.* il successivo paragrafo B), punto e), del presente Paragrafo 6.7.4):

- pontili di imbarco e sbarco passeggeri ed impianti centralizzati di alimentazione, condizionamento e riscaldamento aeromobili, collegati agli stessi;
- impianti centralizzati di alimentazione degli aeromobili presso le piazzole remote;
- sistema di smistamento e riconsegna bagagli (*BHS* o *Baggage Handling System*);
- sistemi informativi centralizzati (informativa al pubblico e ai passeggeri, informativa di scalo e servizi collegati, sistema CUTE (*Common User Terminal Equipment*, che consente la connessione tra sistemi di *Check-in* e i sistemi informativi dei vettori);
- sistema di sghiacciamento degli aeromobili (c.d. *de-icing*);

- infrastrutture per il deposito e/o il trattamento di animali vivi di grossa taglia e merci radioattive (solo per l'Aeroporto di Milano Malpensa);
- impianto statico centralizzato di stoccaggio e distribuzione del carburante (solo per l'Aeroporto di Milano Malpensa). Relativamente a tale impianto, si precisa che il citato provvedimento ENAC ne ha riservato la gestione alla società DISMA S.r.l, partecipata da SEA (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione).

Per la gestione delle infrastrutture centralizzate, SEA ha diritto di percepire dai vettori, dei corrispettivi che sono stati dapprima determinati dalla stessa sulla base dei criteri indicati nella Deliberazione CIPE n. 86/2000 e successivamente individuati da ENAC nelle sue note del 2 ottobre 2007 emesse anche in base alla Deliberazione CIPE n. 38/2007.

La seguente tabella descrive i corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate applicati agli Aeroporti di Milano alla Data del Documento di Registrazione.

Corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate	
Linate	**Euro**
Pontili di imbarco(1) (2) (3)	
- Narrow body	100,00
- Wide body	200,00
Impianti fissi centralizzati di alimentazione (400 Hz) (4)	
- per ora o frazione di ora	21,54
Sistemi di smistamento bagagli (5)	
- per ogni bagaglio in partenza	3,33
Informativa al pubblico (6)	
- parte fissa (per movimento)	8,12
- parte variabile (per passeggero)	0,19
Informativa agli operatori (7)	
- per movimento	13,66
CUTE	
- per passeggero accettato	0,23
Sistemi di sghiacciameneto aeromobili (8)	
- componente fissa (per movimento) - tutto l'anno	3,21
- componente variabile (per tonnellata) - solo Inverno	0,15
- liquido antighiaccio - per litro	1,50
Malpensa	**Euro**
Pontili di imbarco (1) (2) (3)	
- Narrow body	111,10
- Wide body	222,20
Impianti fissi centralizzati di alimentazione (400 Hz) (4)	
- per ora o frazione di ora	21,54
Sistemi di smistamento bagagli (5)	

- per ogni bagaglio in partenza	3,54
Informativa al pubblico (6)	
- parte fissa (per movimento)	10,35
- parte variabile (per passeggero)	0,23
Informativa al operatori (7)	
- per movimento	13,66
CUTE	
- per passeggero accettato	0,29
Sistemi di sghiacciameneto aeromobili (8)	
- componente fissa (per movimento) - tutto l'anno	6,57
- componente variabile (per tonnellata) - solo Inverno	0,19
- liquido antighiaccio - per litro	1,50

Note:
(1) I valori si riferiscono a voli con tempo di sosta (entro 75 minuti per i voli *Narrow body*, entro 105 minuti per i voli *Wide body*). Sono previste tariffe crescenti per ciascun periodo di sosta di 15 minuti aggiuntivo.
(2) Il corrispettivo per la sola partenza è pari al 60% della tariffa *standard*, per il solo arrivo è pari al 40%.
(3) Il corrispettivo non include l'uso del generatore 400Hz al pontile né il condizionamento.
(4) In caso di night stop viene convenzionalmente indicato un addebito di due ore.
(5) Il corrispettivo viene applicato a ogni bagaglio in partenza, inclusi quelli in coincidenza, con l'esclusione dei soli bagagli in transito diretto. Sono escluse dal corrispettivo le attività di carico dei bagagli sui carrelli ai moli.
(6) Sono esenti dall'applicazione del corrispettivo alcune particolari tipologie di voli tra cui i Voli *All cargo*.
(7) Si applica a tutti i voli.
(8) SEA fornisce inoltre su richiesta l'attività di erogazione del servizio. I corrispettivi per tale attività sono:
- per volo (aeromobile terzo livello, ossia aeromobili che apertura alare inferiore a 28 metri, quali Canadair Regional Jet e Aerei di Trasporto Regionale): Euro 210.
- per volo (aeromobile *Narrow body*): Euro 310.
- per volo (aeromobile *Wide body*): Euro 570.

I nuovi corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate verrrano definitivamente determinati e condivisi con ENAC per essere poi approvati dai Ministeri competenti nell'ambito del Contratto di Programma ENAC-SEA (*cfr.* Paragrafo 6.7.3(b) di questo Capitolo e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2, del Documento di Registrazione).

Servizi di sicurezza

Il D.L. 18 gennaio 1992, n. 9 (convertito, con modificazioni, dalla Legge 28 febbraio 1992 n. 217) ha consentito l'affidamento in concessione dei servizi di controllo esistenti in ambito aeroportuale per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di appartenenti alle forze di polizia, ferme restando in ogni caso le attribuzioni e i compiti dell'autorità di pubblica sicurezza e dell'autorità doganale, nonché i poteri di polizia e di coordinamento attribuiti dalle disposizioni vigenti agli organi locali dell'Amministrazione della navigazione aerea.

Successivamente, il D.M. 85/1999 ha stabilito le condizioni, gli ambiti funzionali e le modalità per l'affidamento in concessione dei servizi predetti, i requisiti dei soggetti concessionari, le caratteristiche funzionali delle attrezzature tecniche di rilevazione eventualmente adoperate, nonché ogni altra prescrizione ritenuta necessaria per assicurare il regolare svolgimento delle attività aeroportuali.

In particolare, il D.M. 85/1999 ha chiarito che sono affidabili in concessione i seguenti servizi di controllo di sicurezza in ambito aeroportuale: (a) controllo dei passeggeri in

partenza ed in transito; (b) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature del bagaglio al seguito dei passeggeri; (c) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espresso. Tali servizi sono in ogni caso svolti sotto la vigilanza dell'ufficio della Polizia di Stato presso lo scalo aereo, il quale assicura gli interventi che richiedono l'esercizio di pubbliche potestà. Il decreto precisa che i suddetti servizi sono di norma, e sulla base di direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Interno, affidati in concessione alle società di gestione aeroportuale, che li espletano direttamente, anche tramite proprie organizzazioni societarie specializzate comunque in possesso dei requisiti previsti dallo stesso decreto, ovvero li affidano, mediante procedure concorrenziali, ai sensi del decreto legislativo del 17 marzo 1995, n. 158, a imprese di sicurezza in possesso dei necessari requisiti nonché dell'autorizzazione prefettizia di cui all'art. 134 del Testo Unico delle Leggi in materia di Pubblica Sicurezza ("**TULPS**").

Il D.M. 85/1999 ha, inoltre, previsto che il gestore aeroportuale possa svolgere direttamente o tramite impresa di sicurezza in possesso dei requisiti previsti dallo stesso decreto altri servizi, e precisamente i servizi di vigilanza dei beni aeroportuali di proprietà o in concessione.

In ogni caso, la durata della concessione dei servizi di sicurezza alle società di gestione aeroportuale deve coincidere con la durata della concessione aeroportuale di cui il gestore è titolare.

A seguito degli attentati terroristici del settembre 2001, tutti gli scali europei hanno dovuto incrementare il proprio impegno nei servizi di sicurezza, in quanto i regolatori nazionali hanno imposto ai gestori aeroportuali l'attuazione, dal 1° gennaio 2003, del controllo del 100% dei bagagli da stiva.

SEA, oltre a tale servizio di sicurezza, assicura negli Aeroporti di Milano anche il controllo dei passeggeri in partenza e in transito, il controllo radiogeno del 100% dei bagagli a mano, la vigilanza sulle aree relative al perimetro aeroportuale, sulle strutture interne ed esterne agli aeroporti, le scorte ai valori e alle armi ed il rilascio di autorizzazioni per l'accesso alle aree aeroportuali.

In particolare, per lo svolgimento dei servizi di sicurezza relativi a passeggeri e bagagli, SEA ha diritto di percepire dai vettori, a titolo di contributo per la copertura dei costi del servizio, i relativi corrispettivi determinati dal Decreto Ministeriale del 14 marzo 2003, confermati dal D.M. 13 luglio 2005 , come di seguito indicato:

Controllo passeggeri e bagaglio a mano	
Linate	**Euro**
per passeggero imbarcato	1,81
Malpensa	**Euro**
per passeggero imbarcato	1,81

Controlli di sicurezza sul 100% dei bagagli da stiva	
Linate	**Euro**
per passeggero imbarcato	2,07
Malpensa	**Euro**
per passeggero imbarcato	2,07

Note:
Sono esenti dal pagamento:
(a) i passeggeri in transito diretto;
(b) i passeggeri in coincidenza;
(c) i biglietti gratuiti rilasciati al personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che viaggia per ragioni di servizio.

Da ultimo, l'art. 11-*duodecies* della Legge 248/2005 ha previsto, tra l'altro, che, entro 90 giorni dalla sua entrata in vigore, venissero definite con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le attività necessarie a garantire la sicurezza aeroportuale relativa al controllo bagagli e passeggeri, e venissero ripartite le diverse competenze e responsabilità (ed i conseguenti corrispettivi) tra i gestori aeroportuali ed i vettori per lo svolgimento delle suddette attività di sicurezza.

Alla Data del Documento di Registrazione, tale decreto non è ancora stato emanato, per cui SEA continua a percepire i corrispettivi per lo svolgimento dei servizi di sicurezza come sopra indicati, così come definiti dal D.M. 13 luglio 2005.

A tal riguardo, si segnala che anche i corrispettivi concernenti i servizi di sicurezza rientreranno tra i corrispettivi dovuti a SEA in conformità al Contratto di Programma ENAC-SEA.

(B) Servizi di assistenza a terra (c.d. *Handling*)

Fino al 31 dicembre 1997, i servizi di assistenza a terra potevano essere effettuati dalle società affidatarie delle gestioni aeroportuali, anche in regime precario, direttamente o tramite subconcessione a terzi.

Con la Direttiva 96/67/CE del 15 ottobre 1996 è stata invece prevista la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra degli aeroporti nell'ambito dell'Unione Europea.

Tale Direttiva è stata recepita in Italia dal D. Lgs. n. 18 del 13 gennaio 1999 ("**D. Lgs. 18/1999**"), che prevede, fra l'altro, la progressiva liberalizzazione e apertura al mercato dei servizi di assistenza a terra, consentendo (salvo alcune deroghe e limitazioni particolari):

- in tutti gli aeroporti, l'effettuazione dei servizi aeroportuali a terra da parte del vettore in regime di auto-assistenza (o autoproduzione) (i.e. la situazione nella quale un vettore fornisce direttamente a sé stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi avente ad oggetto la prestazione dei servizi stessi);
- negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 3 milioni di passeggeri o a 75 mila tonnellate di merci ovvero pari o superiore a 2 milioni di passeggeri o a 50 migliaia tonnellate di merci, il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi (salvo deroghe previste per ragioni di sicurezza o infrastrutturali).

Inoltre il D. Lgs. 18/1999, riprendendo lo schema riportato in allegato alla Direttiva 96/67/CE, suddivide i servizi di assistenza a terra in undici categorie, aventi caratteristiche diverse tra loro, ossia (i) assistenza amministrativa a terra e supervisione; (ii) assistenza passeggeri; (iii) assistenza bagagli; (iv) assistenza merci e posta; (v) assistenza operazioni in pista; (vi) assistenza pulizia e servizi di scalo; (vii) assistenza carburante e olio; (viii) assistenza manutenzione dell'aereo; (ix) assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi; (x) assistenza trasporto a terra; (xi) assistenza ristorazione "*catering*".

Il D. Lgs. 18/1999 stabilisce, inoltre, che:

(a) l'ente di gestione dell'aeroporto deve assicurare ai vettori aerei (definiti anche come utenti) la presenza in aeroporto dei suddetti servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti che forniscono tali servizi a favore di terzi ovvero da parte dello stesso vettore aereo in regime di auto-assistenza;

(b) l'ENAC, per motivate ragioni inerenti la sicurezza, la capacità o lo spazio disponibile in aeroporto, ha la facoltà di: (i) limitare il numero di prestatori dei servizi di assistenza a terra con riferimento ad alcune categorie di servizi (assistenza bagagli, assistenza operazioni in pista, assistenza carburante e olio, assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile), comunque garantendo a tutti gli utenti l'effettiva scelta tra almeno due prestatori; nonché (ii) limitare il numero dei soggetti autorizzati all'effettuazione dell'auto-assistenza, negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 1 milione di passeggeri o a 25 mila tonnellate di merce, garantendone in ogni caso l'effettuazione da parte di almeno due richiedenti, ovvero escludere dal regime di auto-assistenza alcuni dei servizi, negli aeroporti con traffico inferiore a 1 milione di passeggeri o a 25 mila tonnellate di merce;

(c) la società di gestione aeroportuale, il vettore e il prestatore che forniscono servizi di assistenza a terra, devono operare una separazione contabile tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre attività da loro esercitate; tale separazione contabile deve essere certificata secondo la legislazione vigente, verificando, in particolare, l'assenza di flussi finanziari tra l'attività di assistenza a terra e le altre attività esercitate dall'ente di gestione;

(d) la società di gestione aeroportuale deve costituire un comitato degli utenti al quale ha diritto di partecipare ogni vettore che utilizza i servizi dell'aeroporto, direttamente o tramite organizzazioni rappresentative, con cui consultarsi periodicamente per l'attuazione del procedimento di liberalizzazione;

(e) l'ENAC, sentito l'ente di gestione e il comitato degli utenti, può riservare all'ente di gestione medesimo la gestione esclusiva di talune categorie di servizi definite "infrastrutture centralizzate" e caratterizzate da una particolare complessità, costo o impatto ambientale che non ne consente la suddivisione o duplicazione (quali il sistema di smistamento e riconsegna bagagli e i sistemi informatici centralizzati), rendendone eventualmente obbligatorio l'impiego da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'auto-assistenza. In tal caso, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso l'ENAC, vigila affinché la gestione delle infrastrutture centralizzate si svolga secondo criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori che garantiscano l'accesso dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'auto-assistenza.

All' ENAC è demandato, tra l'altro, il controllo: (i) sull'accesso agli impianti aeroportuali da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'auto-assistenza mediante la messa a disposizione da parte del gestore degli spazi necessari per l'effettuazione dei servizi di *handling* anche in regime di auto-assistenza e la ripartizione di tali spazi in base a criteri non discriminatori, e (ii) sui corrispettivi per l'utilizzo delle strutture centralizzate, dei beni d'uso comune e di quelli in uso esclusivo, che devono essere commisurati ai costi di gestione e sviluppo del singolo aeroporto in cui le attività si svolgono.

Nel 2002, successivamente all'entrata in vigore del D. Lgs. 18/1999, SEA, mediante cessione di ramo d'azienda, trasferisce tutte le attività di *handling* svolte presso

l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate a SEA Handling, società interamente controllata da SEA.

Per ulteriori informazioni circa il trasferimento del ramo d'azienda costituito da tutte le attività di *handling* svolte presso gli Aeroporti di Milano a SEA Handling e del successivo trasferimento di parte di tali attività a SEA, *cfr.* Capitoli V e XIX, Paragrafi 5.1.5 e 19.1.3 del Documento di Registrazione.

I servizi di *handling* agli aeromobili, ai passeggeri, ai bagagli ed alle merci sono remunerati attraverso tariffe. Tali tariffe, ai sensi della Legge 2 ottobre 1991, n. 316, sono stabilite direttamente dai prestatori di servizi e comunicate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ai sensi della menzionata legge, l'applicazione delle tariffe, nel caso in cui detti servizi siano forniti da un unico prestatore, è soggetta all'approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si intende concessa qualora siano trascorsi 45 giorni dalla richiesta senza che il predetto Ministero abbia opposto un motivato rifiuto. Per quanto riguarda gli Aeroporti di Milano, i servizi di *handling* sono resi in regime di concorrenza e pertanto le tariffe sono oggetto di libera negoziazione tra le parti.

6.7.5 *Carta dei Servizi, Certificato di Aeroporto, Manuale di Aeroporto, Regolamento di Scalo*

(a) Carta dei Servizi

Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994 stabilisce i principi finalizzati alla progressiva uniformazione dell'erogazione dei servizi pubblici in Italia.

Successivamente, con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998 è stato individuato lo schema generale di riferimento per la predisposizione della Carta dei Servizi pubblici da parte di ogni soggetto erogatore di detti servizi nel settore dei trasporti (conformemente alle previsioni dell'art. 2 del D.L. 12 maggio 1995, n.163, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 della Legge 11 luglio 1995, n. 273).

L'art. 11, comma 5 del D. Lgs. 30 luglio 1999, n. 286, ha successivamente abrogato l'art. 2 della richiamata Legge 273/1995, stabilendo tuttavia che restano applicabili i decreti recanti gli schemi generali di riferimento nel frattempo già emanati; nel settore dei trasporti era già stato emanato lo schema in questione con il predetto D.P.C.M. 30 dicembre 1998, che rimane pertanto in vigore.

L'ENAC, quale soggetto giuridico deputato all'assolvimento delle funzioni di amministrazione attiva, di controllo e di vigilanza nel settore pubblico dell'aviazione civile, è stato successivamente incaricato dal Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture di definire le linee guida operative per le Carte dei Servizi di gestori e operatori aeroportuali in modo tale da renderle coerenti ad un disegno comune. Con propria Circolare n. 12 serie APT del 2 maggio 2002 *"Qualità dei servizi nel trasporto aereo: Carte dei Servizi standard per gestori aeroportuali e vettori"* (Circolare ENAC APT-12), l'ENAC ha assolto a tale impegno individuando le suddette linee guida da rispettare nella redazione delle carte dei servizi relative alla qualità dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dalle compagnie aeree, introducendo, dunque, anche nel settore del trasporto aereo, l'obbligo già vigente in capo ai gestori di altri servizi pubblici, dell'emissione di una Carta dei Servizi per uniformare i principi della disciplina italiana sull'erogazione dei pubblici

servizi. Tale obbligo è stato poi definitivamente sancito dal riformato art. 705 del Codice della Navigazione.

Tutti i gestori aeroportuali italiani, nonché i vettori aerei sono così obbligati ad emettere ogni anno una Carta dei Servizi.

La Carta dei Servizi, infatti, deve riportare le attività svolte in aeroporto a favore della pubblica utenza e per ciascuna attività considerata vengono dichiarati gli *standard* di qualità rispettati in relazione ad alcuni parametri indicativi di elementi significativi dei servizi stessi, cosiddetti "indicatori di qualità".

Tale documento, emesso per ogni singolo aeroporto, viene redatto ogni anno dal gestore aeroportuale e deve essere approvato dall'ENAC prima della sua pubblicazione.

I dati illustrati rispecchiano anche il grado di soddisfazione dei clienti sui servizi aeroportuali offerti, soddisfazione misurata attraverso procedure di monitoraggio, sondaggio ed elaborazione dati proprie del Sistema di Gestione della Qualità adottato dal gestore, ai sensi della normativa vigente e approvato da ENAC.

Il fine ultimo della politica di qualità consiste nell'analisi dei risultati ponendo in atto interventi di miglioramento continuo delle attività svolte e dei servizi offerti.

SEA, sin dal 1999, pur non essendo a quella data obbligata da alcuna normativa, ha provveduto a pubblicare una propria Carta dei Servizi, quale gestore di un pubblico servizio, allo scopo di fornire un servizio di qualità all'utenza aeroportuale.

A partire dal 2003, in seguito alla pubblicazione della suddetta Circolare ENAC APT-12, SEA ha provveduto a redigere la propria Carta dei Servizi, per ciascun aeroporto gestito, recependo le indicazioni ENAC e sottoponendole alla sua approvazione.

Alla Data del Documento di Registrazione, vige, per ciascuno degli Aeroporti di Milano, la Carta dei Servizi 2011, relativa all'anno 2011.

(b) Certificato di Aeroporto

L'obbligo per i gestori aeroportuali di ottenere e mantenere il Certificato di Aeroporto è previsto dal "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti".

La Circolare ENAC n. 16 - serie APT - del 15 marzo 2004 precisa la portata di tale obbligo, prevedendo che, il gestore di aeroporti ove viene svolta attività di trasporto pubblico con aeromobili aventi una configurazione dei posti di dieci o più passeggeri o una Massa Massima al Decollo (MMD) superiore a 5.700 kg., devono ottenere una certificazione che dimostri la conformità alle disposizioni del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" emanato da ENAC (vedi *infra*), delle infrastrutture, nonché l'idoneità della propria organizzazione, intesa quale insieme di risorse umane, mezzi e procedure, volti ad assicurare il mantenimento delle condizioni di sicurezza stabilite per gli aeroporti. Della necessità di certificazione ENAC è fatta altresì menzione nel novellato art. 705 del Codice della Navigazione.

Il Certificato di Aeroporto, con validità triennale, viene rilasciato al gestore aeroportuale quale responsabile della conduzione ed operatività dell'aeroporto nel rispetto dei requisiti previsti dal suddetto Regolamento e necessita di rinnovo alla sua scadenza.

Il rinnovo avviene a cura di ENAC dietro richiesta del gestore e verifica del mantenimento di tutti i requisiti richiesti.

Tra le previsioni della Circolare, per l'ottenimento del Certificato di Aeroporto vi è l'obbligo di predisposizione del Manuale d'Aeroporto, documento già previsto dal "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" che il gestore deve presentare ad ENAC per ottenere e mantenere il Certificato d'Aeroporto.

Il primo Certificato di Aeroporto per l'Aeroporto di Milano Malpensa è stato rilasciato da ENAC il 27 novembre 2003 (sulla base delle sole previsioni del Regolamento, non essendo all'epoca ancora stata emanata la relativa Circolare applicativa), mentre per l'Aeroporto di Milano Linate il primo Certificato di Aeroporto è stato rilasciato il 30 maggio 2004.

Tali certificati sono stati successivamente rinnovati di volta in volta alle rispettive scadenze. Alla Data del Documento di Registrazione, il Certificato di Aeroporto relativamente all'Aeroporto di Milano Malpensa è stato rinnovato novembre 2009, con scadenza il 26 novembre 2012, mentre quello relativo all'Aeroporto di Milano Linate è stato rinnovato nel maggio 2010, con scadenza il 30 maggio 2013.

(c) Manuale di Aeroporto

Con il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti" emanato in data 30 settembre 2002 (poi successivamente emendato), l'ENAC ha provveduto a dare attuazione alle indicazioni contenute nell'Annesso 14 ICAO, relativo alla sicurezza delle operazioni aeroportuali, prescrivendo i requisiti previsti per i gestori aeroportuali per l'ottenimento ed il mantenimento del Certificato di Aeroporto ("**Regolamento**").

Nel suddetto Regolamento figurano i requisiti di conformità previsti per le infrastrutture, gli impianti ed i sistemi aeroportuali.

Il Regolamento prevede l'obbligo per il gestore aeroportuale di redigere un Manuale di Aeroporto che contiene l'insieme delle procedure operative vigenti sull'aeroporto, sia in condizioni normali, sia di criticità, nonché la descrizione di tutte le caratteristiche fisiche e tecniche dell'aeroporto, dell'organizzazione del lavoro e le procedure per il coordinamento delle attività in termini di risorse e mezzi. Detto documento deve essere approvato da ENAC al momento del rilascio, nonché ogni qualvolta venga modificato dal gestore aeroportuale in ragione di esigenze di carattere tecnico.

Tali previsioni sono state riprese dall'art. 705 del Codice della Navigazione nella sua più recente revisione.

I Manuali di Aeroporto degli Aeroporti di Milano, vigenti alla Data del Documento di Registrazione, sono stati approvati dall'ENAC, nelle rispettive ultime versioni, in data 21 dicembre 2010, quanto all'Aeroporto di Milano Malpensa, e in data 6 febbraio 2008, quanto all'Aeroporto di Milano Linate.

(d) Regolamento di Scalo

La Circolare ENAC n. 19 -serie APT- del 26 ottobre 2005 "Regolamento di scalo per gli aeroporti", costituisce attuazione della revisione apportata all'art. 705 del Codice della Navigazione, stabilendo che ogni aeroporto adotti il proprio Regolamento di Scalo sulla base dello schema-tipo riportato nella anzidetta Circolare ENAC.

Il Regolamento di Scalo è un documento redatto dal gestore aeroportuale per ogni singolo aeroporto, che contiene tutte le regole e procedure in vigore presso l'aeroporto considerato, al fine di assicurare un sicuro e regolare utilizzo di infrastrutture ed impianti da parte di tutti i soggetti aeroportuali.

Il Regolamento di Scalo viene redatto dal gestore aeroportuale ed adottato formalmente con una specifica ordinanza della direzione aeroportuale di ENAC competente per il singolo scalo. Ogni successiva edizione del Regolamento di Scalo viene approvata con specifica ordinanza della direzione aeroportuale di ENAC.

Nel Regolamento di Scalo vengono definiti i ruoli dei vari soggetti che svolgono le loro attività in ambito aeroportuale, nonché vengono chiariti i loro obblighi reciproci nelle

attività operative dello scalo. Oltre alle regole generali di funzionamento dell'aeroporto ed ai riferimenti alla normativa settoriale vigente, si trovano in questo documento le modalità di accesso al mercato, i requisiti operativi minimi di scalo, obblighi e responsabilità dei vari soggetti coinvolti, nonché le sanzioni previste per il mancato rispetto delle previsioni da parte dei vari operatori aeroportuali (società certificate da ENAC ad operare in ambito aeroportuale). Tali sanzioni sono applicate da ENAC a seguito di segnalazione del gestore aeroportuale, circa gli inadempimenti riscontrati.

Il Regolamento di Scalo per l'Aeroporto di Milano Malpensa è stato approvato dall'ENAC con ordinanza n. 10 del 31 ottobre 2008, mentre il Regolamento di Scalo per l'Aeroporto di Milano Linate è stato approvato dall'ENAC con ordinanza n. 1/2011 del 28 giugno 2011.

6.7.6 *La normativa di riferimento per l'utilizzo delle rotte*

I servizi di trasporto aereo in ambito comunitario sono disciplinati dal Regolamento 1008/2008 che attribuisce ai vettori comunitari, in possesso della licenza d'esercizio, la possibilità di svolgere liberamente traffici commerciali sulle rotte da essi determinate, sia all'interno del territorio dell'Unione Europea che all'interno del territorio di ciascuno Stato Membro.

I servizi di trasporto aereo per destinazioni esterne all'Unione Europea sono regolamentati dagli Accordi Bilaterali, articolati in base a schemi fissi, sottoscritti dai Governi dei due Paesi interessati. Attraverso la stipula di un accordo bilaterale viene sancito un regime regolamentare che definisce la capacità massima operabile in termini di frequenze e posti offerti, il numero dei soggetti ammessi ad operare e il numero di destinazioni servite tra i due Paesi.

Tali accordi possono essere di due tipi: *open sky* o accordi tradizionali.

Gli accordi *open sky* consentono a tutti i vettori delle due parti di collegare qualsiasi punto del proprio territorio con tutti i punti della controparte, in genere senza limitazioni di frequenze (ad esempio Italia/USA e da marzo 2008 Unione europea/USA).

Gli accordi tradizionali prevedono il numero di vettori designabili da ciascuna parte e abilitati ad operare i collegamenti tra i due Paesi (designazione singola, designazione multipla), prevedono i punti d'accesso di ciascuna parte presso i quali i vettori designati possono atterrare (ogni compagnia è invece generalmente libera di partire da qualsiasi punto all'interno del proprio Paese) e prevedono altresì il numero di frequenze operabili tra i due Paesi, ed i posti offerti.

A tal riguardo, rispetto a ciascuno degli Aeroporti di Milano si precisa quanto segue.

- Aeroporto di Milano Malpensa

Il traffico su tale scalo è aperto ai collegamenti di linea e non di linea, intercontinentali, internazionali, intracomunitari nazionali e regionali.

L'area di Milano e del Nord Italia ha subito limitazioni in termini di accessibilità aerea dovute alla configurazione degli Accordi Bilaterali vigenti che hanno ostacolato e talvolta impedito il concreto sviluppo.

Dopo il *De-hubbing* dell'Aeroporto di Milano Malpensa operato da Alitalia nel marzo 2008 (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5, e Capitolo VI, Paragrafo 6.4.1, del Documento di Registrazione), con il decreto legge n. 185/2008 convertito con legge n. 2/2009, il

Governo si è impegnato a supportare, per quanto di sua competenza, la crescita dell'Aeroporto di Milano Malpensa, allo scopo di non privare il Nord Italia di un'indispensabile funzione di collegamento con il resto del mondo. Uno dei principali strumenti per dare concreta attuazione a tale impegno consiste nella definizione di nuovi Accordi Bilaterali nonché della rinegoziazione di quelli vigenti per consentire l'attivazione di nuove rotte e ampliare il numero delle frequenze e destinazioni operabili. Si segnala comunque che, in attesa del perfezionamento dei nuovi Accordi Bilaterali, l'ENAC è autorizzata a rilasciare autorizzazioni provvisorie per operare, al fine di garantire al paese la massima accessibilità.

A tal riguardo e, in particolare con riferimento alle procedure, rispettivamente, per la definizione degli Accordi Bilaterali e per il rilascio delle autorizzazioni provvisorie, si precisa che SEA (in quanto gestore aeroportuale) è soggetto terzo rispetto alle predette procedure, alle quali può partecipare come mero osservatore (c.d. *observer),* fermo restando la possibilità per SEA di manifestare eventuali richieste e/o esigenze in merito alla definizione/revisione di Accordi Bilaterali nonché al rilascio delle autorizzazioni provvisorie.

Le negoziazioni per gli Accordi Bilaterali sono condotte per l'Italia dall'ENAC, di concerto con i Ministeri competenti.

Le autorizzazioni provvisorie vengono, invece, rilasciate dall'ENAC, la quale, ai sensi della disciplina di cui alla citata Legge 2/2009, non dispone di ambiti di discrezionalità nella concessione di autorizzazioni provvisorie relative a voli diretti (cd. III Libertà e IV Libertà). In proposito, si segnala che il rilascio delle autorizzazioni provvisorie da parte dell'ENAC avviene a fronte di una semplice richiesta dei soggetti interessati (stati e/o vettori).

Con riferimento alle autorizzazioni provvisorie relative al traffico intermedio o di prosecuzione (cd. V Libertà), le quali non sono disciplinate dalla citata Legge 2/2009, si precisa che quest'ultime, per prassi consolidata, vengono rilasciate dall'ENAC solo previa verifica della rispondenza degli interessi dei soggetti coinvolti; in tale contesto, anche il Governo italiano esprime il proprio parere.

Il Ministero degli Affari Esteri, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in attuazione della citata Legge n. 2/2009 ha avviato, nel febbraio del 2010, una ricognizione ad ampio spettro degli interessi aeronautici nazionali, dell'industria italiana del settore, dei Paesi/vettori esteri e degli aeroporti, al fine di sviluppare una politica aeronautica ispirata a nuovi criteri di liberalizzazione e con l'obiettivo di accrescere l'interconnettività del Paese e, in modo particolare, dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

A seguito del predetto studio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ENAC e alcuni operatori del settore hanno definito un'articolata *road map* con l'obiettivo di rinegoziare gli accordi aerei bilaterali in essere con i Paesi extra-UE individuati sulla base di interessi strategici e commerciali ritenuti prioritari da SEA. Tali Paesi sono: Algeria, Angola, Arabia Saudita, Argentina, Bangladesh, Bahrain, Bielorussia, Brasile, Capo Verde, Cuba, Egitto, Filippine, Georgia, Giamaica, Giappone, Giordania, Hong Kong, India, Iran, Iraq, Israele, Kazakhstan, Kenya, Kuwait, Libia, Mauritius, Messico, Moldova, Nigeria, Pakistan, Panama, Qatar, Russia, Senegal, Singapore, Siria, Sri Lanka, Sud Africa, Thailandia, Tunisia, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Venezuela e Vietnam (con riferimento agli accordi bilaterali, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Documento di Registrazione).

Tale azione viene svolta parallelamente a specifiche iniziative negoziali comunitarie che hanno già portato a liberalizzare le rotte con Stati Uniti, Canada, Cile, Paesi Balcanici,

Marocco, Svizzera e con tutti i Paesi UE. La Commissione Europea ha inoltre ottenuto mandato a negoziare accordi di liberalizzazione del trasporto aereo con altri Paesi cosiddetti euro mediterranei.

I negoziati avviati hanno accresciuto, in linea con quanto previsto dal disposto legislativo, il portafoglio dei diritti di traffico aereo a disposizione delle compagnie italiane e straniere, determinando, per l'Aeroporto di Milano Malpensa, un aumento di frequenze, rotte e vettori operanti.

- Aeroporto di Milano Linate

L'attuale disciplina della ripartizione del traffico degli Aeroporti di Milano e dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio è il risultato di un lungo contenzioso tra l'Italia e la Commissione Europea, la quale, con decisione del 16 settembre 1998, stabiliva che la disciplina originaria regolante il traffico aeroportuale, contenuta nel Decreto Burlando 1 e nel Decreto Burlando 2, non era conforme ai principi di non discriminazione e proporzionalità e non poteva, perciò, essere concretamente applicata.

In particolare, il Decreto Burlando 1, prevedeva che, dalla data di entrata in esercizio delle opere di prima urgenza del polo funzionale dell'Aeroporto di Milano Malpensa, tutti i collegamenti di linea e non di linea su rotte intercontinentali e intracomunitarie (comprese le rotte intracomunitarie nazionali o internazionali) sarebbero stati effettuati da e per l'Aeroporto di Milano Malpensa. Gli stessi collegamenti potevano inoltre essere operati anche dall'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio. Conseguentemente, l'Aeroporto di Milano Linate poteva essere utilizzato solo dall'Aviazione Generale e per l'esercizio di voli diretti, senza scali intermedi, da e per Milano, il cui volume annuale di passeggeri fosse stato, nella sua totalità, pari o superiore a 2 milioni nell'anno antecedente la menzionata data di entrata in esercizio delle opere di prima urgenza, ovvero avesse raggiunto una media annuale di 1.750.000 nel triennio precedente.

Successivamente, con il Decreto Burlando 2, veniva fissata al 25 ottobre 1998 la data di entrata in esercizio delle opere di prima urgenza del polo funzionale dell'Aeroporto di Milano Malpensa, e veniva confermato che l'Aeroporto di Milano Malpensa sarebbe stato lo scalo di approdo e partenza per tutti i collegamenti di linea e non di linea intercontinentali, internazionali, intracomunitari nazionali e regionali.

Di fatto, dunque, il combinato disposto del Decreto Burlando 1 e del Decreto Burlando 2 comportava che, a partire dal 25 ottobre 1998, l'intero traffico dell'Aeroporto di Milano Linate sarebbe stato "riposizionato" sull'Aeroporto di Milano Malpensa, fatta eccezione per la rotta Milano-Roma, l'unica che, all'epoca, raggiungeva le soglie quantitative sopra indicate.

Con la Decisione del 1998, adottata dalla Commissione a seguito di un reclamo presentato nel febbraio 1998 dai principali vettori aerei europei - veniva vietata l'applicazione delle norme previste dal Decreto Burlando 1 e dal Decreto Burlando 2, in quanto illegittime poiché in violazione sia il principio di non discriminazione che di proporzionalità. In particolare, quanto alla violazione del principio di discriminazione, la Commissione rilevava che, non essendo, all'epoca, ancora state completate le infrastrutture di collegamento dalla città di Milano all'Aeroporto di Milano Malpensa, i vettori comunitari denuncianti sarebbero stati discriminati a favore di Alitalia, posto che quest'ultima avrebbe potuto continuare ad alimentare il suo *hub* di Fiumicino con passeggeri in partenza dall'Aeroporto di Milano Linate; quanto, invece, alla violazione del principio di proporzionalità, la Commissione - pur riconoscendo la necessità di trasferire un sufficiente volume di traffico sull'Aeroporto di Milano Malpensa, in modo da garantire la redditività di questo scalo - riteneva che il trasferimento "in blocco",

anziché graduale, dei voli e dei passeggeri dall'Aeroporto di Milano Linate all'Aeroporto di Milano Malpensa avrebbe comportato una concentrazione di traffico superiore alle effettive capacità "ricettive" dell'Aeroporto di Milano Malpensa ed, al tempo stesso, una riduzione eccessiva (da 14,2 milioni a 2,5 milioni) dei passeggeri dell'Aeroporto di Milano Linate.

A seguito della Decisione del 1998, il Governo italiano modificava le norme relative alla ripartizione del traffico, dapprima con misure transitorie quali il Decreto 101-T del 9 ottobre 1998 e, successivamente, con il D.P.C.M. del 13 dicembre 1999, con il quale, per un verso, viene confermato il trasferimento programmato dei voli sull'Aeroporto di Milano Malpensa, per l'altro verso, viene messa in atto una serie di interventi mirati a ridurre l'impatto ambientale sull'Aeroporto di Milano Malpensa - e, quindi, con il decreto Bersani, il quale autorizzava i vettori comunitari ad effettuare, a partire dal 20 aprile 2000, sull'Aeroporto di Milano Linate collegamenti di linea *Point to point* mediante aeromobili di tipo *Narrow body* con altri aeroporti dell'Unione europea individuati in base ai volumi di traffico passeggeri sviluppati nel sistema aeroportuale degli Aeroporti di Milano nel 1999, entro certi limiti ivi stabiliti. In particolare: (i) un servizio di andata e ritorno per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri da 350.000 a 700.000 unità; (ii) due servizi di andata e ritorno per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri da 700.000 a 1.400.000 unità; (iii) tre servizi di andata e ritorno per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri da 1.400.000 a 2.800.000 unità; (iv) senza alcun limite per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri superiore a 2.800.000 unità.

I vettori comunitari possono inoltre operare sull'Aeroporto di Milano Linate, con le modalità di cui sopra (collegamenti di linea *Point to point* mediante aeromobili di tipo *Narrow body*) un servizio di andata e ritorno giornaliero per sistemi aeroportuali o singoli scali ubicati nelle regioni dell'*obiettivo 1* (c.d. aree depresse) che abbiano registrato nel sistema aeroportuale di Milano nel corso dell'anno solare 1999 un traffico passeggeri inferiore a 350.000 unità.

Le disposizioni del decreto Bersani 1 sono poi state integrate dal decreto Bersani *bis*, con il quale si è stabilito che, in ogni caso, i vettori comunitari possono effettuare sull'Aeroporto di Milano Linate, con le stesse modalità *Point to point* mediante aeromobili *Narrow body*, due servizi di andata e ritorno giornalieri per scali "*hub*", verso destinazioni all'interno dell'Unione Europea che abbiano sviluppato, nel corso dell'anno solare 1999, un traffico passeggeri superiore a 40.000.000 di unità e un servizio per città capitali di stati membri dell'Unione Europea che abbiano registrato nel sistema aeroportuale di Milano nel corso dell'anno solare 1999 un traffico passeggeri inferiore a 350.000 unità.

Anche i decreti Bersani 1 e Bersani *bis* sono stati oggetto di una decisione della Commissione. In questa occasione, a differenza di quanto deciso con la Decisione del 1998, la Commissione ha autorizzato l'applicazione delle misure previste nei decreti Bersani 1 e Bersani *bis*, sia perché i criteri fissati dal decreto Bersani 1 erano basati su volumi di traffico obiettivi che non producevano alcun effetto discriminatorio, sia perché, anche a seguito delle modifiche proposte dalle autorità italiane (poi recepite nel decreto Bersani *bis*), esse apparivano proporzionate agli obiettivi perseguiti, cioè (i) di assicurare il pieno sfruttamento delle potenzialità dello sviluppo dell'Aeroporto di Milano Malpensa e (ii) di riservare l'Aeroporto di Milano Linate principalmente a certe categorie di traffico, in particolare al traffico *Point to point* (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione).

In aggiunta a quanto precede, si rileva che il traffico dell'Aeroporto di Milano Linate ha risentito, nell'ambito del processo di riorganizzazione del Gruppo Alitalia realizzatosi nel corso del 2008 e 2009, dell'integrazione dei *network* di Alitalia ed AirOne e dei

provvedimenti amministrativi straordinari ad essa correlati. In particolare, con il provvedimento n. 19248 del 3 dicembre 2008 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha stabilito che sino al 3 dicembre 2011 non sarà avviata alcuna istruttoria per verificare eventuali posizioni di monopolio determinatesi sull'Aeroporto di Milano Linate a fronte della suddetta integrazione dei *network* di Alitalia ed AirOne (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo I.3, e Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione).

6.7.7 *Regolamentazione per l'assegnazione delle bande orarie (Slot)*

Le procedure di assegnazione degli *Slot* ai vettori comunitari sono disciplinate a livello comunitario dal Regolamento CE/95/93, e successive modifiche, adottato il 18 gennaio 1993 dal Consiglio, recante norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari, e successive modifiche (il "**Regolamento**").

L'assegnazione degli *Slot* aeroportuali, così come definita dalla norma comunitaria, è una pratica da considerarsi eccezionale posto che il principio alla base è quello della libera scelta, da parte del vettore, dell'orario di atterraggio e di decollo.

L'assegnazione degli *Slot* può avvenire, quindi, solo per quegli aeroporti che lo Stato deve dichiarare "coordinati", quando la capacità, verificata in consultazione con le parti, non consenta di far fronte a tutte le richieste dei vettori con particolare riguardo ai nuovi entranti.

Il Regolamento attribuisce agli Stati membri la funzione di coordinare l'attività degli aeroporti invitandoli a promuovere l'istituzione di un "coordinatore", figura autonoma ed indipendente rispetto ai vettori e gli aeroporti, unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie secondo criteri che contemperino l'interesse al mantenimento degli *Slot* assegnati da parte di vettori già operativi sui singoli aeroporti con l'esigenza dei nuovi operatori di avere accesso agli scali, nell'ottica della progressiva liberalizzazione del mercato.

Con il Decreto Ministeriale 4 agosto 1997 n. 44T, l'assegnazione degli *Slot* negli aeroporti italiani è stata affidata ad Assoclearance, associazione tra compagnie aeree e gestori aeroportuali costituita in data 25 luglio 1997. Assoclearance si occupa dell'esecuzione dei compiti di cui al Regolamento, ed è pertanto responsabile dell'assegnazione e della gestione delle bande orarie sugli aeroporti italiani, del controllo del corretto utilizzo delle bande orarie da parte dei vettori assegnatari e, in determinate circostanze, della revoca delle medesime, in modo da contemperare i predetti interessi.

L'assegnazione degli *Slot* da parte di Assoclearance avviene in occasione delle IATA *Conference* che si tengono due volte all'anno.

Per quanto concerne la procedura di assegnazione, il Regolamento CE/95/93 prevede che un vettore abbia titolo a mantenere gli *Slot* di cui è assegnatario in una stagione IATA solo se, nel corso della stagione omologa precedente (inverno/estate), abbia operato almeno l'80% di tali *Slot*. Diversamente, il coordinatore potrà rimettere lo *Slot* in questione nel *pool* degli *Slot* ed assegnarlo ad altri vettori che ne facciano eventualmente richiesta.

Qualora il coordinatore verificasse che, a seguito del mancato impiego dello *Slot*, il vettore assegnatario non potesse comunque raggiungere l'80% dell'utilizzo nel corso della stagione stessa, potrà revocarlo al vettore in questione e riassegnarlo ad altri vettori che lo richiedessero.

Il Regolamento CE/95/93 disciplina anche i criteri generali per l'assegnazione dei nuovi *Slot* che dovessero rendersi disponibili a seguito di restituzioni (volontarie, da parte dei

vettori), revoche o incrementi di capacità. In questo caso, è previsto che, ove vi siano richieste superiori alla disponibilità, il 50% degli *Slot* resisi disponibili venga assegnato prioritariamente ai nuovi vettori ed il restante 50% ai vettori già presenti sullo scalo.

Inoltre, con riferimento al controllo del corretto utilizzo delle bande orarie da parte dei vettori, il Regolamento CE/95/93 prevede che il coordinatore, dopo aver assegnato gli *Slot*, debba controllarne l'effettivo utilizzo nonché la conformità con le operazioni programmate dai vettori. In caso di difformità tra la programmazione degli orari definita in sede di IATA *Conference* e l'effettiva operatività da parte del vettore, il coordinatore ha a disposizione una serie di strumenti per intervenire, tra cui si annovera la revoca dello *Slot*.

In particolare, il coordinatore può revocare durante la stagione di traffico gli *Slot* assegnati nei seguenti casi: (i) se lo *Slot* viene operato in modo discontinuo così che il tasso di utilizzazione dell'80% non possa essere realizzato; (ii) qualora lo *Slot* dopo l'inizio della stagione non venisse operato per un tempo assegnato corrispondente al 20% del periodo di validità della banda oraria stessa.

In relazione agli Aeroporti di Milano, si precisa che entrambi gli scali sono stati definiti "aeroporti coordinati", ossia rientrano fra quegli aeroporti per i quali i vettori per poter operare, devono aver avuto in assegnazione uno *Slot*, in conformità ai predetti criteri di cui al Regolamento CE/95/93, da Assoclearance, alla quale spettano i compiti sopra indicati ai sensi del sopra citato Decreto.

6.7.8 *Orientamenti comunitari in materia di contributi e sussidi corrisposti dagli aeroporti ai vettori*

Secondo la Commissione Europea, le sovvenzioni a vettori aerei per l'avvio di nuovi voli da parte di soggetti pubblici, inclusi gli aeroporti, possono costituire in certi casi aiuti di Stato non compatibili con il mercato comunitario.

In particolare, con comunicazione 2005/C-312/01 del 9 dicembre 2005 "Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento negli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali" (la "**Comunicazione**"), la Commissione Europea ha precisato che "gli incentivi finanziari per l'avviamento, salvo nel caso in cui le autorità pubbliche si comportino come un investitore privato operante in un economia di mercato, procurano vantaggi alle compagnie beneficiarie e possono pertanto originare direttamente distorsioni tra le compagnie aeree, nella misura in cui determinano un abbassamento dei costi operativi dei beneficiari" e possono inoltre "incidere direttamente sulla concorrenza tra aeroporti".

A tal fine la Commissione Europea ha specificato che, per verificare se le autorità pubbliche agiscano come un investitore privato operante in un'economia di mercato, e pertanto allo scopo di escludere che i suddetti vantaggi costituiscano aiuti di Stato, occorre valutare se un soggetto privato in circostanze analoghe, basandosi sulla possibilità di reddito prevedibile, avrebbe effettuato ugualmente l'investimento. La Commissione Europea ha quindi precisato che "il comportamento dell'investitore pubblico deve essere raffrontato al comportamento prevedibile di un investitore privato, che persegue una politica strutturale, globale o settoriale guidato da prospettive di redditività a più lungo termine" (il cosiddetto "principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato").

La Commissione Europea ha altresì espressamente riconosciuto la possibilità per gli aeroporti pubblici di concedere ad una compagnia aerea vantaggi finanziari attinti da

risorse proprie realizzate dall'attività economica dell'aeroporto stesso, a condizione che l'aeroporto dimostri di agire come un investitore privato, per esempio sulla base di un piano economico-finanziario che comprovi le prospettive di redditività dell'attività economica dell'aeroporto; in caso contrario, i suddetti vantaggi finanziari costituirebbero aiuti di Stato.

La Comunicazione ha dettato - fermo restando il principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, la cui applicazione, come detto, esclude che i vantaggi finanziari concessi alle compagnie aeree costituiscano aiuti di Stato - i criteri che consentono di ritenere ammissibili gli aiuti di stato per l'apertura di nuove rotte o di nuove frequenze. Tali criteri trovano applicazione esclusivamente per gli "aeroporti regionali": tale categoria include sia "grandi aeroporti regionali" (ossia gli aeroporti con un volume annuo di traffico passeggeri compreso tra 1 e 5 milioni, che costituiscono la cosiddetta categoria C) sia i "piccoli aeroporti regionali" (ossia gli aeroporti con un volume annuo di traffico passeggeri inferiore a 1 milione, che costituiscono la cosiddetta categoria D); gli aiuti per i collegamenti tra "aeroporti nazionali" (ossia, gli aeroporti con un volume annuo di traffico passeggeri compreso tra 5 e 10 milioni, che costituiscono la cosiddetta categoria B) potranno essere previsti solo in casi eccezionali, in situazioni adeguatamente motivate, in particolare se uno degli aeroporti è situato in una regione svantaggiata. La *ratio* risiede nella volontà, tenuto conto delle difficoltà che può creare l'apertura di nuove rotte, di incentivare lo sviluppo degli aeroporti regionali che, in quanto tali, si trovano spesso in una situazione meno favorevole, in termini di attrattività, rispetto ai grandi aeroporti nazionali o comunitari. Si precisa, a tal proposito, che gli Aeroporti di Milano non rientrano tra gli "aeroporti regionali" ma tra i "grandi aeroporti comunitari", ossia gli aeroporti che "comprendono più di 10 milioni di passeggeri all'anno", che costituiscono la cosiddetta categoria A.

Tra i criteri individuati nella Comunicazione con riferimento agli aeroporti regionali vi sono, tra l'altro:

a) la concessione degli aiuti deve essere ispirata a principi di trasparenza e gli aiuti possono riguardare solo nuove rotte o nuove frequenze;

b) la durata massima deve essere di 3 anni e l'importo massimo pari al 50% dei costi che la compagnia aerea deve sostenere per attivare nuove rotte (con possibili adeguamenti caso per caso);

c) gli aiuti devono essere decrescenti e limitati nel tempo; e

d) il versamento dell'aiuto deve essere rapportato all'aumento effettivo del numero di passeggeri trasportati.

Si segnala che in data 7 aprile 2011 è stata avviata dalla Commissione Europea una procedura di consultazione avente ad oggetto la Comunicazione, allo scopo di raccogliere informazioni e commenti dagli Stati membri, dalle altre istituzioni e dalle parti interessate all'applicazione degli orientamenti di cui alla Comunicazione, sullo stato dell'applicazione di tali orientamenti. La procedura di consultazione si è chiusa il 7 giugno 2011. In particolare, con riferimento al "principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato", la Commissione ha chiesto ai suddetti soggetti di valutare, tra le altre cose, se gli elementi fattuali da prendere in considerazione per l'applicazione di tale principio, indicati nella Comunicazione, siano sufficienti o se sia necessario prendere in considerazione altri elementi, e in questo caso quali. Inoltre, la Commissione ha chiesto quali tipi di costi e di ricavi dovrebbero essere presi in considerazione da un investitore operante in un'economia di mercato nel negoziare gli accordi con le compagnie aeree e quale dovrebbe essere la durata di tali accordi. Alla

Data del Documento di Registrazione la Commissione Europea non ha ancora pubblicato gli esiti di tale consultazione.

SEA, nell'ambito della politica di Gruppo di attrazione delle compagnie aeree, ha stipulato con alcuni vettori che operano sull'Aeroporto di Milano Malpensa accordi che prevedono un impegno di sviluppo da parte di tali vettori dell'operatività presso il suddetto scalo e la corresponsione da parte di SEA di incentivi annui in favore di tali vettori, a condizione che i vettori siano in regola con i pagamenti corrisposti a SEA e al Gruppo SEA (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.1 del Documento di Registrazione).

L'Emittente ritiene che tutti i suddetti contratti siano in linea con il diritto comunitario in materia di aiuti di Stato, in quanto pienamente improntati al principio del buon imprenditore operante in una economia di mercato, e che, pertanto, gli incentivi corrisposti ai vettori non costituiscano aiuti di stato.

In particolare, come precisato da SEA all'ENAC con lettera del 15 dicembre 2006 nell'ambito di una indagine conoscitiva sui finanziamenti pubblici alle compagnie aeree, i suddetti accordi rispondono al reciproco interesse delle parti, in quanto consentono a SEA di valorizzare l'offerta dei servizi offerti sullo scalo, con il conseguente apporto di nuovo traffico; per quanto concerne i vettori, gli incentivi vengono riconosciuti a fronte dello sviluppo del traffico da parte del vettore e pertanto rientrano nella politica commerciale di espansione sullo scalo del vettore stesso. Lo sviluppo del traffico aereo sullo scalo, inoltre, risponde anche all'interesse dell'utente finale, in quanto garantisce la concorrenza tra vettori.

Gli incentivi possono essere erogati, con criteri trasparenti e non discriminatori, a tutti i vettori interessati alla stipula di questi contratti e che sviluppano il traffico aereo.

Infine, in conformità a quanto indicato nella Comunicazione, l'erogazione degli incentivi è sostenuta da un *business plan* redatto sulla base dei principi di sostenibilità economica dello sviluppo del traffico sullo scalo.

6.7.9 *Disciplina in materia ambientale*

Gli aspetti ambientali presenti in un aeroporto sono molteplici e interessano una serie di problematiche che, proprio per la loro peculiarità, non sono state disciplinate specificatamente dal legislatore. Ne consegue che la materia ambientale in ambito aeroportuale è disciplinata dalla normativa generale vigente, fatta salva la disciplina regionale per le materie oggetto di specifica delega.

Unico caso per il quale il legislatore ha dettato normative speciali in campo aeroportuale è quello relativo alla normativa sul rumore.

In alcune materie specifiche, quali le emissioni acustiche e le discariche, l'ENAC ha emanato disposizioni applicative.

Si evidenzia altresì che la Convenzione 2001, per quanto concerne gli aspetti ambientali, prevede a carico di SEA, tra gli altri, l'obbligo di organizzare e gestire l'impresa aeroportuale garantendo l'ottimizzazione delle risorse disponibili per la produzione di servizi di adeguato livello qualitativo, nel rispetto dei principi di sicurezza, efficienza, efficacia, economicità e tutela dell'ambiente. La Convenzione 2011 prevede inoltre l'obbligo di assicurare l'efficienza degli impianti, degli apparati aeroportuali, dei mezzi e di quanto altro occorre per il continuo, regolare ed efficace svolgimento dei servizi di pulizia, raccolta ed eliminazione dei rifiuti, trattamento delle acque di scarico e potabilità dell'acqua (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione).

SEA assicura altresì la somministrazione di acqua potabile e industriale, energia elettrica per l'illuminazione e forza motrice, e provvede al condizionamento, alla depurazione biologica, alla pulizia degli ambienti, alla asportazione, trattamento e distruzione dei rifiuti.

Sempre in materia ambientale, il Contratto di Programma prevede l'obbligatoria predisposizione di un Piano della Qualità e della Tutela Ambientale, che indica specifici obiettivi di tutela ambientale. Ai sensi del Contratto di Programma, SEA si impegna, nel corso del periodo regolatorio, al miglioramento degli *standard* di qualità del servizio e degli obiettivi di tutela ambientale indicati nel predetto Piano.

Peraltro SEA è particolarmente sensibile alle tematiche ambientali, tanto da aver ottenuto per le proprie attività, la certificazione ISO 14001 e l'*Airport Carbon Accreditation*; inoltre la Società si è fatta parte attiva anche nei confronti degli operatori terzi, prevedendo nei contratti sottoscritti con quest'ultimi, clausole che incentivano la tutela ambientale, nei diversi aspetti di riferimento (es. rifiuti, acque, bonifiche, ecc.).

A tal fine l'Emittente si è dotata di un sistema di gestione ambientale (SGA) che definisce tutte le procedure da seguire per il rispetto delle vigenti norme in materia ambientale, e, in particolare, le misure e le azioni da porre in essere per monitorare lo svolgimento delle attività del Gruppo e di terzi operatori aeroportuali al fine di prevenire e, ove necessario, contenere e/o porre rimedio ad eventuali impatti ambientali che possano derivare dalle predette attività.

Tutti gli operatori aeroportuali, ai quali SEA abbia concesso spazi del sedime degli Aeroporti di Milano per la prestazione di servizi o che comunque svolgano attività nei predetti aeroporti, sono obbligati contrattualmente a rispettare il sistema di gestione ambientale; in caso di mancato rispetto di tale sistema SEA ha la facoltà di risolvere il relativo contratto con l'operatore inadempiente.

Viene riportata di seguito una sintesi delle attività svolte da SEA in tema di ambiente e dei riferimenti normativi.

- Rifiuti

In materia di rifiuti si applicano le previsioni del D. Lgs. 152/06 "Norme in materia ambientale" (di seguito anche il "**Testo Unico**") - in particolare la parte IV – come modificato dal D. Lgs. 4/2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale"; sulla materia, il 17 dicembre 2008, l'ENAC ha altresì emanato Linee Guida "Valutazione della messa in opera di impianti di discarica in prossimità del sedime aeroportuale".

Le attività di pertinenza SEA consistono nella gestione del ciclo legato allo smaltimento dei rifiuti, dalla raccolta fino al conferimento in discarica. In sintesi SEA assicura, anche tramite accordi con terzi (nei casi consentiti dalla legge): (i) raccolta e smaltimento di rifiuti solidi e urbani (RSU) e assimilabili; (ii) identificazione, raccolta e smaltimento rifiuti speciali pericolosi e non; (iii) gestione di un'isola ecologica presso l'Aeroporto di Milano Linate; (iv) gestione di un deposito temporaneo presso l'Aeroporto di Milano Malpensa; (v) gestione registro carico e scarico e gestione del formulario dei rifiuti (tali documenti verranno sostituiti dal SISTRI (il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti), quando il medesimo entrerà in vigore; (vi) presentazione annuale del MUD (Modello Unico di Dichiarazione); (vii) gestione delle autorizzazioni trasportatori/smaltitori, mentre l'attività di trasporto e smaltimento è infatti affidata a soggetti terzi in virtù di accordi specifici.

Si precisa che per quanto concerne i rifiuti speciali, come definiti dalla normativa applicabile, SEA gestisce i rifiuti dalla medesima prodotti, mentre assicura un'attività

generale di raccolta e conferimento per quanto concerne i rifiuti solidi e urbani (RSU) ed assimilabili, che vengono conferiti ai Comuni territorialmente competenti, tramite accordi con le società municipalizzate che gestiscono tali attività.

- Acque e scarichi idrici

La disciplina in materia di acque, ed in particolare di scarichi idrici è rappresentata dal Testo Unico in materia Ambientale (parte III) nonché dalla normativa regionale di riferimento (Reg. Regione Lombardia nr. 2, 3, 4 del 24 marzo 2006, DGR 2 marzo 2011 n. 1393 ecc.). In adempimento a tale normativa, SEA provvede alla gestione della rete idrica degli Aeroporti di Milano predisponendo una mappatura della rete e dei pozzi presenti sul sedime. In virtù di accordi con il Consorzio Sant'Antonino, per quanto concerne l'Aeroporto di Milano Malpensa e con C.A.P. (Milano Consorzio per l'Acqua Potabile) per quanto concerne l'Aeroporto di Milano Linate, SEA è autorizzata all'immissione di scarichi civili in fognatura (su entrambi gli Aeroporti di Milano), e all'immissione di scarichi industriali e acque meteoriche in corpo idrico superficiale (solo relativamente all'Aeroporto di Milano Linate).

SEA effettua altresì analisi chimiche periodiche sugli scarichi e gestisce le relative autorizzazioni.

Per quanto concerne l'approvvigionamento idrico, la normativa applicabile è rappresentata dal R.D. 11 dicembre 1993 n. 1775 "Testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e impianti elettrici" e succ. mod., dal D. Lgs. 12-7-1993 n. 275 - Riordino in materia di concessione di acque pubbliche" e dalla parte III del Testo Unico.

Sotto tale profilo, SEA provvede alla gestione di propri pozzi di emungimento idrico appositamente realizzati per l'alimentazione delle reti di distribuzione di acqua potabile, industriale e antincendio all'intero dei sedimi degli Aeroporti di Milano, che comporta la denuncia annuale dei prelievi, il pagamento dei relativi canoni annui e il controllo di tali acque attraverso opportuni prelievi e analisi.

- Suolo e sottosuolo

In materia di gestione del suolo e sottosuolo nell'ambito del sedime aeroportuale, si applica il Testo Unico - Parte IV – Titolo V, e, pertanto, ove si rendano necessari eventuali interventi di ripristino ambientale in caso di necessità, SEA assicura le eventuali attività legate alla bonifica di "propri" terreni e o falde compromessi da inquinamento nonché alle attività di spurgo periodico di pozzi, disoleatori vasche di prima pioggia e liquami.

Ove l'inquinamento derivi da attività svolte da terzi o in aree assegnate a terzi, i relativi oneri inerenti la bonifica sono a carico dei soggetti responsabili. In tale ipotesi, il ruolo di SEA si sostanzia nel controllo sull'effettiva rispondenza degli interventi ai requisiti di legge. In ogni caso, laddove SEA rilevi il superamento, o il pericolo concreto e attuale del superamento, della Concentrazione Soglia di Contaminazione (CSC), come definita dal Testo Unico, è tenuta a darne comunicazione alla regione, alla provincia ed al comune, territorialmente competenti, nonchè ad attuare le necessarie misure di prevenzione.

- Energia e impianti termici

Per quanto concerne gli impianti termici, si applicano il Testo Unico – Parte V, e il D.P.R. 26 agosto 1993, n. 412 "Regolamento recante norme per la progettazione, l'installazione, l'esercizio e la manutenzione degli Impianti Termici degli edifici ai fini del contenimento dei consumi d'energia, in attuazione dell'art. 4, comma 4, della l. 9 gennaio 1991, n. 10 (e s.m.i.)". In particolare, gli adempimenti previsti dalla normativa prevedono: (i) la nomina Terzo Responsabile degli Impianti, (ii) la tenuta dei libretti di centrale, (iii) la denuncia degli impianti termici in esercizio. In particolare, relativamente all'Aeroporto di Milano Malpensa, è stata richiesta, ed ottenuta, l'autorizzazione alla Provincia di Varese per gli impianti di potenza superiore a 1000 kW.

In ottemperanza alla Legge n. 10/91 e alla D.G.R. Lombardia 4 agosto 2005, n. 8/532 e successive leggi regionali sono sottoposti a certificazione energetica gli edifici:

- per i quali sia presentata denuncia inizio attività o domanda finalizzata ad ottenere il permesso di costruire per interventi di nuova costruzione, demolizione, ricostruzione, manutenzione straordinaria o ristrutturazione edilizia che coinvolgano più del 25% della superficie disperdente;
- sottoposti ad ampliamenti volumetrici che comportino un incremento superiore al 20% della temperatura controllata nella nuova porzione d'edificio.

L'ente competente al rilascio dell'attestato di certificazione energetica è il Comune. La procedura si applica alle seguenti categorie di edifici, classificati in base alla destinazione d'uso indicata all'art. 3 del D.P.R. 26 agosto 1993, n. 412 ai fini del contenimento dei consumi energetici e della riduzione delle emissioni inquinanti, nel caso di:

- progettazione e realizzazione di edifici di nuova costruzione e dei relativi impianti;
- opere di ristrutturazione di edifici ed impianti esistenti (ampliamenti volumetrici ed installazione nuovi impianti);
- certificazione energetica degli edifici.

- <u>Rumore</u>

In tema di rumore d'origine aeronautica, la normativa generale è rappresentata dalla legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/95 del 26 ottobre 1995, la quale, all'art. 10 prevede che le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade, nel caso di superamento dei valori limite, hanno l'obbligo di predisporre e presentare al comune piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'Ambiente con proprio decreto.

Tali società ed enti gestori, tra cui rientrano anche le società di gestione aeroportuale, *"(…) devono indicare tempi di adeguamento, modalità e costi e sono obbligati ad impegnare, in via ordinaria, una quota fissa non inferiore al 7 per cento dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture stesse per l'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore".*

In sostanza, per quanto riguarda le società di gestione aeroportuale, gli obblighi a carico di quest'ultime si sostanziano nell'attività di monitoraggio del rumore di origine aeronautica, mediante installazione, nell'intorno aeroportuale, di centraline fisse e mobili. A tal proposito si precisa che il D.M. 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" fissa i criteri tecnici che devono essere seguiti per la rilevazione dei dati; mentre il D.M. 29/11/2000 "Criteri per la predisposizione, da parte

delle Società e degli Enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture" indica la tempistica e i criteri di redazione dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore, i quali devono essere redatti in caso di superamento dei limiti fissati all'interno delle fasce di rispetto nell'intorno aeroportuale.

L'elaborazione del piano di zonizzazione acustica, contenente l'individuazione delle fasce di rispetto, è affidata alla Commissione Aeroportuale, presieduta da ENAC, e composta dai Comuni dell'intorno aeroportuale e da rappresentanti di ENAV, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA) e dalla società di gestione; un ulteriore compito affidato alla Commissione Aeroportuale è quello di individuare le procedure antirumore, laddove compete ad ENAC la vigilanza sul rispetto delle medesime.

Si precisa che, per quanto riguarda l'Aeroporto di Milano Linate, la zonizzazione acustica è stata approvata nel 2009. A tal riguardo si precisa, inoltre, che SEA, ad esito dell'approvazione del piano di zonizzazione relativo all'Aeroporto di Milano Linate, d'intesa con la Commissione Aeroportuale, ha stimato i probabili costi di interventi di mitigazione rumore da realizzare nei prossimi anni in un importo pari ad Euro 5 milioni ed ha conseguentemente accantonato in bilancio, a partire dal bilancio al 31 dicembre 2009, un apposito fondo di uguale ammontare (Euro 5 milioni).

Con riferimento all'Aeroporto di Milano Malpensa, alla Data del Documento di Registrazione, la procedura di approvazione del piano di zonizzazione acustica non è stata ancora completata. L'Emittente ritiene, tuttavia, che ove il piano di zonizzazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa facesse emergere la necessità di realizzare interventi di mitigazione del rumore, i costi per detti interventi non dovrebbero discostarsi da quanto sopra indicato con riferimento all'Aeroporto di Milano Linate.

In aggiunta alla normativa sopra richiamata, si segnalano, infine, il D. Lgs. 17 gennaio 2005, n. 13 "Attuazione della Direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari", il D. Lgs. n. 194/05 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale" e la Circolare ENAC APT 29 del 29/2/2008 "Adozione del concetto di approccio equilibrato ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti".

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, si comprende come, considerata l'impossibilità per le società di gestione aeroportuale, e dunque anche per SEA, di agire direttamente sulla fonte del rumore, uno degli strumenti principali a disposizione del legislatore per l'effettiva riduzione del rumore, è l'imposizione ai vettori dell'uso di aeromobili di tecnologia moderna che consentano la riduzione delle emissioni rumorose. Gli eventuali interventi di mitigazione da porre in essere in caso di superamento dei limiti previsti per la tipologia di zona individuata dalla zonizzazione acustica, per quanto a carico delle società di gestione aeroportuale, in base alla normativa vigente, non agiscono direttamente sulla fonte del rumore, bensì unicamente sul recettore, ossia sulle abitazioni dell'intorno aeroportuale.

A tal riguardo, si segnala che, con riferimento all'Aeroporto di Milano Linate, per il quale - diversamente dall'Aeroporto di Milano Malpensa - la Commissione Aeroportuale ha approvato, nel 2009, il piano di zonizzazione acustica, la citata normativa presenta profili di ambiguità in quanto non contiene disposizioni che disciplinano il comportamento che una società di gestione aeroportuale deve avere nel caso in cui si presentino delle situazioni di fatto pregresse non compatibili con la zonizzazione acustica successivamente adottata, ossia ipotesi in cui vi è la presenza di abitazioni in aeree nelle quali, in base alla zonizzazione, dovrebbero essere presenti attività industriali e dunque aree con limiti di immissioni rumorose tollerabili superiori rispetto a quelli

previsti per le aeree residenziali. Infatti, solo successivamente all'approvazione del piano di zonizzazione acustica relativo all'Aeroporto di Milano Linate, si è riscontrata la presenza, nelle aeree limitrofe al sedime del predetto aeroporto, di insediamenti residenziali in zone dove, invece, in base al piano di zonizzazione avrebbero dovuto esserci solo attività industriali.

Al fine di valutare le possibili azioni da intraprendere con riferimento alla pre-esistenza di insediamenti abitativi in aree che, a seguito dell'approvazione della zonizzazione acustica dell'Aeroporto di Milano Linate, risultano essere riservate agli insediamenti industriali, in data 14 settembre 2011, SEA ha partecipato ad un incontro presso il Ministero dell'Ambiente, ad esito del quale il predetto Ministero e SEA hanno concordato di fissare, in data 18 ottobre 2011, un incontro di carattere tecnico con ENAC ed, eventualmente, anche con Assaeroporti.

Per quanto attiene, invece, all'Aeroporto di Milano Malpensa, si precisa che la Commissione Aeroportuale ha approvato nel settembre 2010, in via sperimentale, la redistribuzione delle rotte aeree e la diversa modalità di utilizzo delle piste in un'ottica di riduzione dell'impatto acustico. Tuttavia, affinchè la Commissione Aeroportuale possa procedere alla definizione dell'intorno aeroportuale individuando i confini delle aree di rispetto (zona A, B, C), è necessario individuare uno scenario di traffico di riferimento - definendo, in questo modo, le zone di rispetto di cui sopra - che sia approvato, con deliberazione unanime, da parte della Commissione Aeroportuale, così come previsto dal Decreto Ministeriale del 31 ottobre 1997.

Solo successivamente all'individuazione delle predette zone di rispetto da parte della Commissione Aeroportuale sarà possibile verificare se, anche con riferimento all'Aeroporto di Milano Malpensa, si è in presenza di situazioni d'incompatibilità rispetto al piano di zonizzazione approvato.

- <u>Rifiuti di origine animale</u>

La disciplina e le norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano è contenuta nel Regolamento (CE) n. 1774/2002, successivamente sostituito dal Regolamento (CE) n. 1069/2009.

Il provvedimento stabilisce le condizioni sanitarie e di polizia sanitaria relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati, al fine di evitare o ridurre al minimo i rischi per la salute pubblica e degli animali derivanti da tali prodotti. Rientrano tra i "sottoprodotti di origine animale" i rifiuti di cucina e ristorazione provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali. La citata normativa prevede che durante il trasporto, i sottoprodotti di origine animale e i prodotti derivati siano accompagnati da un documento commerciale o, se richiesto dal regolamento o da un certificato sanitario.

Per quanto concerne l'applicazione di tale provvedimento alle attività svolte in un aeroporto, la norma si applica alle seguenti attività:

- servizio di pulizia dell'infrastruttura centralizzata denominata "stalla";
- pulizia dei carrelli ("stallo") per trasferimento interno dell'animale da aeromobile a stalla;
- smaltimento delle carcasse di animali morti durante i viaggi o nella fase di trasporto o in ambito aeroportuale a seguito, ad esempio, dell'impatto dei volatili con gli aeromobili (*bird-strike,* ecc.);

- smaltimento dei rifiuti di cucina e ristorazione provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali ovvero dei prodotti di origine animale provenienti da paesi terzi e giudicati non conformi ai requisiti veterinari prescritti per l'importazione nella Comunità - cosiddetti "Respinti".

- Sostanze ozono-emissioni in atmosfera

La disciplina relativa alle sostanze che riducono lo strato di ozono è dettata dal Regolamento CE. n. 1005/2009 del 16 settembre 2009 nonché dal D.M. 3 ottobre 2001 e dal D.M. 20 dicembre 2005, i quali prevedono che, nel corso delle operazioni di manutenzione e riparazione delle apparecchiature contenenti le sostanze in questione o prima che le apparecchiature siano smantellate o eliminate, le sostanze contenute in apparecchiature di refrigerazione e condizionamento d'aria e pompe calore, sistemi di protezione antincendio ed estintori devono essere recuperate per essere distrutte o per essere riciclate e rigenerate.

La norma prevede altresì che sia tenuto un registro dove è riportata la quantità e il tipo di sostanza controllata aggiunta e la quantità recuperata durante l'attività di manutenzione, di assistenza e di smaltimento definitivo delle apparecchiature e dei sistemi. Inoltre, devono essere tenuti ulteriori registri contenenti altre informazioni pertinenti, inclusi i dati della società o del tecnico che ha eseguito la manutenzione o l'assistenza nonché le date e i risultati delle verifiche della presenza di fughe effettuate. Su richiesta, i registri devono essere messi a disposizione dell'Autorità competente.

Per ciò che concerne le emissioni in atmosfera, la disciplina è dettata dalla Parte Quinta – Norme in materia di tutela dell'aria e di riduzione delle emissioni in atmosfera del D. Lgs. n. 152/06, dal D. Lgs. n. 128/2010 e dalla normativa regionale, tra cui il D.G.R. 12 febbraio 1999, n. 6/41406 e la Legge Regionale n. 24/06. Da tale normativa regionale, tra l'altro, deriva la necessità di un'autorizzazione, in via generale, per le attività svolte da SEA, presso le proprie officine, rientranti nelle categorie a ridotto inquinamento atmosferico, tra le quali figurano:

- verniciatura su metallo e vetro, con consumo di prodotti vernicianti, diluenti e solventi di lavaggio non superiore a 50 kg/g e 11000 kg/anno, ed operazioni connesse;
- sgrassaggio superficiale di metalli con consumo di solventi non superiore a 10 kg/g;
- saldature di oggetti e superfici metalliche.

Per quanto riguarda le attività svolte direttamente dai vettori o altri operatori aeroportuali sul sedime aeroportuale, ciascuno è titolare di una propria autorizzazione e, dunque, responsabile in caso di violazione della normativa applicabile.

- Inquinamento elettromagnetico

La disciplina in questione è dettata dalla legge 22 febbraio 2001, n. 36 ("Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici") (la "**Legge 36/2001**") che ha per oggetto gli impianti, i sistemi e le apparecchiature per usi civili, militari e delle forze di polizia che possono comportare l'esposizione a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici con frequenze comprese tra 0 Hz e 300 GHz.

La Legge 36/2001: (i) fornisce il quadro delle competenze di Stato, Regioni, Province e Comuni in termini di regolamentazione e controllo; (ii) istituisce il comitato interministeriale per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento elettromagnetico;

(iii) prevede la necessità di piani di risanamento per le situazioni che non rispettano i limiti di esposizione; (iv) istituisce un sistema sanzionatorio per chi superi i limiti di esposizione (ossia il valore di campo - elettrico, magnetico ed elettromagnetico - che non deve essere superato in alcuna condizione di esposizione della popolazione e dei lavoratori).

La stessa Legge 36/2001 stabilisce che i predetti limiti di esposizione, nonchè i valori di attenzione (ossia il valore di campo che non deve essere superato, tra gli altri, nei luoghi adibiti a permanenze prolungate) e gli obiettivi di qualità (ossia, tra gli altri, il valore dei campo definito dallo Stato ai fini della progressiva minimizzazione dell'esposizione al campo medesimo) siano stabiliti con D.P.C.M..

Ai sensi della predetta legge, il D.P.C.M. 8 luglio 2003 fissa i limiti di esposizione, i valori di attenzione e gli obiettivi di qualità per la protezione dagli effetti, a breve termine, della popolazione dalle esposizioni a campi elettromagnetici generati da sorgenti fisse con frequenza compresa tra 100 kHz e 300 GHz. In particolare tale D.P.C.M. stabilisce che debbano essere rispettati:

- i limiti di esposizione per campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti;
- i limiti di esposizione per la popolazione definiti nel decreto connessi al funzionamento ed all'esercizio dei sistemi fissi delle telecomunicazioni e radiotelevisivi operanti nell'intervallo di frequenza compresa tra 100 KHz a 300 GHz;
- i valori di attenzione per la popolazione definiti nel decreto, nel caso di edifici adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore giornaliere, e loro pertinenze esterne, che siano fruibili come ambienti abitativi.

Per la presenza di numerosi *provider* di telefonia mobile e fissa, SEA provvede alla mappatura dei campi elettromagnetici relativamente agli Aeroporti di Milano e al monitoraggio periodico dei livelli di esposizione. Gli impianti *radar* rientrano nell'ambito di applicazione della Legge 36/2001, tuttavia ad essi non si applica il D.P.C.M. 8 luglio 2003. Ai sensi dell'art. 4, comma 2, lettera a), della Legge 36/2001, i limiti e le modalità di applicazione della normativa in materia di inquinamento elettromagnetico agli impianti radar ed agli impianti che, per la loro tipologia di funzionamento, determinano esposizioni pulsate, dovrebbero essere stabiliti con un apposito D.P.C.M.. Tale decreto, tuttavia, alla Data del Documento di Registrazione, non è ancora stato emanato.

- *Mobility manager*

Con D.M. 27 marzo 1998, è stata introdotta la figura del *mobility manager*. La norma stabilisce che le società con più 300 dipendenti per "unità locale" e le imprese con complessivamente oltre 800 dipendenti, devono individuare un responsabile della mobilità del personale con l'incarico di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti. Scopo di tale normativa ha è quello ridurre l'uso dell'auto privata adottando, tra l'altro, strumenti come il Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), con cui si favoriscono soluzioni di trasporto alternativo a ridotto impatto ambientale (*car pooling, car sharing*, trasporto a chiamata, navette, ecc.).

- Gestione prodotti chimici

Il D.M. 4 aprile 1997 "Attuazione dell'art. 25, commi 1 e 2, del D. Lgs. 3 febbraio 1997, n. 52, concernente classificazione, imballaggio ed etichettatura delle sostanze pericolose,

relativamente alla scheda informativa in materia di sicurezza", prevede l'obbligo di gestione delle schede di sicurezza dei prodotti chimici, le quali sono custodite dall'utilizzatore e aggiornate periodicamente. SEA, oltre alla gestione delle schede di sicurezza, provvede altresì alla gestione dei certificati di collaudo dei serbatoi interrati, contenenti gasolio, che vanno periodicamente rinnovati.

- Radiazioni ionizzati

In relazione alla gestione dei magazzini di temporanea custodia della merce radioattiva in transito sugli aeroporti, la normativa applicabile è il D. Lgs. n. 230/95 "Attuazione delle direttive 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom e 2006/117/Euratom in materia di radiazioni ionizzanti". Sotto tale profilo, SEA ha ottenuto l'autorizzazione di tipo "A" per la gestione della merce, ossia l'autorizzazione che consente la massima flessibilità nella gestione di quantitativi e tipologia di merce che transita presso gli Aeroporti Milanesi. Inoltre, SEA provvede a controlli periodici sulle apparecchiature radiogene presenti aeroporto negli Aeroporti Milanesi (c.d. "filtri" di sicurezza) e alla vigilanza sanitaria nei confronti del personale a ciò preposto.

- Valutazione d'impatto ambientale (VIA)

In tema di Valutazione d'Impatto Ambientale (c.d. VIA) la normativa applicabile è Testo Unico, secondo il quale la procedura VIA è prevista in caso d'ampliamento delle infrastrutture di volo: in particolare, fra i progetti sottoposti a VIA di competenza dello Stato, ai sensi dell'Allegato II del richiamato decreto Testo Unico, sono incluse le opere relative ad aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza. Gli aeroporti diversi dai precedenti, inclusi fra i progetti elencati all'Allegato IV del Testo Unico, sono sottoposti a verifica di assoggettabilità di competenza regionale.

Per ciascun progetto devono essere valutati gli effetti diretti e indiretti della sua realizzazione sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio, e sull'interazione tra detti fattori, sui beni materiali e sul patrimonio culturale ed ambientale.

La procedura VIA compete:

- al Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali per i progetti di opere e di interventi sottoposti ad autorizzazione statale; e
- alla pubblica amministrazione in sede regionale secondo le disposizioni delle leggi regionali, per i progetti demandati alla competenza delle regioni.

CAPITOLO VII - STRUTTURA ORGANIZZATIVA

7.1 Descrizione del Gruppo cui appartiene l'Emittente

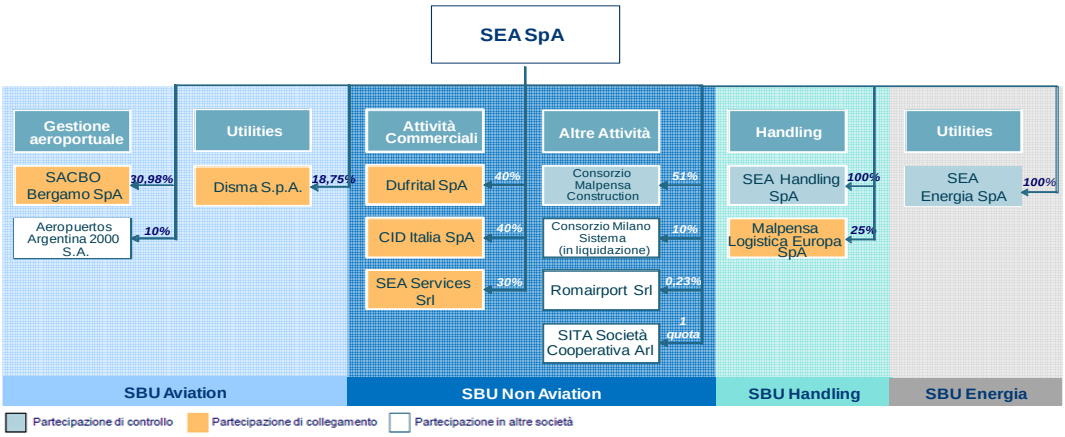
Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente è controllata dal Comune di Milano, il quale detiene una partecipazione pari all'84,559% del capitale sociale dell'Emittente.

Sebbene il Comune di Milano eserciti un controllo sull'Emittente, ai sensi dell'art. 93 del Testo Unico della Finanza, la Società ritiene di non essere soggetta all'attività di direzione e coordinamento in quanto: (i) il Comune di Milano si è sempre limitato ad esercitare i propri diritti di azionista in occasione delle assemblee della Società e non ha mai impartito direttive e/o formulato istruzioni attinenti l'attività operativa e gestionale dell'Emittente e del Gruppo; (ii) non sussistono tra il Comune di Milano e l'Emittente contratti e/o rapporti rilevanti di alcun genere; e (iii) il Comune di Milano non dispone di alcun diritto di preventiva autorizzazione, veto, o gradimento, sulle delibere del consiglio di amministrazione di SEA e dei consigli di amministrazione di altre società appartenenti al Gruppo.

La Società ritiene pertanto di operare in condizioni di autonomia societaria e imprenditoriale, avendo, in particolare, un'autonoma capacità negoziale nei rapporti con i clienti e i fornitori e di definizione delle proprie linee strategiche e di sviluppo.

7.2 Descrizione delle società del Gruppo

Il diagramma che segue, illustra la struttura complessiva del Gruppo e delle società partecipate dall'Emittente, alla Data del Documento di Registrazione.



Con riferimento alla partecipazione di SEA in AA2000 si segnala che in data 30 giugno 2011 l'Emittente e Cedicor S.A. hanno sottoscritto un contratto avente ad oggetto la vendita da parte di SEA della suddetta partecipazione in AA2000 subordinatamente al rilascio da parte dell'Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos dell'autorizzazione alla stessa vendita (per maggiori informazioni in merito al contratto avente ad oggetto la partecipazione di SEA in AA2000 *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione).

Alla Data del Documento di Registrazione, la Società detiene le partecipazioni di controllo nelle società di seguito indicate, sulle quali esercita attività di direzione e coordinamento, ai sensi dell'art. 2497 e seguenti del codice civile:

SOCIETÀ	PAESE DI COSTITUZIONE/ UBICAZIONE	% DEL CAPITALE SOCIALE	N. DI AZIONI POSSEDUTE	% DEI DIRITTI DI VOTO (SE DIVERSA DALLA % DEL CAPITALE SOCIALE)
SEA Energia	Italia, Segrate (MI)	100,00%	5.200.000 (*)	-
SEA Handling	Italia, Somma Lombardo (VA)	100,00%	38.050.394 (**)	-
Consorzio Malpensa Construction	Italia, Milano	51,00%	-	-

(*) Fonte: bilancio di SEA Energia al 31 dicembre 2010 approvato dall'assemblea del 15 marzo 2011.
(**) Fonte: bilancio di SEA Handling al 31 dicembre 2010 approvato dall'assemblea del 12 aprile 2011.

La tabella che segue, illustra le principali partecipazioni detenute da SEA, alla Data del Documento di Registrazione, oltre alle partecipazioni di controllo detenute da SEA alla predetta data illustrate alla tabella precedente:

SOCIETÀ	PAESE DI COSTITUZIONE/ UBICAZIONE	% DEL CAPITALE SOCIALE	N. DI AZIONI POSSEDUTE	% DEI DIRITTI DI VOTO (SE DIVERSA DALLA % DEL CAPITALE SOCIALE)
Dufrital	Italia, Milano	40,00%	2.000	-
CID Italia	Italia, Milano	40,00%	160.000	-
SACBO	Italia, Aeroporto di Bergamo, Orio al Serio	30,98%	1.097.807	-

CAPITOLO VIII - IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

8.1 Immobilizzazioni esistenti o previste

L'Emittente, al fine dello svolgimento delle proprie attività, si avvale di beni in concessione, di beni gratuitamente devolvibili, e di beni in proprietà, come di seguito descritti.

Con riferimento ai beni in proprietà dell'Emittente si precisa che, alla Data del Documento di Registrazione, nessuno di essi è gravato da ipoteche.

Beni in concessione

I beni in concessione a SEA alla Data del Documento di Registrazione constano in: (i) immobili appartenenti al demanio statale messi a disposizione dell'Emittente, con la Convenzione 2001, all'atto dell'affidamento a SEA della gestione degli Aeroporti di Milano; (ii) aree oggetto di espropriazione da parte di SEA in favore del demanio dello stato - in forza della Legge 194/1962 e della Convenzione 191/1962 - successivamente alla stipula della predetta Convenzione, e oggetto di contestuale concessione in uso alla stessa SEA; (iii) aree acquisite in proprietà da SEA in forza della Legge 420/1971 e della Legge 449/1985, date in disponibilità gratuita allo Stato sino a quando queste verranno adibite ad uso aeroportuale e contestualmente affidate in concessione all'Emittente.

Ai sensi dell'art. 9 della Convenzione 2001, SEA, per l'intera durata della stessa Convenzione 2001 (e pertanto sino al 2041), ha il diritto di uso delle aree, degli immobili e degli impianti *sub* (i) e (ii) facenti parte del sedime aeroportuale, ha il diritto di realizzare opere sulle aree demaniali, ed è "ente proprietario" delle strade, ai sensi e per gli effetti del codice della strada e del relativo regolamento e, come tale, è tenuta a provvedere agli adempimenti relativi alle medesime strade. Quanto alla aree *sub* (iii) di proprietà di SEA, secondo quanto sopra illustrato, al termine della Convenzione 2001 queste resteranno nella disponibilità gratuita dello Stato fintanto che le stesse siano destinate ad uso aeroportuale; in caso contrario SEA ne acquisirà la piena proprietà (per informazioni in merito alla rilevazione contabile dei beni in concessione descritti nel presente Capitolo VIII, *cfr.* Capitolo III, "Premessa", e Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1 del Documento di Registrazione).

Le opere realizzate sulle predette aree al termine della Convenzione 2001 seguiranno il regime delle aree stesse secondo quanto sopra indicato.

Beni gratuitamente devolvibili

I beni gratuitamente devolvibili in uso di SEA, alla Data del Documento di Registrazione, sono rappresentati da aree dell'Aeroporto di Milano Linate ed in particolare da (i) terreni concessi all'Emittente in uso gratuito dal Comune di Milano fintanto che SEA sia il gestore dell'Aeroporto di Milano Linate e (ii) terreni concessi dalla Provincia di Milano in uso all'Emittente fino a che quest'ultima gestisca il predetto aeroporto.

Al termine della Convenzione 2001 le opere realizzate sulle predette aree di proprietà di detti enti saranno devolute gratuitamente agli stessi (per maggiori informazioni sulla Convenzione 2001, *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione).

Per maggiori informazioni in merito agli investimenti in corso di realizzazione e/o programmati con riferimento ai beni sopra descritti *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione.

Per informazioni in merito alla rilevazione contabile dei beni gratuitamente devolvibili descritti nel presente Capitolo VIII, *cfr.* Capitolo III, "Premessa", e Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1 del Documento di Registrazione.

Beni in proprietà

Alla Data del Documento di Registrazione, i beni in proprietà di SEA constano principalmente in aree e fabbricati, questi ultimi anche ad uso abitativo, per complessivi 27.039 mq, siti, quanto all'Aeroporto di Milano Malpensa, al di fuori del sedime aeroportuale, presso il Comune di Vizzola Ticino, e quanto all'Aeroporto di Milano Linate, al di fuori del relativo sedime, presso il Comune di Segrate.

Sono di seguito fornite tabelle descrittive degli immobili in proprietà, rispettivamente nei pressi dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate.

Tabella "Beni in proprietà presso l'Aeroporto di Milano Malpensa"

Area/Fabbricato	Ubicazione	Sup. fondiaria (mq)	Sup. coperta esistente (mq)	Volume esistente (mq)
Corte Santa	Vizzola Ticino	1.764	884	5.910
Corte Bellezza	Vizzola Ticino	2.164	886	5.760
Corte Emilia	Vizzola Ticino	2.639	940	6.649
Corte Giovanna a ambito agricolo	Vizzola Ticino	19.322	2.319	6.957

Note:
(1) Immobili concessi in locazione a dipendenti di SEA.
(2) Immobili concessi ad uso gratuito all'ENAC ai sensi di quanto previsto dalla Convenzione 2001.

Tabella "Beni in proprietà presso l'Aeroporto di Milano Linate"

Area/Fabbricato	Ubicazione	Estensione totale (mq)
Edificio (1)	Via Baracca 9, Novegro, Frazione di Segrate	65
Edificio (2)	Via Baracca 9, Novegro, Frazione di Segrate	74
Edificio (2)	Via Baracca 9, Novegro, Frazione di Segrate	33
Edificio (2)	Via Baracca 9, Novegro, Frazione di Segrate	77
Edificio (2)	Via Baracca 9, Novegro, Frazione di Segrate	43
Edificio (2)	Via Baracca 9, Novegro, Frazione di Segrate	76
Edifico (2)	Via Baracca 9, Novegro, Frazione di Segrate	79
Edificio (2)	Via Baracca 9, Novegro, Frazione di Segrate	56
Edificio (1)	Via Baracca 9, Novegro, Frazione di Segrate	44
Edificio (2)	Via Baracca 9, Novegro, Frazione di Segrate	35
Edificio (3)	San Felice, Civ. 25, Segrate	160
Box (3)	San Felice, Civ. 25, Segrate	25
Box (1)	San Felice, Civ. 25, Segrate	25

Edificio ([1])	Via Cellini 21, Segrate	142
Box ([1])	Via Cellini 21, Segrate	12

Note:
([1]) Beni concessi in locazione a terzi.
([2]) Beni concessi in locazione a dipendenti di SEA.
([3]) Beni concessi ad uso gratuito all'ENAC ai sensi di quanto previsto dalla Convenzione 2001.

8.2 Problematiche ambientali

Il *management*, per quanto a propria conoscenza, ritiene che il Gruppo svolga la propria attività nel rispetto delle disposizioni normative e regolamentari vigenti in materia ambientale (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.9 del Documento di Registrazione).

CAPITOLO IX - RESOCONTO DELLA SITUAZIONE GESTIONALE E FINANZIARIA

Nel presente Capitolo è riportata l'analisi della situazione gestionale del Gruppo per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 e per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

Per quanto riguarda le fonti dalle quali sono estratte le informazioni contenute nel presente Capitolo, e le relative modalità di presentazione, si rimanda a quanto descritto al Capitolo III, Paragrafo "Premessa" e Capitolo XX, Paragrafo 20.1 del Documento di Registrazione.

9.1 Situazione finanziaria

La situazione finanziaria del Gruppo al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 e i principali fattori che l'hanno influenzata sono analizzati nel Capitolo X del Documento di Registrazione.

9.2 Gestione operativa

Il Gruppo SEA 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.

Le attività svolte dal Gruppo si articolano nelle seguenti business unit (cfr. Capitolo VI, Paragrafo 6.1 del Documento di Registrazione):

- attività aviation, ovvero l'attività aeroportuale "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci;
- attività non aviation, costituita dai servizi commerciali offerti ai passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli Aeroporti di Milano;
- attività di handling, svolta dal Gruppo attraverso la controllata SEA Handling e costituita dai servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta; si precisa che la business unit handling include, con riferimento agli esercizi 2009 e 2008, anche l'attività di logistica, svolta attraverso la controllata Malpensa Logistica Europa. Tale società non è più consolidata integralmente dall'Emittente a partire dalla fine dell'esercizio 2009, a seguito della cessione del 75% della stessa (cfr. Capitolo XX, Paragrafo 22.3.3 del Documento di Registrazione). Gli effetti di detta modifica sono spiegati nel seguito con riferimento ai commenti delle singole voci di conto economico;
- attività energia, svolta da SEA attraverso la controllata SEA Energia, costituita dalla produzione e vendita di energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano.

9.2.1 *Informazioni riguardanti fattori importanti che hanno avuto ripercussioni significative sul reddito derivante dall'attività del Gruppo*

I fattori che nel corso del primo semestre 2011 e nel triennio 2010-2008 hanno principalmente influenzato l'andamento dei ricavi e dei risultati del Gruppo sono di seguito illustrati.

a) Andamento economico internazionale

Il settore del trasporto aereo è fortemente correlato all'andamento economico internazionale e dei paesi serviti che, influenzando anche la propensione al volo dei passeggeri, condiziona significativamente l'offerta dei vettori, sempre più interessati da processi di riorganizzazione e forte controllo dei costi, anche attraverso alleanze internazionali in grado di aumentare le economie di scala. Più in generale, i gestori aeroportuali, tra cui il Gruppo SEA, pur non essendo direttamente assoggettati a taluni rischi del settore del trasporto aereo (quali ad esempio la volatilità del prezzo del petrolio) risentono significativamente delle strategie di sviluppo dei vettori, dei fattori di instabilità geopolitica internazionale, nonché di tutti gli eventi che, a vario titolo, possono incidere sull'utilizzo del mezzo aereo, anche in termini di regolamentazione normativa, nazionale e internazionale (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.2 del Documento di Registrazione).

b) *De-hubbing* di Alitalia

A fine agosto 2007, Alitalia ha approvato un piano industriale, con il quale ha rinunciato, a partire da fine marzo 2008, all'*Hub* dell'Aeroporto di Milano Malpensa, riducendo drasticamente il proprio *network* sullo scalo e trasferendo gran parte dei voli, di lungo raggio e di apporto, sullo scalo di Roma Fiumicino. Alitalia ha inoltre iniziato a ridurre nell'agosto 2008 anche l'operatività *All cargo*, fino alla completa dismissione nel 2009. Tali circostanze hanno significativamente influenzato l'andamento dei ricavi e del risultato del Gruppo (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1, 6.1.1.2 e 6.4.1 del Documento di Registrazione).

c) Eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull

La diffusione della nube di cenere dovuta all'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull, iniziata il 16 aprile 2010 e proseguita anche nel corso del mese di maggio, ha determinato la chiusura, pressoché totale, dello spazio aereo del centro e Nord Europa, cui è seguito anche, per alcun giorni, il blocco delle attività di traffico dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.4.2 del Documento di Registrazione).

d) Tensioni politiche nel Nord Africa e tsunami in Giappone

Nei primi mesi dell'esercizio 2011, si sono manifestate tensioni politiche nei paesi del Nord Africa che si affacciano sul bacino del Mediterraneo. Inoltre, in data 11 marzo 2011, uno tsunami che si è abbattuto sul Giappone ha provocato inondazioni delle zone interessate e disastri umani e ambientali. Tali fattori hanno influenzato il traffico passeggeri degli Aeroporti di Milano del primo semestre 2011 (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.4.3 del Documento di Registrazione).

e) Cessione partecipazioni

(i) Accordo per la cessione del 10% di AA2000

Nel corso del mese di giugno 2011 è stato sottoscritto un accordo per la cessione dell'intera partecipazione detenuta in AA2000, pari al 10% del capitale sociale, per effetto del quale il Gruppo ha realizzato nel primo semestre 2011 un provento pari a

Euro 10.311 migliaia. Si precisa che tale accordo è sottoposto a condizione sospensiva in relazione al rilascio da parte delle autorità competenti della necessaria autorizzazione alla cessione (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, Nota 7.5 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione).

(ii) Cessione del 5% di GESAC S.p.A.

Nel corso del mese di febbraio 2011 è stata ceduta l'intera partecipazione detenuta in GESAC S.p.A., pari al 5% del capitale sociale. A seguito di tale cessione il Gruppo ha realizzato un provento pari a Euro 5.811 migliaia (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.4 del Documento di Registrazione).

(iii) Cessione del 75% di Malpensa Logistica Europa

Nel corso del mese di ottobre 2009 è stato sottoscritto il contratto di cessione del 75% del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa. Tale cessione ha comportato l'uscita dall'area di consolidamento della controllata e l'eliminazione dei relativi ricavi e costi. Nel seguito del presente Capitolo sono dettagliati gli effetti di suddetta cessione per le principali voci di conto economico. A seguito di tale cessione il Gruppo ha realizzato una plusvalenza pari a Euro 4.771 migliaia (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.3 del Documento di Registrazione).

(iv) Cessione del 19% di SACBO

Nel corso del mese di febbraio 2009 è stato ceduto il 19% del capitale sociale di SACBO riducendo, la quota di possesso detenuta dall'Emittente dal 49,979% al 30,979%. A seguito di tale cessione il Gruppo ha realizzato una plusvalenza pari a Euro 26.433 migliaia (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.1 del Documento di Registrazione).

f) Proventi e oneri non ricorrenti

Nel periodo di riferimento, oltre ai fenomeni precedentemente descritti, i risultati del Gruppo sono stati influenzati dai proventi e oneri non ricorrenti di seguito riepilogati:

- nell'esercizio 2010, e in particolare nel secondo semestre, il Gruppo ha iscritto proventi per Euro 27.339 migliaia per il risarcimento dei danni subiti a causa della illegittima decurtazione, ad opera del Ministero dei Trasporti, delle tariffe per le attività di *handling* determinate per gli anni 1987, 1989 e 1990 (di cui Euro 14.883 migliaia in conto capitale ed Euro 12.456 migliaia in conto interessi);
- nell'esercizio 2008 il Gruppo ha ricevuto il risarcimento dal Ministero dei Trasporti di Euro 11.051 migliaia (di cui Euro 9.823 migliaia in conto capitale ed Euro 1.228 migliaia in conto interessi) a seguito della sentenza del TAR della Lombardia che ha condannato il Ministero per il ritardo con cui ha determinato i corrispettivi per l'espletamento dei controlli di sicurezza sui bagagli;
- nel corso del triennio 2008-2010 il Gruppo ha ricevuto contributi in conto esercizio principalmente da Dufrital per lo sviluppo del traffico (tale valore ammonta a Euro 722 migliaia nel 2010, Euro 5.087 migliaia nel 2009 ed Euro 1.038 migliaia nel 2008). Tali ammontari risultano riconosciuti *una*

tantum (*cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.2.2 del Documento di Registrazione);

- nel primo semestre 2011 e nel corso del triennio 2008-2010 il Gruppo ha iscritto accantonamenti a fondo svalutazione crediti non ricorrenti per Euro 719 migliaia nel primo semestre 2011, per Euro 6.048 migliaia nel 2010 (di cui Euro 685 migliaia nel primo semestre), Euro 13.319 migliaia nel 2009 ed Euro 41.793 migliaia nel 2008, relativi principalmente all'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria delle società del Gruppo Alitalia (*cfr.* Capitolo 20, Paragrafo 20.1.1, Nota 15, del Documento di Registrazione).

Nei Paragrafi che seguono sono riportate le analisi economiche di dettaglio.

9.2.2 *Conti economici consolidati del Gruppo relativi ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010*

Nella seguente tabella sono evidenziati i conti economici consolidati del Gruppo relativi ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010.

	Semestre chiuso al 30 giugno					
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	**2011**	%	**2010**	%	**Variazioni**	%
Ricavi di gestione	276.292	92,1%	264.493	92,0%	11.799	4,5%
Ricavi per lavori su beni in concessione	23.556	7,9%	23.126	8,0%	430	1,9%
Totale ricavi	**299.848**	**100,0%**	**287.619**	**100,0%**	**12.229**	**4,3%**
Costi del lavoro	(126.392)	(42,2%)	(122.230)	(42,5%)	(4.162)	3,4%
Materiali di consumo	(23.805)	(7,9%)	(22.047)	(7,7%)	(1.758)	8,0%
Costi industriali	(42.776)	(14,3%)	(41.413)	(14,4%)	(1.363)	3,3%
Costi amministrativi	(18.118)	(6,0%)	(16.772)	(5,8%)	(1.346)	8,0%
Costi per lavori su beni in concessione	(22.102)	(7,4%)	(21.914)	(7,6%)	(188)	0,9%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	**66.655**	**22,2%**	**63.243**	**22,0%**	**3.412**	**5,4%**
Ammortamenti	(19.838)	(6,6%)	(20.033)	(7,0%)	195	(1,0%)
Accantonamenti e svalutazioni	(8.942)	(3,0%)	(11.275)	(3,9%)	2.333	(20,7%)
Risultato operativo	**37.875**	**12,6%**	**31.935**	**11,1%**	**5.940**	**18,6%**
Proventi (oneri) da partecipazioni	20.150	6,7%	3.099	1,1%	17.051	550,2%
Proventi (oneri) finanziari	(5.971)	(2,0%)	(8.319)	(2,9%)	2.348	(28,2%)
Risultato prima delle imposte	**52.054**	**17,4%**	**26.715**	**9,3%**	**25.339**	**94,8%**
Imposte dell'esercizio	(14.917)	(5,0%)	(11.592)	(4,0%)	(3.325)	28,7%
Risultato netto	**37.137**	**12,4%**	**15.123**	**5,3%**	**22.014**	**145,6%**
Risultato di pertinenza dei terzi	1	0,0%	1	0,0%	-	0,0%
Risultato del Gruppo	37.136	12,4%	15.122	5,3%	22.014	145,6%

Di seguito è commentata l'evoluzione registrata nelle principali voci di conto economico per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010.

Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit* per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010.

Ricavi di gestione per *Business Unit*	Semestre chiuso al 30 giugno					
(Migliaia di Euro e percentuale dei ricavi di gestione)	**2011**	**%**	**2010**	**%**	**Variazioni**	%
Aviation	134.022	48,5%	134.189	50,7%	(167)	(0,1%)
Non Aviation	86.010	31,1%	82.896	31,3%	3.114	3,8%
Handling	63.823	23,1%	58.468	22,1%	5.355	9,2%
Energia	26.887	9,7%	21.424	8,1%	5.463	25,5%
Elisioni Infrasettore	(34.450)	(12,5%)	(32.484)	(12,3%)	(1.966)	6,1%
Totale Ricavi di gestione	**276.292**	**100,0%**	**264.493**	**100,0%**	**11.799**	**4,5%**

Di seguito si riporta il dettaglio dei ricavi di gestione per *business unit* con indicazione, per ciascuna di esse, della parte generata con terze parti e della parte generata con altre *business unit*.

Ricavi di gestione per Business Unit	Semestre chiuso al 30 giugno			
(Migliaia di Euro)	2011		2010	
Aviation				
Ricavi totali	134.022	48,5%	134.189	50,7%
Ricavi Infrasettore	(4.799)	-1,7%	(4.770)	-1,8%
Ricavi di gestione verso terzi	129.223	46,8%	129.419	48,9%
Non Aviation				
Ricavi totali	86.010	31,1%	82.896	31,3%
Ricavi Infrasettore	(7.349)	-2,7%	(7.237)	-2,7%
Ricavi di gestione verso terzi	78.661	28,5%	75.659	28,6%
Handling				
Ricavi totali	63.823	23,1%	58.468	22,1%
Ricavi Infrasettore	(8.469)	-3,1%	(6.811)	-2,6%
Ricavi di gestione verso terzi	55.354	20,0%	51.657	19,5%
Energia				
Ricavi totali	26.887	9,7%	21.424	8,1%
Ricavi Infrasettore	(13.833)	-5,0%	(13.666)	-5,2%
Ricavi di gestione verso terzi	13.054	4,7%	7.758	2,9%
Totale Ricavi di gestione	**276.292**	**100,0%**	**264.493**	**100,0%**

Di seguito si riporta l'analisi dei ricavi di gestione per *business unit* per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010. Si precisa che i ricavi di gestione sono presentati al netto degli incentivi dovuti per lo sviluppo del traffico aereo.

Aviation

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *aviation* suddiviso per tipologia:

Ricavi di gestione Aviation	Semestre chiuso al 30 giugno					
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi Aviation)	2011	%	2010	%	Variazioni	%
Diritti e infrastrutture centralizzate	95.170	71,0%	95.672	71,3%	(502)	(0,5%)
Ricavi da gestione Sicurezza	24.431	18,2%	22.529	16,8%	1.902	8,4%
Utilizzo spazi in regime regolamentato	14.421	10,8%	15.988	11,9%	(1.567)	(9,8%)
Totale Ricavi di gestione Aviation	**134.022**	**100,0%**	**134.189**	**100,0%**	**(167)**	**(0,1%)**

Si precisa che i suddetti ricavi includono i ricavi infrasettore, che si riferiscono principalmente ai ricavi per diritti e infrastrutture centralizzate e ai ricavi per utilizzo spazi in regime regolamentato.

I ricavi di gestione del primo semestre 2011 sono sostanzialmente in linea con i ricavi di gestione del primo semestre 2010, passando da Euro 134.189 migliaia a Euro 134.022 migliaia. Si sottolinea che il semestre in esame ha, da un lato, beneficiato degli effetti positivi connessi all'aumento del traffico e all'adeguamento inflattivo delle tariffe e, dall'altro, ha subito una riduzione dei ricavi per servizi di *de-icing* che ha sostanzialmente compensato i precitati effetti positivi.

Per quanto attiene la dinamica del traffico, nel primo semestre del 2011, nonostante le negative ripercussioni sul trasporto aereo internazionale delle tensioni geopolitiche nei paesi dell'Africa mediterranea e degli eventi naturali in Giappone, gli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente, hanno

registrato un aumento del 3,5% con riferimento ai Movimenti, del 7,7% con riferimento al numero dei passeggeri, e del 11,3% con riferimento ai volumi di merce.

L'andamento del traffico passeggeri sugli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA è stato sostenuto dalla crescita registrata verso le destinazioni nazionali (7,0%) ed intraeuropee (13,1%), che hanno più che compensato la contrazione del traffico intercontinentale (-4,3%) su cui hanno pesato i fattori di crisi precedentemente descritti, in particolare le tensioni nei paesi nordafricani, con una conseguente contrazione dei passeggeri rispetto ai primi sei mesi del 2010.

L'Aeroporto di Milano Malpensa ha contribuito alle tendenze di cui sopra con un incremento dei passeggeri del 5,7%, dei movimenti del 3,0% e delle merci del 11,4%. Tale incremento è stato sostenuto dall'aumento di attività dei principali vettori operanti sullo scalo: easyJet, Gruppo Lufthansa, Meridiana Fly, e il Gruppo Alitalia (prevalentemente attraverso il marchio Airone). L'incremento dei collegamenti dall'Aeroporto di Milano Malpensa ha valorizzato in particolare la connettività per i voli di lungo raggio. Gli effetti positivi della crescita delle attività di tali vettori sono stati parzialmente ridotti dalla sospensione dell'attività, nella seconda metà del 2010, di Livingston e della giapponese JAL, impegnata in un difficile piano di risanamento, nonché dalla contrazione del traffico derivante dalle tensioni geopolitiche dell'Africa mediterranea.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Milano Linate, il traffico dei passeggeri si è incrementato del 12,3%, i movimenti si sono incrementati del 4,7% e il traffico delle merci si è incrementato del 8,9%. Tale crescita è stata sostenuta principalmente dall'andamento del gruppo Alitalia, nonché da quello degli altri vettori quali: British Airways, Lufthansa ed easyJet. Si segnala inoltre che il traffico del primo semestre 2011 è stato influenzato positivamente anche dall'inizio dell'operatività, nella seconda metà del 2010, di alcune nuove compagnie aeree quali Air Baltic, Air Malta e Carpatair.

Il recupero di traffico registrato all'Aeroporto di Milano Linate risente del fatto che, nel primo semestre del 2010, non si fosse ancora pienamente manifestata la ripresa del traffico *business* conseguente alla parziale ripresa dell'economia europea, nonché alla politica tariffaria applicata da alcuni vettori, anche per limitare gli effetti della concorrenza di forme di trasporto alternative.

Con riferimento alle tariffe, si segnala che a decorrere dal 10 gennaio 2011 è entrato in vigore il provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che adegua i valori dei diritti aeroportuali all'inflazione programmata relativa all'anno 2010.

Nonostante i sopracitati fattori positivi di incremento del traffico e delle tariffe, i ricavi da diritti e infrastrutture centralizzate si riducono di Euro 502 migliaia nel primo semestre 2011 rispetto all'analogo periodo dell'esercizio 2010 per effetto della riduzione dei ricavi da servizi di *de-icing* per Euro 6.422 migliaia, che ha più che compensato i fattori positivi descritti precedentemente. La riduzione dei ricavi dei servizi di *de-icing* è sostanzialmente connessa alla revisione nel mese di settembre 2010 delle relative tariffe a seguito dell'accordo concluso con il Comitato degli Utenti nel secondo semestre del 2010 (e pienamente applicate sul primo semestre 2011) e, in parte alle diverse condizioni meteorologiche del primo semestre 2011, rispetto al primo semestre 2010, che hanno richiesto un minor impiego dell'impianto di *de-icing*.

Si precisa che in assenza della riduzione dei ricavi del *de-icing*, i ricavi da diritti e infrastrutture centralizzate si sarebbero incrementati del 6,2%.

I ricavi da gestione dei controlli di sicurezza si incrementano del 8,4%, coerentemente con l'incremento del traffico passeggeri.

I ricavi per utilizzo di spazi in regime regolamentato, che includono attività di *refuelling*, *catering*, supporto all'Aviazione Generale, *Check-in counter* e spazi utilizzati dalle compagnie aeree, si decrementano di Euro 1.567 migliaia nel primo semestre 2011 rispetto al primo semestre 2010. Tale riduzione è dovuta principalmente all'effetto della revisione delle tariffe applicate ai *caterer* e all'effetto del mancato utilizzo di alcuni spazi.

Non aviation

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *non aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Non Aviation	Semestre chiuso al 30 giugno					
(Migliaia di Euro e percentuale sui Ricavi Non Aviation)	2011	%	2010	%	Variazioni	%
Retail	38.084	44,3%	37.426	45,1%	658	1,8%
Parcheggi	20.906	24,3%	20.663	24,9%	243	1,2%
Spazi cargo	5.216	6,1%	5.240	6,3%	(24)	(0,5%)
Servizi e altri ricavi	21.804	25,4%	19.567	23,6%	2.237	11,4%
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	**86.010**	**100,0%**	**82.896**	**100,0%**	**3.114**	**3,8%**

Si precisa che i suddetti ricavi includono i ricavi infrasettore, che si riferiscono principalmente ai ricavi per servizi e altri ricavi (in particolare servizi amministrativi, manutenzione mezzi e attività dei bus interpista).

Nel corso del primo semestre 2011, i ricavi di gestione *non aviation* si sono incrementati di Euro 3.114 migliaia (3,8%), passando da Euro 82.896 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 86.010 migliaia nel primo semestre 2011.

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

Ricavi Retail	Semestre chiuso al 30 giugno					
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi Retail)	2011	%	2010	%	Variazioni	%
Shops	16.175	42,5%	15.577	41,6%	598	3,8%
Food & Beverage	7.385	19,4%	7.824	20,9%	(439)	(5,6%)
Pubblicità	5.082	13,3%	5.064	13,5%	18	0,4%
Altro	9.442	24,8%	8.961	23,9%	481	5,4%
Totale Retail	**38.084**	**100,0%**	**37.426**	**100,0%**	**658**	**1,8%**

In particolare, i ricavi *retail* si sono incrementati di Euro 658 migliaia e in dettaglio:

- ricavi da *shops* (vendita al pubblico) si incrementano del 3,8%: in particolare SEA ha dato corso ad una serie di iniziative che hanno portato ad una prima trasformazione delle aree *retail* dei singoli scali, attraverso nuovi *partner* che hanno inaugurato le loro attività, mentre altri *brand* già presenti hanno riposizionato e/o riqualificato il loro punto vendita; anche Dufrital ha contribuito all'andamento crescente dei ricavi nel primo semestre 2011;
- i ricavi da *food & beverage* (ristorazione) si decrementano del 5,6%, nonostante una crescita generalizzata del fatturato di tutti i punti vendita, per effetto della riduzione dei minimi garantiti, secondo quanto previsto da taluni contratti con i clienti;
- i ricavi da pubblicità rimangono sostanzialmente in linea nei due periodi;
- la voce "Altro" include sostanzialmente ricavi per noleggio autovetture e per la gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie; sull'andamento di tale voce incide in particolare l'incremento delle attività bancarie per effetto dell'introduzione di nuove postazioni bancomat e per l'inizio dell'attività dell'hotel Sheraton alla fine dell'esercizio 2010.

I ricavi dell'attività di gestione dei parcheggi, aumentati nel 2011 del 1,2%, risentono dell'effetto positivo della disponibilità di nuovi posti auto, in particolare a Linate, per l'ultimazione dei lavori di ristrutturazione del parcheggio P1 e del completamento del parcheggio P2. Per contro nel primo semestre 2011 sono iniziati i lavori di ampliamento del parcheggio P5 a Malpensa, con conseguente temporanea indisponibilità di una parte dei relativi posti auto. Inoltre a Linate dal mese di maggio 2011 i posti auto del parcheggio P3 non sono utilizzabili per l'inizio dei lavori di realizzazione della metropolitana M4 (il cui termine è previsto nel 2015).

I ricavi dall'attività cargo, che includono i corrispettivi per l'utilizzo degli spazi adibiti alla gestione delle merci, sono rimasti sostanzialmente invariati nei due periodi (Euro 5.240 migliaia nel primo semestre 2010 ed Euro 5.216 migliaia nel primo semestre 2011), in linea con la previsione dei contratti in essere.

I ricavi per servizi e altri ricavi includono, tra l'altro, ricavi per gestione "sale VIP", biglietteria, corrispettivi per la fornitura di carburanti e lubrificanti, ricavi per progettazione e per servizi tecnici e amministrativi a terzi e a società controllate, rimborsi assicurativi, ricavi per servizi di sicurezza non regolamentati. L'incremento di Euro 2.237 migliaia nel primo semestre 2011, rispetto al primo semestre 2010 deriva principalmente dalla gestione "sale VIP" per effetto di nuovi accordi, in primo luogo quello con Alitalia, dall'aumento dei corrispettivi per la fornitura di carburanti e lubrificanti, nonché dalla cessione di bus all'operatore che effettua il servizio di navetta di collegamento tra i terminal dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Handling

Nel corso del primo semestre 2011, i ricavi di gestione derivanti dall'attività di *handling* si sono incrementati di Euro 5.355 migliaia (9,2%) rispetto al primo semestre 2010, passando da Euro 58.468 migliaia a Euro 63.823 migliaia.

In termini di volumi l'attività di *handling,* nel 2011 ha beneficiato di un incremento del 2,7% dei Movimenti serviti dal Gruppo, del 6,5% del numero dei passeggeri serviti dal Gruppo e del 13,8% dei volumi di merci serviti dal Gruppo.

La significativa crescita dei ricavi è stata favorita prevalentemente dalla rinegoziazione di alcuni contratti a condizioni più favorevoli (come avvenuto per easyJet) e dall'acquisizione di nuovi vettori operanti su entrambi gli scali gestiti dal Gruppo, nonché dall'adeguamento di alcune prestazioni *intercompany*, quali le condizioni per il servizio di gestione centralizzato dei bagagli all'Aeroporto di Milano Linate e il pagamento di alcuni servizi di gestione dei passeggeri e dei bagagli nell'ambito del progetto ViaMilano *(cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Documento di Registrazione).

Energia

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione energia suddiviso per tipologia:

Ricavi di gestione Energia	**Semestre chiuso al 30 giugno**					
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi Energia)	**2011**	**%**	**2010**	**%**	**Variazioni**	%
Vendita Energia Elettrica	20.025	74,5%	14.466	67,5%	5.559	38,4%
Vendita Energia Termica	6.226	23,2%	6.644	31,0%	(418)	(6,3%)
Altri Ricavi e Servizi	636	2,4%	314	1,5%	322	102,5%
Totale Ricavi di gestione Energia	**26.887**	**100,0%**	**21.424**	**100,0%**	**5.463**	**25,5%**

Nel corso del primo semestre 2011, i ricavi di energia si sono incrementati di Euro 5.463 migliaia (25,5%), passando da Euro 21.424 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 26.887 migliaia nel primo semestre 2011.

Di seguito si riportano i MWh prodotti dalla *business unit* energia, suddivisi tra energia elettrica e termica:

Mwh	Semestre chiuso al 30 giugno	
	2011	**2010**
Energia elettrica	239,1	201,3
Energia termica	159,7	175,0

L'incremento dei ricavi da energia elettrica nel periodo in esame deriva, principalmente, dall'aumento pari al 20,1% della produzione di energia elettrica di SEA Energia per effetto della piena efficienza degli impianti dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'incremento dei prezzi di mercato.

I ricavi derivanti dalla vendita di energia termica si riducono di Euro 418 migliaia per una riduzione del fabbisogno di SEA, per le più miti condizioni meteorologiche dell'inverno 2010-2011. Nonostante tale riduzione dei consumi del Gruppo, nel primo semestre 2011 i ricavi infrasettore sono rimasti sostanzialmente invariati rispetto al primo semestre del 2010 (Euro 13.833 migliaia nel semestre 2011 ed Euro 13.666 migliaia del primo semestre 2010), a seguito dell'incremento dei prezzi di mercato.

Gli altri ricavi si riferiscono principalmente alla vendita dei Certificati verdi generati dall'attività di teleriscaldamento della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate, alla cessione a primarie controparti di mercato dei diritti ad emettere CO_2 in eccedenza rispetto al fabbisogno *(cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1 del Documento di Registrazione) e ai rimborsi assicurativi per guasti subiti dagli impianti nel corso dell'anno precedente.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 23.126 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 23.556 migliaia nel primo semestre 2011.

Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* rappresentativo della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione, e sono inclusi nella *business unit aviation*. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione).

Costi del lavoro

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce costi del lavoro:

Costi del lavoro	Semestre chiuso al 30 giugno					
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	**2011**	%	**2010**	%	**Variazioni**	%
Salari, stipendi e Oneri sociali (*)	117.016	39,0%	113.126	39,3%	3.890	3,4%
Trattamento fine rapporto	6.130	2,0%	5.763	2,0%	367	6,4%
Altri costi del lavoro	3.246	1,1%	3.341	1,2%	(95)	(2,8%)
Totale	**126.392**	**42,2%**	**122.230**	**42,5%**	**4.162**	**3,4%**

(*) la voce include gli emolumenti e costi del consiglio di amministrazione.

Si riporta di seguito il numero dei dipendenti per categoria:

Numero dipendenti	Semestre chiuso al 30 giugno	
	2011	2010
Dirigenti	55	51
Quadri	283	269
Impiegati	2.925	2.975
Operai	1.951	1.986
Totale	5.214	5.281

Nel corso del primo semestre 2011, il costo del lavoro del Gruppo si è incrementato di Euro 4.162 migliaia (3,4%) rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio, passando da Euro 122.230 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 126.392 migliaia nel primo semestre 2011.

Sull'incremento del costo del lavoro ha inciso il rinnovo del CCNL intervenuto nel luglio 2010. Inoltre nel corso del 2011, il Gruppo ha beneficiato in misura minore, rispetto al primo semestre del 2010, del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) con riferimento alle società SEA e SEA Handling. In particolare, il ricorso agli ammortizzatori sociali ammonta a Euro 9,7 milioni per il primo semestre 2011 ed Euro 10,5 milioni per il primo semestre 2010.

Il numero di dipendenti, per contro, si è ridotto di 67 unità, principalmente per il proseguimento della procedura di mobilità iniziata nel 2009 e attiva fino a luglio 2011.

Materiali di consumo

La voce "materiali di consumo" include principalmente l'acquisto di metano per la produzione di energia elettrica e termica attribuibile a SEA Energia, nonché gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.).

Nel primo semestre 2011, i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di Euro 1.758 migliaia (8,0%) rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio, passando da Euro 22.047 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 23.805 migliaia nel primo semestre 2011, per effetto principalmente dell'aumento dei consumi di metano connessi all'incremento della produzione di energia elettrica. I prezzi del metano, per contro, rimangono sostanzialmente in linea nei due periodi.

Nel primo semestre 2011, si sono ridotti gli acquisti di liquido per *de-icing*, rispetto al primo semestre 2010, per le più favorevoli condizioni meteo di inizio 2011.

Costi industriali

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce costi industriali:

Costi industriali	**Semestre chiuso al 30 giugno**					
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	**2011**	**%**	**2010**	**%**	**Variazioni**	**%**
Costi di manutenzione ordinaria	17.363	5,8%	17.734	6,2%	(371)	(2,1%)
Servizio antincendio negli aeroporti	3.315	1,1%	3.326	1,2%	(11)	(0,3%)
Acquisti di servizi industriali	16.068	5,4%	15.162	5,3%	906	6,0%
Altri costi industriali	6.030	2,0%	5.191	1,8%	839	16,2%
Totale	**42.776**	**14,3%**	**41.413**	**14,4%**	**1.363**	**3,3%**

Nel primo semestre 2011, i costi industriali sono aumentati di Euro 1.363 migliaia rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (3,3%), passando da Euro 41.413 migliaia (14,4% dei ricavi) nel primo semestre 2010 a Euro 42.776 migliaia (14,3% dei ricavi) nel primo semestre 2011.

I costi per le manutenzioni ordinarie si riducono di Euro 371 migliaia (2,1%) e il costo del servizio antincendio negli aeroporti è rimasto sostanzialmente invariato nei due periodi.

Gli acquisti di servizi industriali includono costi di pulizia, noleggi di attrezzature e autoveicoli, costi di telefonia, prestazioni per assistenza dei disabili, spese di vigilanza, spese di energia elettrica e si incrementano di Euro 906 migliaia. Tale andamento è legato sostanzialmente all'incremento dei costi dei noleggi di attrezzature e autoveicoli e delle utenze e spese di vigilanza.

Gli altri costi industriali includono trasporto merci, servizi doganali e di terzi, servizi di smaltimento rifiuti, emergenza neve e controllo radiogeno e costi per assicurazioni. Nel primo semestre 2011 si incrementano di Euro 839 migliaia, a seguito principalmente dell'incremento dei costi commerciali relativi allo sviluppo degli aeroporti e dei costi legati ai servizi di navetta di collegamento tra i terminal di Malpensa.

Costi amministrativi

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce costi amministrativi.

Costi amministrativi	Semestre chiuso al 30 giugno					
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	2011	%	2010	%	Variazioni	%
Canone concessorio	2.967	1,0%	2.703	0,9%	264	9,8%
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	2.878	1,0%	2.868	1,0%	10	0,3%
Altri costi amministrativi	12.273	4,1%	11.201	3,9%	1.072	9,6%
Totale costi amministrativi	**18.118**	**6,0%**	**16.772**	**5,8%**	**1.346**	**8,0%**

Nel primo semestre 2011, i costi amministrativi si incrementano di Euro 1.346 migliaia rispetto al primo semestre 2010 (8,0%), passando da Euro 16.772 migliaia (5,8% dei ricavi) a Euro 18.118 migliaia (6,0% dei ricavi).

Il canone concessorio si incrementa di Euro 264 migliaia rispetto al primo semestre 2010 per effetto dell'incremento del traffico.

I canoni relativi a licenze d'uso *hardware* e *software* rimangono sostanzialmente invariati nei due periodi.

Gli altri costi amministrativi includono prestazioni professionali per servizi legali e tecnici, consulenze strategiche, spese di pubblicità, affitti passivi, oneri tributari e altri costi minori. In dettaglio si registrano incrementi nelle seguenti voci: costi per il collegio sindacale, per effetto della rivisitazione delle relative tariffe, e costi per liberalità, a seguito di contributi erogati al Teatro della Scala.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 21.914 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 22.102 migliaia nel primo semestre 2011.

Tali costi rappresentano il costo alle opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella *business unit aviation*. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione).

Margine operativo lordo /EBITDA

Nelle seguenti tabelle sono riportate la composizione del Margine Operativo Lordo – EBITDA e dell'EBITDA Gestionale per *business unit* rapportato ai ricavi di gestione della rispettiva *business unit*, coerentemente con le definizioni riportate nel Capitolo III, Paragrafo 3.2 del Documento di Registrazione.

EBITDA - per *Business Unit*	**Semestre chiuso al 30 giugno**					
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi di ciascuna Business Unit)	**2011**	**%**	**2010**	**%**	**Variazioni**	*%*
Aviation	21.377	13,6%	24.358	15,5%	(2.981)	(12,2%)
Non Aviation	42.290	49,2%	41.650	50,2%	640	1,5%
Handling	(2.289)	(3,6%)	(6.332)	(10,8%)	4.043	(63,9%)
Energia	5.277	19,6%	3.567	16,6%	1.710	47,9%
Totale EBITDA	**66.655**	**22,2%**	**63.243**	**22,0%**	**3.412**	**5,4%**

EBITDA gestionale - per *business unit*	**Semestre chiuso al 30 giugno**					
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi di ciascuna Business Unit)	**2011**	**%**	**2010**	**%**	**Variazioni**	*%*
Aviation	19.923	14,9%	23.146	17,2%	(3.223)	(13,9%)
Non Aviation	42.290	49,2%	41.650	50,2%	640	1,5%
Handling	(2.289)	(3,6%)	(6.332)	(10,8%)	4.043	(63,9%)
Energia	5.277	19,6%	3.567	16,6%	1.710	47,9%
Totale EBITDA gestionale	**65.201**	**23,6%**	**62.031**	**23,5%**	**3.170**	**5,1%**

L'EBITDA della *business unit aviation* include gli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12, di Euro 1.454 migliaia nel primo semestre 2011 e di Euro 1.212 migliaia nel primo semestre 2010.

L'EBITDA *aviation* si decrementa da Euro 24.358 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 21.377 migliaia nel primo semestre 2011. Tale riduzione riflette da un lato un andamento sostanzialmente costante dei ricavi di gestione e dall'altro lato un incremento dei costi del lavoro per effetto sia del rinnovo del CCNL sia della riduzione dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali. Inoltre nel primo semestre 2011 i costi industriali di tale settore di attività si incrementano per i maggiori oneri legati allo *start up* del progetto ViaMilano *(cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Documento di Registrazione), per il lancio presso le agenzie turistiche e per l'organizzazione dei servizi aeroportuali.

L'EBITDA *non aviation* si incrementa di Euro 640 migliaia, in misura inferiore rispetto all'incremento dei ricavi, che migliorano di Euro 3.114 migliaia, subendo essenzialmente l'effetto dell'incremento dei costi del personale sopra descritto.

Per quanto riguarda l'*handling*, il primo semestre 2011 evidenzia un miglioramento dell'EBITDA che passa da un valore negativo di Euro 6.332 migliaia ad un valore negativo di Euro 2.289 migliaia. Tale risultato deriva dal significativo incremento dei ricavi, il cui beneficio ha più che compensato l'incremento del costo del personale per effetto del rinnovo del CCNL e del minore utilizzo degli ammortizzatori sociali, pur in presenza di un numero inferiore di risorse impiegate.

Per quanto riguarda l'energia, l'EBITDA si incrementa di Euro 1.710 migliaia nel primo semestre 2011 rispetto al primo semestre 2010. Tale incremento beneficia principalmente dell'incremento dei ricavi e in particolare della favorevole dinamica dei

prezzi di mercato di vendita. Si ricorda inoltre che nel primo semestre 2010 il segmento ha sofferto il temporaneo blocco di una delle turbine dell'impianto della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa, con conseguente riduzione della produzione energetica.

Ammortamenti

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce ammortamenti:

Ammortamenti	Semestre chiuso al 30 giugno					
					Variazioni	
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	2011	%	2010	%		%
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	12.138	4,0%	12.366	4,3%	(228)	(1,8%)
Ammortamento immobilizzazioni materiali	7.700	2,6%	7.667	2,7%	33	0,4%
Totale ammortamenti	**19.838**	**6,6%**	**20.033**	**7,0%**	**(195)**	**(1,0%)**

L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dalla Società.

L'ammortamento relativo alle immobilizzazioni immateriali include principalmente l'ammortamento dei diritti per beni in concessione, pari a Euro 10.680 migliaia nel primo semestre 2011 ed Euro 11.116 migliaia nel primo semestre 2010.

Accantonamenti e svalutazioni

Nella seguente tabella è riportata la composizione degli accantonamenti e svalutazioni.

Accantonamenti e svalutazioni	Semestre chiuso al 30 giugno					
					Variazioni	
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	2011	%	2010	%		%
Svalutazione netta dei crediti	3.278	1,1%	5.346	1,9%	(2.068)	(38,7%)
Accantonamenti netti ai fondi per oneri futuri	1.281	0,4%	1.741	0,6%	(460)	(26,4%)
Accantonamenti fondo di ripristino e sostituzione	4.383	1,5%	4.188	1,5%	195	4,7%
Totale accantonamenti e svalutazioni	**8.942**	**3,0%**	**11.275**	**3,9%**	**(2.333)**	**(20,7%)**

Nel primo semestre 2011, gli accantonamenti e svalutazioni si decrementano di Euro 2.333 migliaia rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, passando da Euro 11.275 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 8.942 migliaia nel primo semestre 2011, principalmente per effetto delle minori svalutazioni dei crediti.

Si precisa che gli accantonamenti a fondo svalutazioni includono accantonamenti non ricorrenti per Euro 719 migliaia ed Euro 685 migliaia, rispettivamente nel primo semestre 2011 e nel primo semestre 2010. Tali accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Gli accantonamenti a fondi per oneri futuri del primo semestre 2011 si riferiscono principalmente alle azioni revocatorie in corso delle società in amministrazione straordinaria del Gruppo Alitalia. Si precisa che gli accantonamenti netti ai fondi per oneri futuri del primo semestre 2011 e del primo semestre 2010 includono rilasci rispettivamente di Euro 3.366 migliaia ed Euro 604 migliaia conseguenti la chiusura di alcuni contenziosi per i quali negli scorsi esercizi sono stati previsti accantonamenti a copertura dei relativi rischi.

Gli accantonamenti ai fondi di ripristino e sostituzione accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce proventi e oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni	Semestre chiuso al 30 giugno			
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010	Variazioni	%
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	3.374	3.046	328	10,8%
Altri proventi da partecipazioni	16.776	53	16.723	31552,8%
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	**20.150**	**3.099**	**17.051**	**550,2%**

Nel primo semestre 2011, i proventi netti da partecipazioni si incrementano di Euro 17.051 migliaia, passando da Euro 3.099 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 20.150 migliaia nel primo semestre 2011.

Tale andamento deriva principalmente dai seguenti proventi iscritti nel primo semestre 2011 e non presenti nel primo semestre 2010: (i) provento per Euro 5.811 migliaia relativa alla cessione di Gesac (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.4 del Documento di Registrazione) (ii) provento per Euro 10.311 migliaia relativa alla sottoscrizione dell'accordo di cessione di AA2000 (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, Nota 7.5 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione) e (iii) dividendi per Euro 654 migliaia ricevuti da AA2000.

Proventi e oneri finanziari

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce proventi e oneri finanziari:

Proventi (oneri) finanziari	Semestre chiuso al 30 giugno			
(Migliaia di Euro)	2011	2010	Variazioni	%
Utili su cambi	23	67	(44)	(65,7%)
Altri proventi finanziari	1.680	1.810	(130)	(7,2%)
Totale proventi finanziari	**1.703**	**1.877**	**(174)**	**(9,3%)**
Interessi passivi su finanziamenti	(3.494)	(3.860)	366	(9,5%)
Altri interessi passivi	(4.180)	(6.336)	2.156	(34,0%)
Totale oneri finanziari	**(7.674)**	**(10.196)**	**2.522**	**(24,7%)**
Totale proventi (oneri) finanziari	**(5.971)**	**(8.319)**	**2.348**	**(28,2%)**

Gli oneri finanziari netti si riducono nel corso del primo semestre 2011 di Euro 2.348 migliaia, passando da Euro 8.319 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 5.971 migliaia nel primo semestre 2010. Tale variazione è dovuta principalmente alla riduzione degli interessi passivi su finanziamenti e su contratti derivati.

Si precisa che la voce "altri proventi finanziari" include principalmente la variazione positiva del *fair value* sui derivati a copertura dei tassi di interesse per Euro 1.151 migliaia nel primo semestre 2011 ed Euro 1.588 migliaia nel primo semestre 2010.

La voce "altri interessi passivi" include principalmente:

- gli oneri finanziari per l'applicazione dell'IFRIC 12 per Euro 1.705 migliaia nel primo semestre 2011 e Euro 1.651 migliaia nel primo semestre 2010;
- gli "*interest cost*" connessi ai fondi del personale per Euro 1.607 migliaia nel primo semestre 2011 ed Euro 1.577 migliaia nel primo semestre 2010;

- gli interessi passivi su contratti derivati per Euro 462 migliaia nel primo semestre 2011 e Euro 1.970 migliaia nel primo semestre 2010.

Imposte dell'esercizio

Di seguito si evidenzia la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria effettiva e quella teorica per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Semestrale 2011		Semestrale 2010	
Utile prima delle imposte	52.054		26.715	
Imposte sul reddito teoriche	14.315	27,5%	7.347	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	(1.953)	-3,8%	415	1,6%
IRAP	5.837	11,2%	5.269	19,7%
Altro	(3.282)	-6,3%	(1.437)	-5,4%
Totale	**14.917**	**28,7%**	**11.592**	**43,4%**

La riduzione dell'onere fiscale effettivo del primo semestre 2011 rispetto al primo semestre del 2010 è sostanzialmente ascrivibile ai benefici connessi all'applicazione del regime "*participation exemption*", sulla cessione della partecipazione in Gesac, e l'integrale detassazione del provento derivante dall'accordo per il trasferimento della partecipazione in AA2000.

Risultato netto

Per effetto di quanto sopra esposto il risultato netto del periodo si incrementa di Euro 22.014 migliaia, passando da Euro 15.123 migliaia (5,3% dei ricavi) nel primo semestre 2010 a Euro 37.137 migliaia (12,4% dei ricavi) nel primo semestre 2011.

Si precisa che, come indicato nella premessa al presente Capitolo:

- l'utile del primo semestre 2011 include il provento generato dalla cessione della partecipazione GESAC pari a Euro 5.811 migliaia e dall'accordo di cessione di AA2000 pari a Euro 10.311 migliaia;
- l'utile di entrambi i semestri include accantonamenti al fondo svalutazione crediti non ricorrenti di Euro 719 migliaia nel primo semestre 2011 ed Euro 685 migliaia nel primo semestre 2010.

9.2.3 *Conti economici consolidati del Gruppo relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008*

Nella seguente tabella sono evidenziati i conti economici consolidati del Gruppo relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Ricavi di gestione	565.791	92,1%	570.734	94,8%	621.787	94,1%	(4.943)	(0,9%)	(51.053)	(8,2%)
Ricavi per lavori su beni in concessione	48.366	7,9%	31.144	5,2%	39.122	5,9%	17.222	55,3%	(7.978)	(20,4%)
Totale ricavi	**614.157**	**100,0%**	**601.878**	**100,0%**	**660.909**	**100,0%**	**12.279**	**2,0%**	**(59.031)**	**(8,9%)**
Costi del lavoro	(248.459)	(40,5%)	(252.085)	(41,9%)	(266.144)	(40,3%)	3.626	(1,4%)	14.059	(5,3%)
Materiali di consumo	(48.344)	(7,9%)	(42.927)	(7,1%)	(52.979)	(8,0%)	(5.417)	12,6%	10.052	(19,0%)
Costi industriali	(86.237)	(14,0%)	(100.377)	(16,7%)	(99.654)	(15,1%)	14.140	(14,1%)	(723)	0,7%
Costi amministrativi	(34.383)	(5,6%)	(34.417)	(5,7%)	(33.167)	(5,0%)	34	(0,1%)	(1.250)	3,8%
Costi per lavori su beni in concessione	(45.691)	(7,4%)	(29.309)	(4,9%)	(36.908)	(5,6%)	(16.382)	55,9%	7.599	(20,6%)
Margine Operativo Lordo - EBITDA	**151.043**	**24,6%**	**142.763**	**23,7%**	**172.057**	**26,0%**	**8.280**	**5,8%**	**(29.294)**	**(17,0%)**
Ammortamenti	(36.913)	(6,0%)	(40.821)	(6,8%)	(47.107)	(7,1%)	3.908	(9,6%)	6.286	(13,3%)
Accantonamenti e svalutazioni	(16.265)	(2,6%)	(40.062)	(6,7%)	(70.693)	(10,7%)	23.797	(59,4%)	30.631	(43,3%)
Risultato operativo	**97.865**	**15,9%**	**61.880**	**10,3%**	**54.257**	**8,2%**	**35.985**	**58,2%**	**7.623**	**14,0%**
Proventi (oneri) da partecipazioni	5.567	0,9%	35.394	5,9%	11.124	1,7%	(29.827)	(84,3%)	24.270	218,2%
Proventi (oneri) finanziari	(1.019)	(0,2%)	(20.684)	(3,4%)	(37.685)	(5,7%)	19.665	(95,1%)	17.001	(45,1%)
Risultato prima delle imposte	**102.413**	**16,7%**	**76.590**	**12,7%**	**27.696**	**4,2%**	**25.823**	**33,7%**	**48.894**	**176,5%**
Imposte dell'esercizio	(39.280)	(6,4%)	(22.865)	(3,8%)	(14.946)	(2,3%)	(16.415)	71,8%	(7.919)	53,0%
Risultato netto	**63.133**	**10,3%**	**53.725**	**8,9%**	**12.750**	**1,9%**	**9.408**	**17,5%**	**40.975**	**321,4%**
Risultato di pertinenza dei terzi	2	0,0%	(1.301)	(0,2%)	(1.865)	(0,3%)	1.303	(100,2%)	564	(30,2%)
Risultato del Gruppo	63.131	10,3%	55.026	9,1%	14.615	2,2%	8.105	14,7%	40.411	276,5%

Si precisa che i conti economici degli esercizi 2009 e 2008 includono linea per linea i dati economici di Malpensa Logistica Europa, società non più consolidata integralmente a partire dalla fine dell'esercizio 2009. Al fine di agevolare l'identificazione degli effetti correlati alla modifica della metodologia di consolidamento, a seguito della cessione del 75% della partecipazione in Malpensa Logistica Europa, si riportano di seguito i valori dei ricavi e dell'EBITDA per il triennio di riferimento, escludendo la contribuzione di Malpensa Logistica Europa (*cfr.* Capitolo XII, Paragrafo 22.3.3 del Documento di Registrazione).

	Esercizio chiuso al 31 dicembre						
	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Ricavi del Gruppo escludendo Malpensa Logistica Europa	614.157	577.872	634.357	36.285	6,3%	(56.485)	(8,9%)
EBITDA del Gruppo escludendo Malpensa Logistica Europa	151.043	141.270	169.974	9.773	6,9%	(28.704)	(16,9%)
% dei ricavi	24,6%	24,4%	26,8%	0,15%		(2,3%)	

Di seguito è commentata l'evoluzione registrata nelle principali voci di conto economico per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008. Nei commenti di ciascuna voce è riportata l'indicazione degli effetti derivanti dalla modifica della metodologia di consolidamento di Malpensa Logistica Europa, nonché l'indicazione dei principali eventi non ricorrenti.

Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit* per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

Ricavi di gestione per *Business Unit*	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale dei ricavi di gestione)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Aviation	270.565	47,8%	280.016	49,1%	299.041	48,1%	(9.451)	(3,4%)	(19.025)	(6,4%)
Non Aviation	169.901	30,0%	166.929	29,2%	175.309	28,2%	2.972	1,8%	(8.380)	(4,8%)
Handling	139.458	24,6%	147.091	25,8%	172.501	27,7%	(7.633)	(5,2%)	(25.410)	(14,7%)
Energia	52.906	9,4%	46.196	8,1%	49.484	8,0%	6.710	14,5%	(3.288)	(6,6%)
Elisioni Infrasettore	(67.039)	(11,8%)	(69.498)	(12,2%)	(74.548)	(12,0%)	2.459	(3,5%)	5.050	(6,8%)
Totale Ricavi di gestione	**565.791**	**100,0%**	**570.734**	**100,0%**	**621.787**	**100,0%**	**(4.943)**	**(0,9%)**	**(51.053)**	**(8,2%)**

Di seguito si riporta il dettaglio dei ricavi di gestione per *business unit* con indicazione, per ciascuna di esse, della parte generata con terze parti e della parte generata con altre *business unit*.

Ricavi di gestione per Business Unit	Esercizio chiuso al 31 dicembre					
(Migliaia di Euro)	2010		2009 Riesposto		2008 Riesposto	
Aviation						
Ricavi totali	270.565	48%	280.016	49%	299.041	48%
Ricavi Infrasettore	(9.846)	(2%)	(10.992)	(2%)	(13.498)	(2%)
Ricavi di gestione verso terzi	260.719	46%	269.024	47%	285.543	46%
Non Aviation						
Ricavi totali	169.901	30%	166.929	29%	175.309	28%
Ricavi Infrasettore	(15.406)	(3%)	(17.999)	(3%)	(14.583)	(2%)
Ricavi di gestione verso terzi	154.495	27%	148.930	26%	160.726	26%
Handling						
Ricavi totali	139.458	25%	147.091	26%	172.501	28%
Ricavi Infrasettore	(13.398)	(2%)	(12.787)	(2%)	(14.495)	(2%)
Ricavi di gestione verso terzi	126.060	22%	134.304	24%	158.006	
Energia						
Ricavi totali	52.906	9%	46.196	8%	49.484	8%
Ricavi Infrasettore	(28.389)	(5%)	(27.720)	(5%)	(31.972)	(5%)
Ricavi di gestione verso terzi	24.517	4%	18.476	3%	17.512	3%
Totale Ricavi di gestione	**565.791**	**100%**	**570.734**	**100%**	**621.787**	**100%**

Di seguito si riporta l'analisi dei ricavi di gestione per *business unit* per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008. Si precisa che i ricavi di gestione sono presentati al netto degli incentivi dovuti per lo sviluppo del traffico aereo.

Aviation

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *aviation* suddiviso per tipologia:

Ricavi di gestione Aviation	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi Aviation)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Diritti e infrastrutture centralizzate	190.385	70,4%	191.014	68,2%	198.984	66,5%	(629)	(0,3%)	(7.970)	(4,0%)
Ricavi da gestione Sicurezza	49.444	18,3%	47.874	17,1%	60.879	20,4%	1.570	3,3%	(13.005)	(21,4%)
Utilizzo spazi in regime regolamentato	30.014	11,1%	36.041	12,9%	38.140	12,8%	(6.027)	(16,7%)	(2.099)	(5,5%)
Contributi (ricevuti principalmente da Dufrital per lo sviluppo del traffico)	722	0,3%	5.087	1,8%	1.038	0,3%	(4.365)	(85,8%)	4.049	390,1%
Totale Ricavi di gestioneAviation	**270.565**	**100,0%**	**280.016**	**100,0%**	**299.041**	**100,0%**	**(9.451)**	**(3,4%)**	**(19.025)**	**(6,4%)**

Si precisa che i suddetti ricavi includono i ricavi infrasettore, che si riferiscono principalmente ai ricavi per diritti e infrastrutture centralizzate e ai ricavi per utilizzo spazi in regime regolamentato.

2010 vs 2009

Nel corso del 2010 i ricavi di gestione del comparto *aviation* si decrementano di Euro 9.451 migliaia (3,4%), passando da Euro 280.016 migliaia nel 2009 a Euro 270.565 migliaia nel 2010.

La riduzione dei ricavi di gestione deriva principalmente dai seguenti fenomeni: (i) dal fatto che l'esercizio 2009 includeva maggiori contributi in conto esercizio ricevuti principalmente da Dufrital per lo sviluppo del traffico (Euro 722 migliaia nel 2010 ed Euro 5.087 migliaia nel 2009) (*cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.2.2 del Documento di Registrazione), (ii) dalla riduzione dei ricavi dei servizi di *de-icing* per Euro 5.115 migliaia

come meglio descritto nel seguito, (iii) dalla contrazione dei ricavi per rifornimento carburanti a seguito dell'applicazione delle nuove tariffe indicate da ENAC.

Per quanto attiene la dinamica del traffico, questo ha registrato con riferimento agli Aeroporti di Milano, un incremento del 1,6% con riferimento ai movimenti, del 5,3% con riferimento al numero dei passeggeri, e del 26,0% con riferimento ai volumi di merce, legato all'ulteriore recupero del traffico in atto nell'Aeroporto di Milano Malpensa sorretto anche dalla parziale ripresa economica mondiale.

L'Aeroporto di Milano Malpensa ha influito sulle tendenze di cui sopra con un incremento dei passeggeri del 7,9% e dei movimenti del 3,5%. Nel predetto aeroporto è proseguita la politica di attrazione di importanti vettori internazionali in precedenza non operanti nello scalo e l'aumento delle frequenze offerte anche da parte delle compagnie già presenti. Tale incremento è stato inoltre sostenuto dall'aumento del traffico operato dai principali vettori presenti sullo scalo: easyJet, Gruppo Lufthansa e Gruppo Alitalia (prevalentemente con i voli operati attraverso AirOne).

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Milano Linate si è registrata, rispetto all'esercizio 2009, una sostanziale stabilità del numero di passeggeri. Si è verificata una significativa diminuzione del traffico del Gruppo Alitalia, che tuttavia è stata compensata dall'aumento di attività degli altri vettori. La crescita dell'Aeroporto di Milano Linate è stata tuttavia penalizzata dal rafforzamento della concorrenza dell'alta velocità ferroviaria sulla tratta Milano – Roma, principale rotta operata dal Gruppo Alitalia. Si precisa che il predetto aeroporto è sottoposto alle limitazioni di traffico previste dal Decreto Bersani 1'', e dal Decreto Bersani *bis* (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione).

Nel dettaglio, i ricavi da diritti e infrastrutture centralizzate si riducono di Euro 629 migliaia nel 2010 per effetto della riduzione dei ricavi dei servizi di *de-icing* sostanzialmente connessa alle diverse condizioni meteorologiche dell'esercizio 2010, rispetto all'esercizio 2009, che hanno richiesto un minor impiego dell'impianto di *de-icing*, nonché agli effetti della revisione nell'esercizio 2010 delle relative tariffe a seguito dell'accordo concluso con il comitato degli utenti (Euro 5.115 migliaia). Tale riduzione è stata in parte compensata dall'andamento del traffico sopra descritto e dall'entrata in vigore, dal 21 gennaio 2010, del provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che adegua i valori dei diritti aeroportuali all'inflazione programmata relativa all'anno 2009.

I ricavi da gestione dei controlli di sicurezza si incrementano del 3,3% coerentemente con l'incremento del traffico passeggeri.

I ricavi per utilizzo di spazi in regime regolamentato, che includono attività di *refuelling*, catering, supporto all'Aviazione Generale, *Check-in counter* e spazi utilizzati dalle compagnie aeree, si riducono del 16,7%, prevalentemente per effetto dell'applicazione delle nuove tariffe indicate da ENAC per l'attività di *refuelling*.

2009 vs 2008

Nel corso del 2009 i ricavi di gestione *aviation* si decrementano di Euro 19.025 migliaia (6,4%), passando da Euro 299.041 migliaia nel 2008 a Euro 280.016 migliaia nel 2009.

La riduzione dei ricavi di gestione deriva dal manifestarsi degli effetti del *De-hubbing* da parte di Alitalia per l'intero esercizio 2009, mentre nel 2008 tali effetti si erano manifestati dal mese di aprile dello stesso anno. Inoltre il 2009 è stato caratterizzato anche da un significativo impatto della crisi internazionale che ha significativamente penalizzato il traffico aereo. L'esercizio 2008 include Euro 9.823 migliaia quale

risarcimento non ricorrente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a seguito della sentenza del TAR della Lombardia che ha condannato il predetto Ministero per il ritardo con cui ha determinato i corrispettivi per l'espletamento dei controlli di sicurezza sui bagagli, per contro l'esercizio 2009 include maggiori contributi ricevuti principalmente da Dufrital per lo sviluppo del traffico (Euro 5.087 migliaia nel 2009 ed Euro 1.038 migliaia nel 2008) (*cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.2.2 del Documento di Registrazione).

Il traffico gestito dagli Aeroporti di Milano ha registrato un decremento del 10,6% con riferimento ai movimenti, del 9,3% con riferimento al numero dei passeggeri, e del 17,2% con riferimento ai volumi di merce.

L'Aeroporto di Milano Malpensa ha registrato una riduzione del traffico di passeggeri del 8,8%; su tale andamento ha influito la significativa riduzione dell'attività di Alitalia (68,2% di passeggeri rispetto al 2008). Tuttavia, il predetto aeroporto , nel 2009, ha incrementato il numero di passeggeri di vettori diversi da Alitalia. Infatti, la riduzione di oltre 3,3 milioni di passeggeri da Alitalia è stata in parte compensata da un incremento di passeggeri da altri vettori di 1,6 milioni.

Nell'Aeroporto di Milano di Linate si è registrata una riduzione del traffico dei passeggeri del 10,5% rispetto al precedente esercizio. In particolare, l'andamento delle attività di Alitalia e l'inizio dell'operatività dell'alta velocità ferroviaria sulla tratta Milano – Roma, in concorrenza con la principale rotta operata da Alitalia sull'Aeroporto di Milano Linate, hanno penalizzato i ricavi dello stesso scalo. Inoltre il traffico *business* che caratterizza l'Aeroporto di Milano Linate ha risentito negativamente della crisi economica internazionale, contraendo i viaggi connessi all'attività dei principali gruppi industriali e finanziari dell'area di riferimento.

Nel corso del 2009, il traffico merci gestito dagli Aeroporti di Milano ha risentito, al pari dei principali scali cargo internazionali, della crisi economica mondiale, in un contesto già significativamente penalizzato dalla decisione di Alitalia di diminuire drasticamente l'attività all'Aeroporto di Milano Malpensa nel 2008, correlata alla cancellazione dei voli passeggeri, cui nel gennaio 2009 è seguito anche il completo azzeramento dei voli *All cargo* operati dal vettore.

Nel dettaglio, i ricavi da diritti e infrastrutture centralizzate si riducono del 4,0% nel 2009. Tale decremento è legato alla riduzione del traffico sopra descritta, in parte compensato dalla crescita dei ricavi di *de-icing* derivante dai fenomeni nevosi che hanno caratterizzato la fine del 2009.

I ricavi da gestione dei controlli di sicurezza includono, nell'esercizio 2008, Euro 9.823 migliaia quale risarcimento non ricorrente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in conto capitale per ritardata determinazione dei relativi corrispettivi. Al netto di tale partita, i ricavi 2009 registrano una riduzione di Euro 3.182 migliaia conseguente all'andamento del traffico.

L'utilizzo di spazi per lo svolgimento di attività regolamentate ha registrato una riduzione di Euro 2.099 migliaia, riconducibile alla riduzione delle attività di Alitalia.

Per ulteriori informazioni in merito al *De-hubbing* di Alitalia, e agli effetti di quest'ultimo sul traffico degli Aeroporti di Milano, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.4.1 del Documento di Registrazione).

Per ulteriori informazioni in merito al comparto *aviation*, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.1 del Documento di Registrazione.

Non aviation

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *non aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Non Aviation	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui Ricavi Non Aviation)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Retail	77.370	45,5%	75.537	45,3%	84.160	48,0%	1.833	2,4%	(8.623)	(10,2%)
Parcheggi	40.469	23,8%	42.876	25,7%	47.224	26,9%	(2.407)	(5,6%)	(4.348)	(9,2%)
Spazi cargo	10.383	6,1%	10.605	6,4%	10.483	6,0%	(222)	(2,1%)	122	1,2%
Servizi e altri ricavi	41.679	24,5%	37.911	22,7%	33.442	19,1%	3.768	9,9%	4.469	13,4%
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	**169.901**	**100,0%**	**166.929**	**100,0%**	**175.309**	**100,0%**	**2.972**	**1,8%**	**(8.380)**	**(4,8%)**

Si precisa che i suddetti ricavi includono i ricavi infrasettore, che si riferiscono principalmente ai ricavi per servizi e altri ricavi (principalmente servizi amministrativi, manutenzione mezzi e attività dei bus interpista).

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

Ricavi Retail	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi Retail)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Shops	32.666	42,2%	30.855	40,8%	33.454	39,8%	1.811	5,9%	(2.599)	(7,8%)
Food & Beverage	16.002	20,7%	15.060	19,9%	14.772	17,6%	942	6,3%	288	1,9%
Pubblicità	10.570	13,7%	10.529	13,9%	14.880	17,7%	41	0,4%	(4.351)	(29,2%)
Altro	18.132	23,4%	19.093	25,3%	21.054	25,0%	(961)	(5,0%)	(1.961)	(9,3%)
Totale Retail	**77.370**	**100,0%**	**75.537**	**100,0%**	**84.160**	**100,0%**	**1.833**	**2,4%**	**(8.623)**	**(10,2%)**

2010 vs 2009

Nel corso del 2010 i ricavi di gestione *non aviation* si sono incrementati di Euro 2.972 migliaia (1,8%), passando da Euro 166.929 migliaia nel 2009 a Euro 169.901 migliaia nel 2010.

In particolare, i ricavi *retail* rimangono sostanzialmente in linea nei due esercizi e in dettaglio:

- ricavi da *shops* (vendita al pubblico) si incrementano del 5,9%, beneficiando degli effetti positivi della riqualifica commerciale, in linea con le esigenze dei passeggeri, che ha facilitato una buona propensione di spesa, con conseguente incremento dello scontrino medio, sostenuto anche dal miglioramento della situazione economica avvenuta nella seconda metà del 2010;
- i ricavi da *food & beverage* (ristorazione) si incrementano del 6,3%, sostanzialmente per effetto dell'introduzione di nuovi *brand*, dell'apertura di nuovi punti di ristorazione e dalla maggior propensione al consumo nella ristorazione;
- "Altro" include sostanzialmente ricavi per noleggio autovetture e per la gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie,; sull'andamento di tale voce incide in particolare la riduzione della presenza di attività bancarie e finanziarie negli scali, in linea con un trend di mercato europeo, che deriva dal maggior utilizzo della moneta elettronica e dei servizi di *e-banking* e dal conseguente minor ricorso ai servizi dello sportello tradizionale.

I ricavi dell'attività di gestione dei parcheggi, diminuiti nel 2010 del 5,6%, risentono presso l'Aeroporto di Milano Linate della chiusura del parcheggio multipiano per lavori

di ristrutturazione e presso l'Aeroporto di Milano Malpensa della maggiore propensione dei passeggeri all'utilizzo di parcheggi a tariffe più basse.

I ricavi dall'attività cargo, che includono i corrispettivi per l'utilizzo degli spazi adibiti alla gestione delle merci, sono rimasti sostanzialmente invariati nei due periodi (Euro 10.383 migliaia nel 2010 ed Euro 10.605 migliaia nel 2009).

I ricavi per servizi e altri ricavi includono, tra l'altro, ricavi per gestione "sale VIP" , biglietteria, corrispettivi per la fornitura di carburanti e lubrificanti, ricavi per progettazione e per servizi tecnici e amministrativi a terzi e a società controllate, rimborsi assicurativi, ricavi per servizi di sicurezza non regolamentati. L'incremento di Euro 3.768 migliaia nel 2010, rispetto al 2009 deriva principalmente dalla gestione "sale VIP" che nel 2009 sono state ristrutturate e da altri servizi di sicurezza a richiesta (*Fast-track*) nonché dalla rifocalizzazione di alcune attività presso il gestore con l'obiettivo di procedere all'efficientamento dei relativi processi gestionali e produttivi tra cui le attività di biglietteria.

2009 vs 2008

Nel corso del 2009 i ricavi di gestione *non aviation* si sono decrementati di Euro 8.380 migliaia (4,8%), passando da Euro 175.309 migliaia nel 2008 a Euro 166.929 migliaia nel 2009.

In particolare i ricavi *retail* hanno registrato una riduzione di Euro 8.623 migliaia e in dettaglio:

- i ricavi da *shops* (vendita al pubblico) si riducono del 7,8%, prevalentemente a seguito del *de-hubbing* di Alitalia, che ha determinato una notevole contrazione dei passeggeri in transito, parzialmente sostituiti da passeggeri di voli *Point to point*, con stili di consumo diversi;
- i ricavi *food & beverage* (ristorazione) nonostante una contrazione del traffico, si mantengono sostanzialmente in linea nei due periodi supportati dal miglioramento dell'offerta, dall'apertura di nuovi spazi che hanno sostenuto la maggiore propensione al consumo di alimenti e bevande da parte del passeggero che effettua Voli *Low cost*, solitamente non servito durante il volo;
- i ricavi da pubblicità si riducono del 29,2%, per effetto della contrazione della raccolta pubblicitaria verificatasi a livello internazionale su cui ha influito pesantemente la crisi economica e finanziaria;
- la voce "Altro" include sostanzialmente ricavi per noleggio autovetture e per la gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie.

I ricavi derivanti dall'attività di gestione dei parcheggi si riducono del 9,2% risentendo della parziale indisponibilità dei posti auto presso l'Aeroporto di Milano Malpensa per i lavori all'Hotel Sheraton e presso l'Aeroporto di Milano Linate per la costruzione del nuovo parcheggio multipiano, in un contesto di crisi economica che ha favorito la scelta di parcheggi a tariffa inferiore.

L'incremento di Euro 4.469 migliaia nel 2009 dei ricavi per servizi e altri ricavi deriva principalmente dal fatto che i servizi di biglietteria in precedenza non erano gestiti nel comparto *non aviation*, bensì nel comparto *handling* (*cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.3 del Documento di Registrazione).

Per ulteriori informazioni in merito al comparto *non aviation*, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2 del Documento di Registrazione.

Handling

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione:

Ricavi di gestione Handling	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi Handling)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Handling	139.458	100,0%	118.997	80,9%	141.956	82,3%	20.461	17,2%	(22.959)	(16,2%)
Logistica	-		28.094	19,1%	30.545	17,7%	(28.094)	(100,0%)	(2.451)	(8,0%)
Totale Ricavi di gestione Handling	**139.458**	**100,0%**	**147.091**	**100,0%**	**172.501**	**100,0%**	**(7.633)**	**(5,2%)**	**(25.410)**	**(14,7%)**

L'attività di logistica si riferisce interamente all'attività svolta da Malpensa Logistica Europa, società non più consolidata integralmente a partire dalla fine dell'esercizio 2009 (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.3 del Documento di Registrazione). Di seguito vengono pertanto commentati solo i ricavi di gestione connessi all'attività di *handling*.

2010 vs 2009

Nel corso del 2010, i ricavi di gestione derivanti dall'attività di *handling* si sono incrementati di Euro 20.461 migliaia (17,2%), passando da Euro 118.997 migliaia nel 2009 a Euro 139.458 migliaia nel 2010. Tale incremento include per Euro 14.883 migliaia il risarcimento non ricorrente ricevuto nel 2010 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per i danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione, ad opera del Ministero stesso, delle tariffe per l'attività di *handling* determinate per gli anni 1987, 1989 e 1990.

L'attività di *handling,* nel 2010, ha inoltre beneficiato di un incremento del 3,8% dei movimenti, del 7,3% del numero dei passeggeri e del 28,5% dei volumi di merci. Tali risultati sono stati favoriti dalla capacità del settore *handling* di mantenere il proprio portafoglio clienti, rivedendo i relativi contratti con un rialzo dei corrispettivi (come avvenuto per easyJet, Etihad Airways e Air China Cargo) e di acquisire alcuni importanti clienti fra i vettori che hanno iniziato a operare nell'Aeroporto di Milano Malpensa durante l'esercizio 2009 (Cathay Pacific, Jet Airways e Oman Air).

2009 vs 2008

Nel corso del 2009, i ricavi di *handling* si sono ridotti di Euro 22.959 migliaia (16,2%), passando da Euro 141.956 migliaia nel 2008 a Euro 118.997 migliaia nel 2009 per effetto principalmente del *De-hubbing* di Alitalia e della cessione delle attività di biglietteria a partire dal 1 ottobre 2009.

La contrazione del traffico (10,6% dei movimenti, 9,3% del numero di passeggeri e 17,2% dei volumi di merci) è stata tuttavia inferiore a quella determinata dal *De-hubbing* di Alitalia, grazie all'acquisizione di nuovi vettori che hanno iniziato ad operare principalmente nell'Aeroporto di Milano Malpensa nel 2009 e altri vettori in precedenza serviti da altri *Handler*.

Per ulteriori informazioni in merito al comparto *handling*, *cfr.*Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.3 del Documento di Registrazione.

Energia

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione energia suddiviso per tipologia:

Ricavi di gestione	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi Energia)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Vendita Energia Elettrica	34.582	65,4%	29.929	64,8%	36.588	73,9%	4.653	15,5%	(6.659)	(18,2%)
Vendita Energia Termica	13.353	25,2%	13.579	29,4%	12.501	25,3%	(226)	(1,7%)	1.078	8,6%
Altri Ricavi e Servizi	4.971	9,4%	2.688	5,8%	395	0,8%	2.283	84,9%	2.293	580,5%
Totale Ricavi di gestione Energia	**52.906**	**100,0%**	**46.196**	**100,0%**	**49.484**	**100,0%**	**6.710**	**14,5%**	**(3.288)**	**(6,6%)**

Di seguito si riportano i MWh prodotti dalla *business unit* energia, suddivisi tra energia elettrica e termica:

Mwh	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2010	2009	2008
Energia elettrica	453,7	422,9	387,1
Energia termica	347,5	321,7	309,6

La potenza installata della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa è la seguente (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1. del Documento di Registrazione):

Potenza elettrica (MWe)	70
Potenza termica (MWt)	62
Potenza frigorifera (MWf)	36

La potenza installata della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano di Linate è la seguente (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2. del Documento di Registrazione):

Potenza elettrica (MWe)	24
Potenza termica (MWt)	18

Per ulteriori informazioni in merito al comparto energia, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.4 del Documento di Registrazione.

2010 vs 2009

Nel corso del 2010, i ricavi di energia si sono incrementati di Euro 6.710 migliaia (14,5%), passando da Euro 46.196 migliaia nel 2009 a Euro 52.906 migliaia nel 2010.

Nell'esercizio 2010, i ricavi infrasettore sono stati pari a Euro 28.389 migliaia rispetto a Euro 27.720 migliaia del 2009.

Nel corso del 2010, l'incremento dei ricavi da energia elettrica deriva, principalmente, dall'aumento pari al 7,3% della produzione di energia elettrica di SEA Energia. Si

segnala che il Gruppo, nonostante l'incremento del traffico aereo, non ha aumentato i propri consumi di energia elettrica (rappresentati dai ricavi infrasettore) grazie all'implementazione di un piano di risparmio energetico, rendendo disponibile un maggiore volume di energia elettrica per la vendita sulla Borsa Elettrica. L'incremento dei volumi prodotti, in un contesto di crescita dei prezzi di vendita, ha determinato un aumento dei ricavi. L'incremento dei prezzi si è riflesso anche sui ricavi infrasettore, nonostante la riduzione dei consumi.

I ricavi derivanti dalla vendita di energia termica restano sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente. Tale fenomeno è l'effetto combinato di un incremento dei volumi ceduti compensato dal decremento del prezzo dell'energia termica. In particolare, sull'incremento della produzione di energia termica del 8,0% ha influito il pieno funzionamento della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate, la cui produzione è utilizzata in parte per l'approvvigionamento dei quartieri limitrofi al predetto scalo.

Gli altri ricavi si riferiscono principalmente alla vendita dei Certificati verdi generati dall'attività di teleriscaldamento della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate, alla cessione dei diritti ad emettere CO_2 in eccedenza rispetto al fabbisogno con primarie controparti di mercato *(cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1 del Documento di Registrazione) e ai rimborsi assicurativi per guasti subiti dagli impianti nel corso dell'anno precedente.

2009 vs 2008

Nel corso del 2009, i ricavi di energia sono diminuiti di Euro 3.288 migliaia (6,6%), passando da Euro 49.484 migliaia nel 2008 a Euro 46.196 migliaia nel 2009.

Nell'esercizio 2009, i ricavi infrasettore sono stati pari a Euro 27.720 migliaia rispetto a Euro 31.972 migliaia del 2008.

Nel corso del 2009 i ricavi derivanti dalla vendita di energia elettrica sono stati pari a Euro 29.929 migliaia del 2009 rispetto a Euro 36.588 migliaia del 2008; la variazione è stata determinata dall'aumento della produzione complessiva ed in particolare della vendita a terzi, in presenza di una significativa riduzione dei prezzi rispetto all'esercizio 2008 in cui il costo del petrolio si attestava a livelli eccezionalmente elevati.

I ricavi derivanti dalla vendita di energia termica sono stati pari a Euro 13.579 migliaia nel 2009 rispetto a Euro 12.501 migliaia del 2008 a fronte di un incremento dei volumi ed in particolare della vendita a terzi su cui ha influito l'avvio della produzione presso la Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate.

Gli altri ricavi si riferiscono principalmente alla cessione dei diritti ad emettere CO_2 in eccedenza rispetto al fabbisogno con primarie controparti di mercato e ai rimborsi assicurativi per guasti subiti dagli impianti nel corso dell'anno precedente.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 39.122 migliaia nel 2008 a Euro 31.144 migliaia nel 2009 ed Euro 48.366 migliaia nel 2010.

Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* rappresentativo della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione, e sono inclusi della *business unit aviation*. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione).

Costi del lavoro

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce costi del lavoro:

Costi del lavoro	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Salari, stipendi e Oneri sociali (*)	229.529	37,4%	231.357	38,4%	241.043	36,5%	(1.828)	(0,8%)	(9.686)	(4,0%)
Trattamento fine rapporto	11.631	1,9%	11.484	1,9%	11.663	1,8%	147	1,3%	(179)	(1,5%)
Altri costi del lavoro	7.299	1,2%	9.244	1,5%	13.438	2,0%	(1.945)	(21,0%)	(4.194)	(31,2%)
Totale	**248.459**	**40,5%**	**252.085**	**41,9%**	**266.144**	**40,3%**	**(3.626)**	**(1,4%)**	**(14.059)**	**(5,3%)**

(*) la voce include gli emolumenti e costi del consiglio di amministrazione.

Si riporta di seguito il numero medio dei dipendenti per categoria:

Numero medio dipendenti equivalenti (HDE)	Esercizio chiuso al 31 Dicembre									
	2010	%	2009	%	2008	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Dirigenti	52	1,0%	49	0,9%	50	0,9%	3	5,8%	-2	-3,1%
Quadri	273	5,4%	278	5,2%	284	5,3%	-5	-1,7%	-7	-2,3%
Impiegati	2.821	56,3%	3.090	57,7%	3.138	57,9%	-269	-8,7%	-48	-1,5%
Operai	1.868	37,3%	1.942	36,2%	1.943	35,9%	-74	-3,8%	0	0,0%
Totale	**5.014**	**100,0%**	**5.359**	**100,0%**	**5.415**	**100,0%**	**-345**	**-6,4%**	**-56**	**-1,0%**

2010 vs 2009

Nel corso del 2010, il costo del lavoro del Gruppo si è ridotto di Euro 3.626 migliaia (1,4%), passando da Euro 252.085 migliaia nel 2009 a Euro 248.459 migliaia nel 2010.

Si precisa che, escludendo dall'esercizio 2009 i costi di Malpensa Logistica Europa, il costo del lavoro registrerebbe un incremento del 2,0%, passando da Euro 243.682 migliaia nel 2009 a Euro 248.459 migliaia nel 2010, su cui incide il rinnovo del CCNL all'inizio del 2010.

Il numero medio di dipendenti equivalente (*HDE*), per contro, si è ridotto di 345 unità, principalmente per il proseguimento della procedura di mobilità iniziata nel 2009 e attiva fino a luglio 2011 e per effetto del deconsolidamento della società Malpensa Logistica Europa il cui organico medio nel 2009 includeva un numero di dipendenti pari a 195 unità.

Nel corso del 2010, il Gruppo ha beneficiato in misura minore, rispetto all'esercizio 2009, del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) con riferimento alle società SEA e SEA Handling. In particolare il ricorso agli ammortizzatori sociali ammonta a Euro 17,9 milioni per l'esercizio 2010 ed Euro 18,4 milioni per l'esercizio 2009.

2009 vs 2008

Nel corso del 2009, il costo del personale si è ridotto di Euro 14.059 migliaia (-5,3%), passando da Euro 266.144 migliaia nel 2008 a Euro 252.085 migliaia nel 2009. Tale fenomeno è principalmente riconducibile al permanere dello stato di crisi, che ha permesso al Gruppo di accedere a partire dall'aprile 2008 all'utilizzo di ammortizzatori sociali rappresentati dalla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e a procedure di

mobilità. In particolare il beneficio del Gruppo connesso al ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) è pari a Euro 18,4 milioni per l'esercizio 2009 ed Euro 11,2 milioni per l'esercizio 2008.

Il numero medio dei dipendenti si è ridotto di 56 unità principalmente per effetto del piano di mobilità siglato nel 2008 (*cfr.* Capitolo XVII, Paragrafo 17.1.1 del Documento di Registrazione).

Materiali di consumo

La voce "materiali di consumo" include principalmente l'acquisto di metano per la produzione di energia elettrica e termica attribuibile prevalentemente a SEA Energia, nonché gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.).

2010 vs 2009

Nell'esercizio 2010 i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di Euro 5.417 migliaia (12,6%) rispetto al precedente esercizio, passando da Euro 42.927 migliaia nel 2009 a Euro 48.344 migliaia nel 2010 per effetto principalmente dell'aumento dei consumi di metano connessi all'incremento della produzione di energia elettrica (7,2%), associato anche ad un lieve incremento del prezzo del metano stesso.

Si precisa che, escludendo dall'esercizio 2009 i costi di Malpensa Logistica Europa, i costi per i materiali di consumo registrerebbero un incremento del 15,6%, passando da Euro 41.836 migliaia nel 2009 a Euro 48.344 migliaia nel 2010.

2009 vs 2008

Nell'esercizio 2009 i costi per materiali di consumo hanno registrato una diminuzione di Euro 10.052 migliaia (19%) rispetto al precedente esercizio, passando da Euro 52.979 migliaia nel 2008 a Euro 42.927 migliaia nel 2009 a seguito dei minori costi per l'acquisto di metano dell'esercizio 2009, legato sia all'andamento del prezzo di approvvigionamento del mercato sia alla rinegoziazione del contratto di fornitura, pur in presenza di un incremento della produzione.

Costi industriali

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce costi industriali:

Costi industriali	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Costi di manutenzione ordinaria	38.198	6,2%	36.204	6,0%	31.742	4,8%	1.994	5,5%	4.462	14,1%
Servizio antincendio negli aeroporti	6.462	1,1%	6.434	1,1%	6.929	1,0%	28	0,4%	(495)	(7,1%)
Acquisti di servizi industriali	31.608	5,1%	33.547	5,6%	34.220	5,2%	(1.939)	(5,8%)	(673)	(2,0%)
Altri costi industriali	9.969	1,6%	24.192	4,0%	26.763	4,0%	(14.223)	(58,8%)	(2.571)	(9,6%)
Totale	**86.237**	**14,0%**	**100.377**	**16,7%**	**99.654**	**15,1%**	**(14.140)**	**(14,1%)**	**723**	**0,7%**

2010 vs 2009

Nell'esercizio 2010, i costi industriali sono diminuiti di Euro 14.140 migliaia rispetto all'esercizio precedente (14,1%), passando da Euro 100.377 migliaia (16,7% dei ricavi) nel 2009 a Euro 86.237 migliaia (14,0% dei ricavi) nel 2010.

Si precisa che, escludendo dai costi dell'esercizio 2009 i costi relativi a Malpensa Logistica Europa, i costi industriali si incrementano del 2,5% passando da Euro 84.142 migliaia (14,0% dei ricavi nel 2009) a Euro 86.237 migliaia (14,0% dei ricavi nel 2010). Tale variazione deriva principalmente dai costi di manutenzione ordinaria (da Euro 36.204 migliaia nel 2009 a Euro 38.198 migliaia nel 2010) a fronte di maggiori manutenzioni effettuate sugli impianti degli Aeroporti di Milano.

I costi per il servizio di antincendio negli aeroporti sono rimasti sostanzialmente invariati nei due periodi.

Gli acquisti di servizi industriali includono costi di pulizia, noleggi di attrezzature ed autoveicoli, costi di telefonia, prestazioni per assistenza dei disabili, spese di vigilanza, spese di energia elettrica. La riduzione di Euro 1.939 migliaia dell'esercizio 2010 rispetto al 2009 è riconducibile per Euro 1.371 migliaia all'uscita dal perimetro di consolidamento di Malpensa Logistica Europa.

Gli altri costi industriali, su cui ha maggiormente impattato l'uscita di Malpensa Logistica Europa dal perimetro di consolidamento, includono trasporto merci, servizi doganali e di terzi, servizi di smaltimento rifiuti, emergenza neve e controllo radiogeno e costi per assicurazioni. Nel 2010 si riducono di Euro 14.223 migliaia, anche a seguito della riduzione dei costi per assicurazioni, a fronte della rinegoziazione dei contratti assicurativi annuali a condizioni più vantaggiose rispetto a quelle in essere nel precedente esercizio, a seguito della variazione del profilo di rischio del Gruppo.

2009 vs 2008

Nell'esercizio 2009 i costi industriali si sono incrementati di Euro 723 migliaia (0,7%), passando da Euro 99.654 migliaia (15,1% dei ricavi) nel 2008 a Euro 100.377 migliaia (16,7% dei ricavi) nel 2009.

I costi di manutenzione ordinaria si incrementano (da Euro 31.742 migliaia nel 2008 a Euro 36.204 migliaia nel 2009) a fronte di maggiori manutenzioni effettuate su fabbricati e piste degli Aeroporti di Milano e sulla Centrale di cogenerazione di SEA Energia presso l'Aeroporto di Milano Malpensa.

I costi per servizi antincendio negli aeroporti e gli acquisti di servizi industriali non registrano significative variazioni nei due periodi.

La riduzione degli altri costi industriali deriva sostanzialmente dalla riduzione dei costi assicurativi a fronte della rinegoziazione dei contratti assicurativi annuali a condizioni più vantaggiose rispetto a quelle in essere nel precedente esercizio, a seguito della variazione del profilo di rischio del Gruppo.

Costi amministrativi

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce costi amministrativi.

Costi amministrativi	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	2010	%	2009 Riposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Canone concessorio	5.828	0,9%	7.817	1,3%	6.791	1,0%	(1.989)	(25,4%)	1.026	15,1%
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	5.721	0,9%	5.995	1,0%	5.451	0,8%	(274)	(4,6%)	544	10,0%
Altri costi amministrativi	22.834	3,7%	20.605	3,4%	20.925	3,2%	2.229	10,8%	(320)	(1,5%)
Totale costi amministrativi	**34.383**	**5,6%**	**34.417**	**5,7%**	**33.167**	**5,0%**	**(34)**	**(0,1%)**	**1.250**	**3,8%**

2010 vs 2009

Nell'esercizio 2010 i costi amministrativi sono sostanzialmente in linea con i costi dell'esercizio 2009 passando da Euro 34.417 migliaia (5,7% dei ricavi) nel 2009 a Euro 34.383 migliaia (5,6% dei ricavi) nel 2010. Si precisa che, escludendo dai costi amministrativi dell'esercizio 2009 la contribuzione di Malpensa Logistica Europa, gli stessi si incrementano del 2,5%, passando da Euro 33.546 migliaia (5,6% dei ricavi) a Euro 34.383 migliaia (5,6% dei ricavi).

Il canone concessorio si decrementa di Euro 1.989 migliaia rispetto all'esercizio 2009 per effetto dalla non applicazione, per l'anno 2010, dell'incremento del canone aeroportuale demaniale previsto dall'art. 1 della Legge 296 del 27 dicembre 2006 (Finanziaria 2007) per il solo triennio 2007-2009.

I canoni relativi a licenze d'uso *hardware* e *software* rimangono sostanzialmente invariati nei due periodi.

Gli altri costi amministrativi includono prestazioni professionali per servizi legali e tecnici, consulenze strategiche, spese di pubblicità, affitti passivi, oneri tributari e altri costi minori. In dettaglio si registrano incrementi nelle seguenti voci: costi relativi agli oneri tributari, oneri di pubblicità e prestazioni professionali per servizi legali.

2009 vs 2008

Nell'esercizio 2009 i costi amministrativi sono sostanzialmente in linea con il precedente esercizio passando da Euro 33.167 migliaia nel 2008 (5,0% dei ricavi) a Euro 34.417 migliaia nel 2009 (5,7% dei ricavi).

In particolare, il canone concessorio registra un incremento di Euro 1.026 migliaia. In dettaglio, il costo dell'esercizio 2008 includeva un provento pari a Euro 1.776 migliaia e riferito a un maggior accantonamento dell'esercizio 2007. Al netto di tale effetto il canone si ridurrebbe di Euro 750 migliaia nel 2009 rispetto al 2008, coerentemente con la riduzione del traffico di passeggeri e merci.

I canoni relativi alle licenze d'uso *hardware* e *software* nonché gli altri costi amministrativi rimangono sostanzialmente in linea nel 2009 rispetto al 2008.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 36.908 migliaia nel 2008 a Euro 29.309 migliaia nel 2009 ed Euro 45.691 migliaia nel 2010.

Tali costi rappresentano il costo alle opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella *business unit aviation*. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione).

Margine operativo lordo /EBITDA

Nelle seguenti tabelle sono riportate la composizione del Margine Operativo Lordo – EBITDA e dell'EBITDA Gestionale per *business unit* rapportato ai ricavi di gestione della rispettiva *business unit*, coerentemente con le definizioni riportate nel Capitolo III, Paragrafo 3.2 del Documento di Registrazione.

EBITDA - per *Business Unit*	**Esercizio chiuso al 31 dicembre**									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi di ciascuna Business Unit)	**2010**	**%**	**2009 Riesposto**	**%**	**2008 Riesposto**	**%**	**Variazioni 2010-2009**	*%*	**Variazioni 2009-2008**	*%*
Aviation	47.203	14,8%	59.735	19,2%	79.000	23,4%	(12.532)	(21,0%)	(19.265)	(24,4%)
Non Aviation	84.251	49,6%	95.337	57,1%	116.368	66,4%	(11.086)	(11,6%)	(21.031)	(18,1%)
Handling	7.175	5,1%	(21.148)	(14,4%)	(31.084)	(18,0%)	28.323	(133,9%)	9.936	(32,0%)
Energia	12.414	23,5%	8.839	19,1%	7.773	15,7%	3.575	40,4%	1.066	13,7%
Totale EBITDA	**151.043**	**24,6%**	**142.763**	**23,7%**	**172.057**	**26,0%**	**8.280**	**5,8%**	**(29.294)**	**(17,0%)**

EBITDA gestionale - per *business unit*	**Esercizio chiuso al 31 dicembre**									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi di ciascuna Business Unit)	**2010**	**%**	**2009 Riesposto**	**%**	**2008 Riesposto**	**%**	**Variazioni 2010-2009**	*%*	**Variazioni 2009-2008**	*%*
Aviation	43.806	16,2%	52.213	19,0%	67.485	23,4%	(8.407)	(16,1%)	(15.272)	(22,6%)
Non Aviation	84.251	49,6%	95.337	57,1%	116.368	66,4%	(11.086)	(11,6%)	(21.031)	(18,1%)
Handling	(7.708)	(6,2%)	(22.641)	(18,4%)	(33.167)	(22,7%)	14.933	(66,0%)	10.526	(31,7%)
Energia	12.414	23,5%	8.839	19,1%	7.773	15,7%	3.575	40,4%	1.066	13,7%
Totale EBITDA gestionale	**132.763**	**24,1%**	**133.748**	**24,7%**	**158.459**	**27,1%**	**(985)**	**(0,7%)**	**(24.711)**	**(15,6%)**

L'EBITDA della *business unit aviation* include gli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 per Euro 2.675 migliaia nel 2010, Euro 2.435 migliaia nel 2009 ed Euro 654 migliaia nel 2008.

Gli esercizi 2009 e 2008 includono la contribuzione all'EBITDA di Malpensa Logistica Europa rispettivamente per Euro 1.493 migliaia ed Euro 2.083 migliaia.

2010 vs 2009

L'EBITDA *aviation* si decrementa da Euro 59.735 migliaia nel 2009 a Euro 47.203 migliaia nel 2010. Tale riduzione è coerente con la riduzione dei ricavi esposta al precedente paragrafo e che deriva (i) dal fatto che l'esercizio 2009 includeva maggiori contributi in conto esercizio ricevuti principalmente da Dufrital per lo sviluppo del traffico (Euro 722 migliaia nel 2010 ed Euro 5.087 migliaia nel 2009), (ii) dalla riduzione dei ricavi dei servizi di *de-icing* dell'esercizio 2010, e (iii) dalla riduzione delle tariffe indicate da ENAC per l'attività di *refuelling*. Su tale risultato incide anche l'aumento del costo del lavoro determinato dal rinnovo del CCNL intervenuto nel 2010.

L'EBITDA *non aviation*, nonostante il buon andamento dei ricavi, si decrementa di Euro 11.086 migliaia. Su tale risultato incide l'incremento del costo del lavoro determinato dal rinnovo del CCNL intervenuto nel 2010 su un organico che, sin dalla seconda metà del

2009 ha registrato degli incrementi correlati alla rifocalizzazione su talune attività di servizi (quali biglietteria, officine manutentive), in precedenza svolte nel segmento *handling*. Tale trasferimento di attività consente al gestore di offrire a terzi una più ampia gamma di servizi in un contesto di maggiore efficienza dei costi favorito anche dai processi di revisione organizzativa in atto nelle rispettive aree.

Per quanto riguarda l'*handling*, l'esercizio 2010 include Euro 14.883 migliaia relativi alla quota capitale rivalutata del risarcimento non ricorrente ricevuto nel 2010 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Al netto di tale ricavo non ricorrente, l'EBITDA dell'esercizio 2010 sarebbe stato pari ad un valore negativo di Euro 7.708 migliaia, in miglioramento di Euro 13.440 migliaia rispetto al 2009. Tale risultato conferma il *trend* di recupero di redditività della *business unit*, su cui hanno favorevolmente inciso le operazioni di revisione organizzativa intraprese dal Gruppo, fra cui la focalizzazione nelle attività *core* del segmento *handling*, il recupero di produttività, la prosecuzione dell'utilizzo di ammortizzatori sociali.

Per quanto riguarda l'energia, l'EBITDA si incrementa di Euro 3.575 migliaia nel 2010 rispetto al 2009. Tale incremento beneficia principalmente delle cessioni dei Certificati verdi effettuate nel corso del 2010, e non presenti nell'esercizio precedente, per Euro 2.801 migliaia, nonché dalle condizioni più favorevoli del contratto di approvvigionamento di gas metano e dalla favorevole dinamica dei prezzi di mercato di vendita.

2009 vs 2008

L'EBITDA *aviation* si decrementa da Euro 79.000 migliaia nel 2008 a Euro 59.735 migliaia nel 2009. Tale riduzione è coerente con la riduzione dei ricavi esposta al precedente paragrafo e che risente dalla significativa discesa di traffico registrata nel 2009 a seguito del *De-hubbing* di Alitalia. L'esercizio 2008, inoltre, risente positivamente del provento non ricorrente rappresentato dal risarcimento non ricorrente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di Euro 9.823 migliaia a seguito della sentenza del TAR della Lombardia. Per contro, l'esercizio 2009 include maggiori contributi in conto esercizio ricevuti principalmente da Dufrital per lo sviluppo del traffico (Euro 5.087 migliaia nel 2009 ed Euro 1.038 migliaia nel 2008).

L'EBITDA *non aviation* risente della contrazione dei ricavi e si decrementa di Euro 21.031 migliaia, subendo gli effetti della crisi economica internazionale che ha penalizzato le attività di tale segmento dell'intero comparto aeroportuale europeo, in un contesto reso ancora più complesso per SEA dalla modifica dei profili dei passeggeri determinata dal mutamento del traffico gestito dall'Aeroporto di Milano Malpensa dal modello *Hub* al modello *Point to point*, comportando una variazione della tipologia di passeggero e della conseguente tipologia di acquisti effettuati in aeroporto.

Il *trend* di recupero di efficienza della *business unit handling* si è manifestato già nel corso del 2009, in cui si registra una diminuzione della perdita operativa di Euro 10.526 migliaia, passando da Euro 33.167 migliaia nel 2008 a Euro 22.641 migliaia del 2009. Tale fenomeno è stato favorito dalle attività di revisione organizzativa intraprese dal Gruppo e dalla tenuta dei livelli di quote di mercato rese possibili dalla qualità dei servizi offerti. Su tale risultato influisce inoltre il maggior ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, accordata dal mese di aprile 2008.

Per quanto riguarda l'energia, l'EBITDA si incrementa di Euro 1.066 migliaia nel 2009 rispetto al 2008. Tale incremento beneficia delle cessioni dei diritti ad emettere CO_2 in eccedenza rispetto al fabbisogno per Euro 845 migliaia.

Ammortamenti

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce ammortamenti:

Ammortamenti	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	21.975	3,6%	22.348	3,7%	23.114	3,5%	(373)	(1,7%)	(766)	(3,3%)
Ammortamento immobilizzazioni materiali	14.938	2,4%	18.473	3,1%	23.993	3,6%	(3.535)	(19,1%)	(5.520)	(23,0%)
Totale ammortamenti	**36.913**	**6,0%**	**40.821**	**6,8%**	**47.107**	**7,1%**	**(3.908)**	**(9,6%)**	**(6.286)**	**(13,3%)**

L'andamento degli ammortamenti nel triennio riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dalla Società.

L'ammortamento relativo alle immobilizzazioni immateriali include principalmente l'ammortamento dei diritti per beni in concessione, pari a Euro 19.138 migliaia nel 2010, Euro 20.290 migliaia nel 2009 ed Euro 20.850 migliaia nel 2008.

Accantonamenti e svalutazioni

Nella seguente tabella è riportata la composizione degli accantonamenti e svalutazioni.

Accantonamenti e svalutazioni	Esercizio chiuso al 31 dicembre									
(Migliaia di Euro e percentuale sui ricavi)	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Svalutazione netta dei crediti	1.865	0,3%	22.479	3,7%	54.781	8,3%	(20.614)	(91,7%)	(32.302)	(59,0%)
Svalutazioni di immobilizzazioni	(2.764)	-	-	-	2.579	0,4%	(2.764)	(100,0%)	(2.579)	(100,0%)
Accantonamenti netti ai fondi per oneri futuri	7.186	1,2%	8.895	1,5%	5.085	0,8%	(1.709)	(19,2%)	3.810	74,9%
Accantonamenti fondo di ripristino e sostituzione	9.978	1,6%	8.688	1,4%	8.248	1,2%	1.290	14,8%	440	(100,0%)
Totale accantonamenti e svalutazioni	**16.265**	**2,6%**	**40.062**	**6,7%**	**70.693**	**10,7%**	**(23.797)**	**(59,4%)**	**(30.631)**	**(43,3%)**

2010 vs 2009

Nell'esercizio 2010, gli accantonamenti e svalutazioni si decrementano di Euro 23.797 migliaia, passando da Euro 40.062 migliaia nel 2009 a Euro 16.265 migliaia nel 2010, principalmente per effetto delle minori svalutazioni dei crediti.

In particolare, l'esercizio 2009 includeva svalutazioni nette dei crediti di Euro 22.479 migliaia relative ad accantonamenti che tengono conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali. Per contro, l'esercizio 2010 beneficia della favorevole definizione di alcuni contenziosi iniziati in esercizi precedenti, per i quali l'Emittente aveva provveduto ad iscrivere gli opportuni accantonamenti e per i quali sono stati rilevati, nel corso del 2010, i relativi scioglimenti.

Si precisa che gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti degli esercizi 2010 e 2009 includono rilasci rispettivamente di Euro 8.073 migliaia ed Euro 4.260 migliaia conseguenti la chiusura di alcuni contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei relativi rischi. In aggiunta, si precisa che gli accantonamenti a fondo svalutazioni includono accantonamenti non ricorrenti per Euro 6.048 migliaia ed Euro 13.319 migliaia, rispettivamente nel 2010 e nel 2009. Tali accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in

essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, Nota 15, del Documento di Registrazione).

Nell'esercizio 2010 il Gruppo ha iscritto ripristini di valore di immobilizzazioni per Euro 2.764 migliaia.

Gli accantonamenti netti a fondi per oneri futuri includono oneri per gli interventi di contenimento e abbattimento del rumore, oneri in materia di lavoro a seguito della revisione dell'assetto organizzativo del Gruppo, nonché relativi a contenziosi minori. Si precisa che gli accantonamenti netti ai fondi per oneri futuri degli esercizi 2010 e 2009 includono rilasci rispettivamente Euro 3.920 migliaia ed Euro 874 migliaia conseguenti la chiusura di alcuni contenziosi per i quali negli scorsi esercizi sono stati previsti accantonamenti a copertura dei relativi rischi.

Gli accantonamenti ai fondi di ripristino e sostituzione accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione.

2009 vs 2008

Nell'esercizio 2009 gli accantonamenti e svalutazioni si riducono di Euro 30.631 migliaia, passando da Euro 70.693 migliaia nel 2008 a Euro 40.062 migliaia nel 2009.

In particolare, l'esercizio 2008 include:

- svalutazioni nette di crediti per Euro 54.781 migliaia connesse sostanzialmente alla procedura di amministrazione straordinaria del Gruppo Alitalia e ad altri crediti minori;
- svalutazioni di immobilizzazioni per Euro 2.579 migliaia riferite principalmente a investimenti su fabbricati non più utilizzati dalla controllata Malpensa Logistica Europa per Euro 1.334 migliaia e alla dismissione di due turbine di cogenerazione da parte della controllata SEA Energia per Euro 1.219 migliaia.

Per quanto riguarda il contenuto delle svalutazioni dei crediti relativi all'esercizio 2009, si rimanda al precedente commento 2010 vs 2009.

Si precisa che le svalutazioni nette dei crediti degli esercizi 2009 e 2008 includono rilasci rispettivamente pari ad Euro 4.260 migliaia ed Euro 3.558 migliaia. In aggiunta si precisa che gli accantonamenti a fondo svalutazioni includono accantonamenti non ricorrenti per Euro 13.319 migliaia ed Euro 41.793 migliaia rispettivamente nel 2009 e nel 2008, relativi principalmente all'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria delle società del Gruppo Alitalia.

Infine, si evidenzia un incremento pari a Euro 3.810 migliaia degli accantonamenti netti al fondo oneri futuri nel 2009, principalmente dovuto all'accantonamento di oneri per gli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore. Si precisa che gli accantonamenti netti ai fondi rischi e oneri degli esercizi 2009 e 2008 includono rilasci rispettivamente di Euro 874 migliaia ed Euro 9.826 migliaia.

Gli accantonamenti ai fondi di ripristino e sostituzione accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce proventi e oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni	Esercizio chiuso al 31 dicembre						
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	5.412	3.978	9.114	1.434	36,0%	(5.136)	(56,4%)
Altri proventi da partecipazioni	155	31.416	2.010	(31.261)	(99,5%)	29.406	1463,0%
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	**5.567**	**35.394**	**11.124**	**(29.827)**	**(84,3%)**	**24.270**	**218,2%**

2010 vs 2009

Nell'esercizio 2010 i proventi netti da partecipazioni sono diminuiti di Euro 29.827 migliaia, passando da Euro 35.394 migliaia nel 2009 a Euro 5.567 migliaia nel 2010. Tale decremento deriva sostanzialmente dal fatto che l'esercizio 2009 includeva Euro 26.433 migliaia relativi alla plusvalenza generata dalla cessione del 19% del capitale sociale detenuto da SEA in SACBO ed Euro 4.771 migliaia relativi alla plusvalenza generata dalla cessione del 75% della partecipazione detenuta dall'Emittente nel capitale sociale di Malpensa Logistica Europa.

Infine, si segnala che i risultati delle valutazioni effettuate con il metodo del patrimonio netto delle società collegate hanno registrato un incremento di Euro 1.434 migliaia, connesso sostanzialmente al buon andamento di SACBO.

2009 vs 2008

Nell'esercizio 2009, i proventi netti da partecipazioni sono aumentati di Euro 24.270 migliaia, passando da Euro 11.124 migliaia (nel 2008) a Euro 35.934 migliaia (nel 2009). Per quanto riguarda l'esercizio 2009, si veda quanto esposto nel precedente commento 2010 vs 2009.

Infine, si segnala che i risultati delle valutazioni effettuate con il metodo del patrimonio netto delle società collegate hanno registrato nel 2009 un decremento di Euro 5.136 migliaia rispetto al 2008, connesso sostanzialmente alla riduzione della percentuale di possesso dell'Emittente di SACBO (dal 49,979% nel 2008 al 30,979% nel 2009).

Proventi e oneri finanziari

Nella seguente tabella è riportata la composizione della voce proventi e oneri finanziari:

Proventi (oneri) finanziari	Esercizio chiuso al 31 dicembre						
(Migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto	Variazioni 2010-2009	%	Variazioni 2009-2008	%
Utili su cambi	74	912	120	(838)	(91,9%)	792	660,0%
Altri proventi finanziari	18.129	5.161	7.266	12.968	251,3%	(2.105)	(29,0%)
Totale proventi finanziari	**18.203**	**6.073**	**7.386**	**12.130**	**199,7%**	**(1.313)**	**(17,8%)**
Interessi passivi su finanziamenti	(7.466)	(13.269)	(25.166)	5.803	(43,7%)	11.897	(47,3%)
Altri interessi passivi	(11.756)	(13.488)	(19.905)	1.732	(12,8%)	6.417	(32,2%)
Totale oneri finanziari	**(19.222)**	**(26.757)**	**(45.071)**	**7.535**	**(28,2%)**	**18.314**	**(40,6%)**
Totale proventi (oneri) finanziari	**(1.019)**	**(20.684)**	**(37.685)**	**19.665**	**(95,1%)**	**17.001**	**(45,1%)**

2010 vs 2009

Gli oneri finanziari netti si riducono nel corso del 2010 di Euro 19.665 migliaia, passando da Euro 20.684 migliaia nel 2009 a Euro 1.019 migliaia nel 2010. Tale variazione è dovuta principalmente:

- per Euro 12.456 migliaia all'effetto positivo non ricorrente della quota interessi relativa al risarcimento non ricorrente ottenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per i danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione, ad opera del Ministero stesso, delle tariffe per l'attività di *handling* per gli anni 1987, 1989 e 1990;
- per Euro 5.803 migliaia alla riduzione degli interessi passivi sull'indebitamento finanziario del Gruppo, spiegata dalla riduzione dell'indebitamento medio del Gruppo e dalla riduzione dei tassi di interesse di mercato.

Si precisa che la voce "proventi finanziari" includono principalmente:

- l'effetto non ricorrente della quota interessi relativa al risarcimento non ricorrente ottenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il solo esercizio 2010 pari a Euro 12.456 migliaia;
- la variazione positiva del *fair value* sui derivati a copertura dei tassi di interesse (negativa con riferimento all'esercizio 2009 e inclusa nella voce "altri interessi passivi") per Euro 3.556 migliaia nel 2010;
- il provento derivante dall'attualizzazione del fondo benefici dipendenti per Euro 1.571 migliaia nel 2010 e Euro 2.572 migliaia nel 2009;
- il provento derivante dall'attualizzazione dei crediti per Euro 95 migliaia nel 2010 e Euro 1.625 migliaia nel 2009;
- gli interessi attivi su contratti derivati per Euro 266 migliaia per il solo esercizio 2009.

La voce "altri interessi passivi" include principalmente:

- gli oneri finanziari per l'applicazione dell'IFRIC 12 per Euro 3.819 migliaia nel 2010 ed Euro 4.051 migliaia nel 2009;
- gli interessi passivi per *leasing* per il solo esercizio 2010 pari a Euro 1.025 migliaia;
- gli "*interest cost*" connessi ai fondi del personale per Euro 3.096 migliaia nel 2010 ed Euro 3.986 migliaia nel 2009;
- gli interessi passivi su contratti derivati per Euro 3.486 migliaia nel 2010 ed Euro 2.836 migliaia nel 2009;
- la variazione negativa del *fair value* sui derivati (con riferimento al solo esercizio 2009 per Euro 2.026 migliaia.

2009 vs 2008

Gli oneri finanziari netti si riducono nel corso del 2009 di Euro 17.001 migliaia, passando da Euro 37.685 migliaia nel 2008 a Euro 20.684 migliaia nel 2009, in relazione principalmente a:

- la riduzione degli interessi passivi sull'indebitamento finanziario del Gruppo SEA per Euro 11.897 migliaia, spiegata dalla riduzione dell'indebitamento medio del Gruppo e dalla contrazione dei tassi di interesse di mercato;

- i minori oneri per Euro 7.160 migliaia connessi all'aggiornamento dei parametri di riferimento per il calcolo attuariale dei crediti finanziari e del trattamento di fine rapporto.

Si precisa che la voce "proventi finanziari" includono principalmente:

- il provento derivante dall'attualizzazione del fondo benefici dipendenti per Euro 2.572 migliaia nel 2009 (negativo con riferimento all'esercizio 2008 e incluso nella voce "altri interessi passivi");
- il provento derivante dall'attualizzazione dei crediti per Euro 1.625 migliaia nel 2009 e Euro 2.500 migliaia nel 2008;
- gli interessi attivi su contratti derivati per Euro 899 migliaia per il solo esercizio 2008;
- l'effetto non ricorrente della quota interessi relativa al risarcimento non ricorrente ottenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il solo esercizio 2008 pari a Euro 1.228 migliaia.

La voce "altri interessi passivi" include principalmente:

- gli oneri finanziari per l'applicazione dell'IFRIC 12 per Euro 4.051 migliaia nel 2009 ed Euro 4.348 migliaia nel 2008;
- gli "*interest cost*" connessi ai fondi del personale per Euro 3.986 migliaia nel 2009 e Euro 9.449 migliaia nel 2008;
- gli interessi passivi su contratti derivati per Euro 2.836 migliaia per il solo esercizio 2009;
- la variazione negativa del *fair value* sui derivati negativa con riferimento all'esercizio 2009 per Euro 2.026 migliaia e all'esercizio 2008 per Euro 4.160 migliaia.

Imposte dell'esercizio

Di seguito si evidenzia la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria effettiva e quella teorica per il triennio 2010-2008:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	2010		2009 Riesposto		2008 Riesposto	
Utile prima delle imposte	102.413		76.590		27.696	
Imposte sul reddito teoriche	28.164	27,5%	21.062	27,5%	7.616	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	(1.915)	-1,9%	(10.511)	-13,7%	172	0,6%
Beneficio affrancamento quadro EC	-		-		(4.413)	-15,9%
IRAP	12.778	12,5%	11.511	15,0%	11.178	40,4%
Altro	253	0,2%	803	1,0%	393	1,4%
Totale	**39.280**	**38,4%**	**22.865**	**29,9%**	**14.946**	**54,0%**

L'incremento dell'incidenza dell'onere fiscale effettivo del 2010, rispetto a quello del 2009, è sostanzialmente ascrivibile all'assenza di sostanziali benefici connessi all'applicazione del regime "*participation exemption*", contrariamente a quanto avvenuto nell'esercizio 2009.

Si rileva, inoltre, che il valore assoluto dell'IRAP, che rimane sostanzialmente invariato nei tre esercizi posti a confronto, assume un peso significativamente superiore nell'esercizio 2008 in considerazione del minor risultato ante imposte di tale esercizio.

Risultato netto

2010 vs 2009

Per effetto di quanto sopra esposto il risultato netto del periodo si incrementa di Euro 9.408 migliaia, passando da Euro 53.725 migliaia (8,9% dei ricavi) nel 2009 a Euro 63.133 migliaia (10,3% dei ricavi) nel 2010. Si precisa che, come indicato nella premessa al presente Capitolo:

- l'utile dell'esercizio 2010 include il risarcimento non ricorrente dei danni subiti a causa della illegittima decurtazione, delle tariffe per le attività di *handling* per Euro 27.339 migliaia;
- l'utile dell'esercizio 2009 include la plusvalenza generata dalla cessione del 19% del capitale sociale detenuto da SEA in SACBO di Euro 26.433 migliaia e la plusvalenza generata dalla cessione del 75% della partecipazione detenuta da SEA in Malpensa Logistica Europa di Euro 4.771 migliaia;
- l'utile di entrambi gli esercizi include i contributi in conto esercizio ricevuti principalmente da Dufrital per lo sviluppo del traffico, il cui valore ammonta a Euro 722 migliaia nel 2010 e ad Euro 5.087 migliaia nel 2009 ed include accantonamenti al fondo svalutazione crediti non ricorrenti di Euro 6.048 migliaia nel 2010 ed Euro 13.319 migliaia nel 2009.

2009 vs 2008

Per effetto di quanto sopra esposto il risultato netto del periodo si incrementa di Euro 40.975 migliaia, passando da Euro 12.750 migliaia (1,9% dei ricavi) nel 2008 a Euro 53.725 migliaia (8,9% dei ricavi) nel 2009. Si precisa che, come indicato nella premessa al presente Capitolo che:

- l'utile dell'esercizio 2009 include la plusvalenza generata dalla cessione del 19% del capitale sociale detenuto da SEA in SACBO di Euro 26.433 migliaia e la plusvalenza generata dalla cessione del 75% della partecipazione detenuta da SEA in Malpensa Logistica Europa di Euro 4.771 migliaia;
- l'utile dell'esercizio 2008 include il risarcimento non ricorrente dal Ministero dei Trasporti di Euro 11.051 migliaia;
- l'utile di entrambi gli esercizi include i contributi in conto esercizio ricevuti principalmente da Dufrital per lo sviluppo del traffico, il cui valore ammonta a Euro 5.087 migliaia nel 2009 e Euro 1.038 migliaia nel 2008, ed include gli accantonamenti a fondo svalutazione crediti non ricorrenti di Euro 13.319 migliaia nel 2009 ed Euro 41.793 migliaia nel 2008.

9.2.4 *Informazioni riguardanti politiche o fattori di natura governativa, economica, fiscale, monetaria o politica che abbiano avuto, o potrebbero avere, direttamente o indirettamente, ripercussioni significative sull'attività del Gruppo*

Il Gruppo opera in un regime convenzionale. Tale regime convenzionale ha un impatto significativo sull'operatività e i risultati economici del Gruppo (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7 del Documento di Registrazione).

CAPITOLO X - RISORSE FINANZIARIE

Premessa

Nel presente Capitolo è riportata l'analisi della situazione finanziaria del Gruppo al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, nonché dei flussi di cassa per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 e per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

Per quanto riguarda le fonti dalle quali sono estratte le informazioni contenute nel presente Capitolo, e le relative modalità di presentazione, si rimanda a quanto descritto al Capitolo III, paragrafo della "Premessa" e Capitolo XX, Paragrafo 20.1 del Documento di Registrazione.

10.1 Risorse finanziarie del Gruppo

Di seguito si riporta il dettaglio della composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, determinato secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28/07/2006 ed in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

			Al 31 dicembre		
	(importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2011	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
A.	Disponibilità Liquide (*)	(51.035)	(23.465)	(25.774)	(29.922)
B.	Altre Disponibilità Liquide	-	-	-	-
C.	Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-	-
D.	**Liquidità (A)+(B)+ (C)**	**(51.035)**	**(23.465)**	**(25.774)**	**(29.922)**
E.	**Crediti finanziari**	**(2.260)**	**(9.504)**	**(24.136)**	**(57.984)**
F.	Debiti finanziari correnti	-	20.500	6.000	28.913
G.	Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	35.821	37.793	37.024	36.385
H.	Altri debiti finanziari correnti	5.105	14.990	29.743	64.498
I.	**Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)**	**40.926**	**73.283**	**72.767**	**129.796**
J.	**Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)**	**(12.369)**	**40.314**	**22.857**	**41.890**
K.	Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	314.485	301.252	339.061	360.603
L.	Obbligazioni emesse	-	-	-	-
M.	Altri debiti finanziari non correnti	2.233	3.128	-	-
N.	**Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)**	316.718	304.380	339.061	360.603
O.	**Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)**	**304.349**	**344.694**	**361.918**	**402.493**

(*) Include la liquidità vincolata al pagamento delle quote capitali in scadenza nel semestre successivo di taluni finanziamenti su raccolta BEI (come meglio specificato nella successiva lettera A) per Euro 9.378 migliaia al 30 giugno 2011, Euro 9.662 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 6.192 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 6.750 migliaia al 31 dicembre 2008.

Al 30 giugno 2011, il Gruppo SEA dispone di linee di credito deliberate per Euro 261,1 milioni (Euro 362,6 milioni al 31 dicembre 2010, Euro 300,1 milioni al 31 dicembre 2009 ed Euro 309,1 milioni al 31 dicembre 2008), di cui irrevocabili non utilizzate per Euro 140 milioni (Euro 170 milioni al 31 dicembre 2010, Euro 170 milioni al 31

dicembre 2009 ed Euro 185 milioni al 31 dicembre 2008). Le linee di credito irrevocabili sono così ripartite:

i) Euro 90 milioni di linee di credito non *revolving* (Euro 120 milioni al 31 dicembre 2010, Euro 120 milioni al 31 dicembre 2009 ed Euro 135 milioni al 31 dicembre 2008) intermediate da primari istituti bancari su raccolta BEI, correlate alla realizzazione di interventi infrastrutturali sull'Aeroporto di Milano Malpensa; tali linee di credito hanno vita media residua, al 30 giugno 2011, superiore a 15 anni;

ii) Euro 50 milioni (Euro 50 milioni al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008) di una linea di credito *revolving* (utilizzabile in *tranche* di durata compresa fra i 3 e i 12 mesi) correlate ai fabbisogni di tesoreria; tale linea di credito ha vita media residua, al 30 giugno 2011, superiore a 1,5 anni.

Di seguito si riporta il dettaglio dei debiti finanziari a medio-lungo termine (inclusa la parte corrente) per la sola quota capitale (lettera K e G) al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, suddiviso per tipologia di tasso applicato:

(valori in migliaia di Euro)	**Al 30 giugno 2011**	*Incidenza %*	**Al 31 dicembre 2010**	*Incidenza %*	**Al 31 dicembre 2009**	*Incidenza %*	**Al 31 dicembre 2008**	*Incidenza %*
Tasso variabile	210.439	60,1%	211.647	62,4%	176.713	47,0%	152.252	38,4%
Tasso variabile, oggetto di operazioni di copertura	107.000	30,5%	84.444	24,9%	137.061	36,4%	164.096	41,3%
Tasso fisso	32.867	9,4%	42.954	12,7%	62.311	16,6%	80.640	20,3%
Totale debiti finanziari (correnti e non correnti) G+K	**350.306**	**100,0%**	**339.045**	**100,0%**	**376.085**	**100,0%**	**396.988**	**100,0%**

Di seguito sono descritte le principali voci che compongono l'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

A. Disponibilità liquide

La voce "disponibilità liquide" al 30 giugno 2011 è pari a Euro 51.035 migliaia (Euro 23.465 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 25.774 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 29.922 migliaia al 31 dicembre 2008) ed è prevalentemente riconducibile a depositi bancari detenuti dalle società del Gruppo.

Con riferimento al 30 giugno 2011, la cassa e le disponibilità liquide passano da Euro 23.465 migliaia al 31 dicembre 2010 a Euro 51.035 migliaia al 30 giugno 2011, registrando un incremento di Euro 27.570 migliaia rispetto al valore registrato al 31 dicembre 2010. Tale incremento è dovuto principalmente:

- all'incasso di Euro 8 milioni con riferimento all'accordo di cessione della partecipazione in AA2000 (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione),
- all'incasso di Euro 8,2 milioni con riferimento alla cessione della partecipazione in Gesac (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.4 del Documento di Registrazione),
- alla favorevole dinamica della gestione operativa (*cfr.* Capitolo X, Pargrafo 10.2 del Documento di Registrazione),
- all'accensione di nuovo indebitamento a medio/lungo termine per Euro 30.000 migliaia, che ha anche sostituito l'indebitamento a breve termine di fine 2010,

- ai maggiori incassi da clienti per effetto del miglioramento della gestione degli scaduti commerciali,
- nonché agli effetti derivanti dalle azioni intraprese dalla Società nella gestione dei fornitori così come meglio descritto Capitolo X, Pargrafo 10.2 del Documento di Registrazione).

Si segnala che il Gruppo è tenuto a vincolare parte della liquidità a garanzia del rimborso delle quote capitale relative alla successiva rata semestrale in scadenza di taluni finanziamenti BEI, che al 30 giugno 2011 ammonta a Euro 9.378 migliaia (Euro 9.662 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 6.192 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 6.750 migliaia al 31 dicembre 2008). Si precisa che tale vincolo, presente su alcuni contratti di finanziamento, terminerà alla scadenza dei relativi contratti.

E. Crediti finanziari

La voce "crediti finanziari a breve termine" al 30 giugno 2011 è pari a Euro 2.260 migliaia (Euro 9.504 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 24.136 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 57.984 migliaia al 31 dicembre 2008). Tale saldo al 30 giugno 2011 è così composto:

- per Euro 2.186 migliaia (Euro 9.504 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 24.136 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 57.984 migliaia al 31 dicembre 2008) dai crediti finanziari vantati nei confronti dello Stato, in forza dell'"Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sull'Aeroporto di Milano Malpensa. Le variazioni registrate nei periodi in oggetto sono dovute al progressivo incasso dei crediti sorti in esercizi precedenti. Per maggiori dettagli si rimanda al Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione.
- per Euro 74 migliaia (zero al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008) al *fair value* positivo dei derivati. Si rimanda alla successiva lettera H e M per maggiori dettagli.

F. Debiti finanziari correnti

La voce "debiti finanziari correnti" al 30 giugno 2011 è pari a zero. Al 31 dicembre 2010 era pari a Euro 20.500 migliaia (Euro 6.000 al 31 dicembre 2009 ed Euro 28.913 migliaia al 31 dicembre 2008) ed era correlata a debiti bancari correnti generalmente legati all'Euribor aumentato di uno *spread*.

La voce "debiti finanziari correnti" nei periodi in oggetto era riconducibile principalmente all'utilizzo di linee di credito a breve termine o all'utilizzo di scoperti di conti corrente, per la gestione del fabbisogno di liquidità del breve periodo derivante dalla volatilità dei tempi di incasso dei crediti.

G e K. Debiti finanziari a medio - lungo termine (inclusa la parte corrente)

La voce "debiti finanziari a medio-lungo termine (inclusa la parte corrente)" al 30 giugno 2011 è pari a Euro 350.306 migliaia (Euro 339.045 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 376.085 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 396.988 migliaia al 31 dicembre 2008). Di seguito si riportano i dettagli della voce in oggetto:

Valori in migliaia di Euro	Al 30 giugno 2011				Al 31 dicembre 2010			Al 31 dicembre 2009			Al 31 dicembre 2008		
	Tasso medio (5)	Totale	Quota corrente	Quota non corrente	Totale	Quota corrente	Quota non corrente	Totale	Quota corrente	Quota non corrente	Totale	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti BEI (1) (2) (3)	2,31	223.060	31.564	191.496	209.727	33.611	176.116	242.246	32.517	209.729	260.736	33.489	227.247
Altri finanziamenti (4)	1,94	102.500	-	102.500	102.500	-	102.500	102.500	-	102.500	102.500	-	102.500
Totale SEA	**2,20**	**325.560**	**31.564**	**293.996**	**312.227**	**33.611**	**278.616**	**344.746**	**32.517**	**312.229**	**363.236**	**33.489**	**329.747**
Altri finanziamenti (4)	2,06	24.746	4.257	20.489	26.818	4.181	22.637	31.339	4.507	26.832	33.752	2.896	30.856
Totale SEA Energia	**2,06**	**24.746**	**4.257**	**20.489**	**26.818**	**4.182**	**22.636**	**31.339**	**4.507**	**26.832**	**33.752**	**2.896**	**30.856**
Debiti finanziari a medio lungo termine (incluso la parte corrente)	**2,19**	**350.306**	**35.821**	**314.485**	**339.045**	**37.793**	**301.252**	**376.085**	**37.024**	**339.061**	**396.988**	**36.385**	**360.603**

(1) Si tratta di finanziamenti, su raccolta BEI, utilizzati per la realizzazione e l'ampliamento di talune infrastrutture dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

(2) Il costo dei finanziamenti è legato al tasso BEI, assimilabile al tasso Euribor (ovvero il tasso interbancario offerto per i depositi in euro quale calcolato dalla Fédération Bancaire Européenne e pubblicato da Reuters alla pagina Euribor 01) aumentato/diminuito di un numero di punti base comunicato da BEI.

(3) I finanziamenti erogati direttamente da BEI sono assistiti da fidejussione del Fondo Europeo degli Investimenti.

(4) Il costo degli altri finanziamenti è legato all'Euribor più *spread*.

(5) Il tasso medio indicato si riferisce al primo semestre 2011.

Per un maggiore dettaglio sui finanziamenti del Gruppo si rimanda al Capitolo XX, Paragrafo 20.1 del Documento di Registrazione.

Di seguito si evidenzia il dettaglio del debito verso istituti di credito al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, suddivisi per le principali fasce di scadenza:

(Migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2011	%	Al 31 dicembre 2010	%	Al 31 dicembre 2009	%	Al 31 dicembre 2008	%
Entro 1 anno	35.821	10,2%	37.793	11,1%	37.024	9,8%	36.385	9,2%
Da 1 a 5 anni	193.975	55,4%	203.144	59,9%	228.060	60,6%	234.912	59,2%
Oltre i 5 anni	120.510	34,4%	98.108	28,9%	111.001	29,5%	125.691	31,7%
Totale debiti finanziari a medio lungo termine (inclusa la parte corrente)	**350.306**	**100,0%**	**339.045**	**100,0%**	**376.085**	**100,0%**	**396.988**	**100,0%**

Si precisa che il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale e include uno *spread* compreso tra lo 0,20% e l'1% per il primo semestre 2011 (tra lo 0,20% e l'1% per l'esercizio 2010, tra lo 0,20% e lo 0,70% per l'esercizio 2009 e tra lo 0,20% e lo 0,45% per l'esercizio 2008).

Si segnala inoltre che, al 30 giugno 2011, il 30,5% del debito finanziario a lungo termine (inclusa la quota corrente, 24,9% al 31 dicembre 2010, 36,4% al 31 dicembre 2009 e 41,3% al 31 dicembre 2008) per la sola quota capitale, espresso a un tasso variabile, risulta coperto dal rischio di rialzo dei tassi di interesse mediante la sottoscrizione di contratti di copertura ("*interest rate swap*"); la quota del debito totale effettivamente esposta al rischio tasso è pari al 60,1% (62,4% al 31 dicembre 2010, 47,0% al 31 dicembre 2009 e 38,4% al 31 dicembre 2008).

I principali contratti di finanziamento a lungo termine del Gruppo SEA contengono impegni (*covenant*), tipici della prassi internazionale, in capo alle società debitrici (SEA, SEA Energia) che sono, entrambe, società prive di merito di credito rilasciato da agenzie di *rating*. Si precisa che tali *covenant* vengono monitorati con una cadenza semestrale.

I predetti contratti contengono, tra l'altro, clausole c.d. di "*cross default*" (in forza delle quali un inadempimento relativo a un qualsiasi indebitamento finanziario, assunto da SEA o dalle proprie controllate rilevanti si considera quale inadempimento ai suddetti

finanziamenti che diventano immediatamente esigibili), di "*negative pledge"* e di cambio di controllo ("*change of control").*

Alla Data del Documento di Registrazione non si sono verificate manifestazioni che determinano il rimborso anticipato dei finanziamenti.

* * *

Si precisa che taluni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari riferiti alla capacità del Gruppo di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale mediante il risultato della gestione corrente.
Pertanto, il Gruppo è tenuto al rispetto del parametro finanziario: rapporto tra "indebitamento finanziario netto" e "margine operativo lordo" non superiore a 6,5, calcolato come segue:

a) per i finanziamenti su raccolta BEI stipulati dal 2006 (ad eccezione dei finanziamenti BEI (Banca Europea degli Investimenti) - BIIS (Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo) per i quali si rimanda al successivo punto b):
   - indebitamento finanziario netto consolidato = ammontare complessivo dei debiti finanziari e degli impegni di leasing al netto di liquidità e crediti finanziari verso l'ENAC relativi a contributi statali certi e disponibili nei limiti in cui siano stati oggetto di anticipazione bancaria; e
   - Margine Operativo Lordo consolidato = differenza fra i ricavi di gestione e i costi di gestione.

b) per finanziamenti UniCredit-Mediobanca e BEI - Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo:
   - indebitamento finanziario netto consolidato = l'ammontare complessivo dei debiti finanziari e degli impegni di leasing al netto della liquidità e dei crediti finanziari verso l'ENAC relativi a contributi statali certi e disponibili nei limiti in cui siano stati oggetto di anticipazione bancaria; e
   - Margine Operativo Lordo consolidato = risultato operativo calcolato secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS aumentato degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali e immateriali.

Il mancato rispetto dei suddetti parametri finanziari, ove non rimediato nei termini contrattualmente previsti, costituirebbe un'ipotesi di rimborso anticipato obbligatorio del finanziamento.

Al 30 giugno 2011, i valori relativi ai *covenants* finanziari su tali contratti sono pari a 2,28 (2,28 al 31 dicembre 2010, 2,07 al 31 dicembre 2009 e 1,94 al 31 dicembre 2008) per i finanziamenti su raccolta BEI dal 2006 (ad eccezione dei finanziamenti BEI - e BIIS (Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo) e a 2,64 (2,56 al 31 dicembre 2010, 3,34 al 31 dicembre 2009 e 4,20 al 31 dicembre 2008) per i finanziamenti UniCredit-Mediobanca e i finanziamenti BEI (Banca Europea degli Investimenti) - BIIS (Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo).

H e M. Altri debiti finanziari correnti e non correnti

La voce "altri debiti finanziari correnti e non correnti" al 30 giugno 2011 è pari a Euro 7.338 migliaia (Euro 18.118 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 29.743 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 64.498 migliaia al 31 dicembre 2008) e si compone

principalmente dei debiti per *leasing* per Euro 3.714 migliaia (Euro 3.759 migliaia al 31 dicembre 2010, zero al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008), del debito verso società di *factoring* per Euro 1.432 migliaia (Euro 2.142 migliaia al 31 dicembre 2010, zero al 31 dicembre 2009 e 2008) e del *fair value* negativo dei derivati per Euro 234 migliaia (Euro 1.142 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 4.698 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 2.672 migliaia al 31 dicembre 2008). Al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 la voce includeva anche le anticipazioni finanziarie sui contributi dello Stato rispettivamente per Euro 9.277 migliaia, Euro 22.478 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 55.920 migliaia al 31 dicembre 2008, che risultano invece pari a zero al 30 giugno 2011.

Debiti per leasing

I debiti per *leasing* si riferiscono all'operazione di locazione finanziaria sottoscritta con Web Global Renting S.p.A. e ING Lease Italia S.p.A., relativa a macchinari per il controllo radiogeno dei bagagli a mano.

Debiti verso società di factoring

I debiti verso società di *factoring* si riferiscono alle cessione pro-solvendo di taluni crediti verso clienti a primarie società di *factoring*.

Fair Value derivati

Nella tabella seguente sono indicati gli strumenti derivati utilizzati dal Gruppo per la copertura del rischio tasso d'interesse.

Euro Migliaia Descrizione	Nozionale alla stipula	Debito residuo al 30 giugno 2011	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 30 giugno 2011	Fair value al 31 dicembre 2010	Fair value al 31 dicembre 2009	Fair value al 31 dicembre 2008
Plain vanilla	10.000	10.000	18/05/2011	15/09/2012	15/09/2021	(46)	-	-	-
Plain vanilla	5.000	5.000	18/05/2011	15/09/2012	15/09/2021	(23)	-	-	-
Plain vanilla	15.000	15.000	18/05/2011	15/09/2012	15/09/2021	(80)	-	-	-
Plain vanilla	11.000	11.000	18/05/2011	15/09/2011	15/09/2016	(85)	-	-	-
Plain vanilla	50.000	-	08/05/2006	13/09/2006	13/03/2011	-	(704)	(1.967)	(861)
Plain vanilla	22.000	-	31/05/2006	15/03/2007	15/03/2011	-	(212)	(638)	(300)
Plain vanilla	17.500	-	07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011	-	-	-	(148)
Collar swap	11.645	-	07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011	-	(109)	(324)	(163)
Collar swap	17.500	-	07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011	-	(117)	(361)	-
Collar swap	12.000	-	11/07/2007	17/09/2007	15/09/2010	-	-	(382)	(325)
Collar swap	12.000	-	20/07/2007	17/09/2007	15/09/2010	-	-	(383)	(324)
Collar swap	11.000	-	04/09/2007	17/09/2007	15/09/2010	-	-	(323)	(247)
Step up Collar knock out swap	30.729	-	25/06/2004	15/03/2005	15/09/2010	-	-	(321)	4
Step up Collar knock out swap	31.620	-	25/06/2004	15/09/2004	15/09/2009	-	-		(309)
Passività per *fair value* derivati (iscritta nella lettera H "altri debiti finanziari correnti")						**(234)**	**(1.142)**	**(4.698)**	**(2.672)**
Plain vanilla	10.000	10.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	2	-	-	-
Plain vanilla	11.000	11.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	3	-	-	-
Plain vanilla	12.000	12.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	5	-	-	-
Plain vanilla	12.000	12.000	06/06/2011	15/09/2012	15/09/2021	5	-	-	-
Collar swap	10.000	10.000	06/06/2011	15/09/2011	15/09/2021	29	-	-	-
Collar swap	11.000	11.000	06/06/2011	15/09/2011	15/09/2021	30	-	-	-
Attività per *fair value* derivati (iscritta nella lettera E "crediti finanziari")						**74**	**-**	**-**	**-**
Totale		**107.000**				**(160)**	**(1.142)**	**(4.698)**	**(2.672)**

Gli strumenti derivati in essere alla fine del primo semestre 2011 sono relativi a contratti di copertura conclusi nello stesso semestre con primarie controparti finanziarie, per la copertura del rischio di tasso su una quota del debito a tasso variabile. Si segnala inoltre che tutti i contratti di copertura in essere alla fine dell'esercizio 2010 sono giunti a scadenza nel primo semestre 2011.

Al 30 giugno 2011, il *fair value* complessivo dei contratti in essere è negativo e pari a Euro 160 migliaia (Euro 1.142 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 4.698 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 2.762 migliaia al 31 dicembre 2008).

Si precisa che per i nuovi contratti, a partire dal primo semestre 2011, l'Emittente ha modificato la modalità di contabilizzazione degli strumenti finanziari derivati, scegliendo di adottare la metodologia di *hedge accounting*. Conseguentemente, a far data dal primo semestre 2011, la variazione di *fair value* rilevata successivamente alla prima iscrizione, è iscritta a patrimonio netto per la parte di efficacia (anziché quale componente finanziaria del conto economico).

Anticipazioni finanziarie sui contributi dello Stato

Le anticipazioni finanziarie sui contributi dello Stato derivano dall'utilizzo di una linea di credito che garantisce l'anticipazione dei crediti finanziari vantati nei confronti dello Stato, in forza dell'"Accordo di Programma" (vedi precedente punto E), con rimborso correlato agli incassi di tali crediti, con mandato irrevocabile rilasciato a ENAC (che effettua il pagamento) a favore dell'istituto bancario erogatore della linea. Tale linea di anticipazione si è estinta a seguito del rimborso, avvenuto in data 20 maggio 2011, dell'ultima *tranche* erogata per un controvalore di Euro 9.277 migliaia. Si precisa che l'estinzione della linea di anticipazione è avvenuta in correlazione al completamento delle opere di cui all'"Accordo di Programma", ad eccezione di alcuni interventi minori ultimati successivamente alla data ultima per l'erogazione di tale anticipazione (fine 2009) e che ammontano a Euro 1.905 migliaia.

10.2 Indicazione delle fonti e impieghi finanziari del Gruppo

Di seguito si riportano le informazioni relative alla composizione delle fonti e degli impieghi al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

valori in migliaia di Euro	Al 30 giugno	Al 31 dicembre		
	2011	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Immobilizzazioni immateriali	725.719	712.310	686.550	680.740
Immobilizzazioni materiali (1)	247.751	246.316	238.108	241.128
Investimenti immobiliari	3.363	3.406	3.611	3.673
Partecipazioni in società collegate	38.370	35.656	36.243	40.138
Partecipazioni disponibili per la vendita	2.826	15.726	9.915	9.915
Capitale immobilizzato (A)	**1.018.029**	**1.013.414**	**974.427**	**975.594**
Crediti commerciali	179.471	190.141	172.970	148.317
Altri crediti correnti	25.999	13.158	24.580	37.238
Rimanenze	9.175	9.693	9.274	8.344
Attività di esercizio a breve	**214.645**	**212.992**	**206.824**	**193.899**
Debiti commerciali	(164.791)	(148.415)	(149.843)	(169.742)
Altri debiti	(135.676)	(87.413)	(87.272)	(72.225)
Debiti per imposte dell'esercizio	(40.161)	(41.351)	(44.004)	(43.400)
Passività di esercizio a breve	**(340.628)**	**(277.179)**	**(281.119)**	**(285.367)**
Capitale circolante (B)	**(125.983)**	**(64.187)**	**(74.295)**	**(91.468)**
Altri Crediti non correnti (C)	1.081	1.187	1.578	1.704
Attività non correnti destinate alla dismissione (D)	-	-	-	14.361
Imposte differite attive (E)	16.912	15.825	26.294	24.811
Passività non correnti destinate alla dismissione (F)	-	-	-	(8.439)
Fondi relativi al personale (G)	(71.736)	(72.825)	(79.236)	(87.079)
Fondo rischi e oneri (H)	(152.568)	(154.927)	(161.709)	(154.849)
Capitale investito netto (A+B+C+D+E+F+G+H)	**685.735**	**738.487**	**687.059**	**674.635**
Patrimonio Netto	(381.386)	(393.793)	(325.141)	(272.142)
Indebitamento finanziario netto	(304.349)	(344.694)	(361.918)	(402.493)
Totale fonti di finanziamento	**(685.735)**	**(738.487)**	**(687.059)**	**(674.635)**

(1) Le immobilizzazioni materiali non esplicitano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a Euro 500,6 milioni, Euro 499,5 milioni, Euro 499,4 milioni ed Euro 489,1 milioni rispettivamente al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008. Tali beni sono, infatti, rappresentati al netto dei relativi contributi ricevuti, in accordo con lo IAS 20.

Al 30 giugno 2011 il capitale circolante è pari ad un valore negativo di Euro 125.983 migliaia, contro un valore negativo di Euro 64.187 migliaia al 31 dicembre 2010, registrando un incremento, in valore assoluto, di Euro 61.796 migliaia, i cui effetti si sono riflessi positivamente nella generazione di *cash flow* operativo relativamente al primo semestre 2011. In particolare:

- i crediti commerciali passano da Euro 190.141 migliaia al 31 dicembre 2010 a Euro 179.471 migliaia al 30 giugno 2011, con un decremento di Euro 10.670 migliaia riconducibile principalmente alla chiusura di taluni contenziosi e al miglioramento della gestione degli scaduti (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1 Nota 4.1 del Documento di Registrazione).
- gli altri crediti correnti passano da Euro 13.158 al 31 dicembre 2010 a Euro 25.999 al 30 giugno 2011, con un incremento di Euro 12.841 migliaia dovuto principalmente *(i)* all'iscrizione al 30 giugno 2011 del credito vantato verso Cedicor con riferimento all'accordo di cessione della partecipazione in AA200 (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione) e *(ii)* all'incremento dei crediti verso gli enti previdenziali attribuibile ad un momentaneo rallentamento dei rimborsi da parte degli enti stessi (INPS, Fondo Volo per la CIGS e INAIL) (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, Nota 7.10 del Documento di Registrazione);
- i debiti commerciali passano da Euro 148.415 al 31 dicembre 2010 a Euro 164.791 al 30 giugno 2011, con un incremento di Euro 16.376 migliaia dovuto agli effetti della gestione dei rapporti commerciali con i fornitori e in particolare

l'allungamento contrattuale dei tempi medi di pagamento e il ricorso a rapporti di *factoring* indiretto che consentono di aumentare l'elasticità di cassa (per ulteriori informazioni in merito al *factoring cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1. Nota 4.3 e Paragrafo 20.2.1 Nota 4.3 del Documento di Registrazione);

- gli altri debiti passano da Euro 87.413 migliaia al 31 dicembre 2010 a Euro 135.676 migliaia al 30 giugno 2011, con un incremento di Euro 48.263 migliaia, attribuibile per Euro 41.846 migliaia al debito per dividendi verso azionisti relativamente alla delibera assembleare del 3 maggio 2011 con riferimento all'utile dell'esercizio 2010 (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, Nota 7.18 del Documento di Registrazione).

Con riferimento ai crediti commerciali si segnala che la quota scaduta di tali crediti al 30 giugno 2011 ammonta ad Euro 167.299 migliaia (su un totale di circa Euro 269.295 migliaia crediti commerciali) di cui circa Euro 30.519 migliaia scaduti da meno di 180 giorni e circa Euro 136.780 migliaia scaduti da oltre 180 giorni.

La seguente tabella illustra l'andamento dei crediti commerciali del Gruppo SEA con riferimento al triennio 2008-2010 e al primo semestre del 2011.

CREDITI COMMERCIALI (IMPORTI IN MIGLIAIA DI EURO)	**AL 30 GIUGNO 2011**	**AL 31 DICEMBRE 2010**	**AL 31 DICEMBRE 2009**	**AL 31 DICEMBRE 2008**
Crediti commerciali verso clienti	269.295	279.832	303.587	264.817
- di cui scaduto	167.299	216.363	234.604	222.483
da meno di 180 giorni	30.519	67.962	61.200	124.523
da oltre 180 giorni (1)	136.780	148.401	173.404	97.960
incidenza % dei crediti scaduti	62,1%	77,3%	77,3%	84,0%
incidenza % scaduto da meno di 180 giorni	11,2%	24,3%	20,1%	47,0%
incidenza % scaduto oltre 180 giorni	50,8%	53,0%	57,1%	37,0%

La tabella di seguito fornita illustra al 30 giugno 2011, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, i crediti commerciali complessivi nonchè dettaglio (i) dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e (ii) dei crediti oggetto di contestazioni, e con indicazione delle fideiussioni bancarie, assicurative e depositi cauzionali a garanzia dei crediti e del percentuale dei predetti crediti garantiti rispetto al totale dei crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii).

CREDITI COMMERCIALI (IMPORTI IN MIGLIAIA DI EURO)	**AL 30 GIUGNO 2011**	**AL 31 DICEMBRE 2010**	**AL 31 DICEMBRE 2009**	**AL 31 DICEMBRE 2008**
CREDITI COMMERCIALI VERSO CLIENTI	269.295	279.832	303.587	264.817
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali (*)	68.281	66.759	88.223	74.927
(ii) crediti oggetto di	28.400	28.200	43.756	36.865

contestazioni (*)				
TOTALE AL NETTO DEI CREDITI SUB (I) E (II)	**172.614**	**184.873**	**171.608**	**153.025**
(iii) crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii) (*)	70.635	121.404	102.625	110.693
Fideiussioni e depositi cauzionali	92.900	101.700	105.400	116.000
Percentuale dei crediti garantiti da fideiussioni e depositi cauzionali rispetto al **TOTALE AL NETTO DEI CREDITI SUB (I) E (II)**	**53,8%**	**55,0%**	**61,4%**	**75,8%**

(*) Si precisa che il totale dei crediti sub (i) (ii) e (iii) è pari: a circa Euro 167.299 migliaia al 30 giugno 2011, a circa Euro 216.363 migliaia al 31 dicembre 2010, a circa Euro 234.604 migliaia al 31 dicembre 2009 e a circa Euro 222.483 migliaia al 31 dicembre 2008.

La seguente tabella illustra i crediti commerciali scaduti del Gruppo SEA nei confronti del Gruppo Alitalia.

Crediti commerciali del Gruppo SEA verso il Gruppo Alitalia (importo in milioni di Euro)	**Al 30 giugno 2011**	**Al 31 dicembre 2010**	**Al 31 dicembre 2009**	**Al 31 dicembre 2008**
Crediti commerciali verso clienti scaduti da oltre 180 giorni	63,2	79,8	76,6	77,1
- di cui crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	63,2	63,7	63,8	65,7

Con riferimento ai crediti commerciali del Gruppo si segnala altresì che i tempi medi di incasso di tali crediti sono rispettivamente pari a 105,9 giorni (al 30 giugno 2011), 109,1 (31 dicembre 2010), 102,6 (al 31 dicembre 2009) e 80,6 (al 31 dicembre 2008) in quanto condizionati anche dalle maggiori difficoltà di accesso al credito delle controparti contrattuali registrate nel periodo 2008-primo semestre 2011.

Alla Data del Documento di Registrazione il Gruppo non fa ricorso in misura significativa a strumenti di smobilizzo dei crediti commerciali.

Relativamente ai debiti commerciali del triennio 2008-2010 e al 30 giugno 2011 si precisa che la quota scaduta non registra significative oscillazioni in termini percentuali rispetto al periodo di volta in volta di riferimento. In particolare tale quota non supera per ciascun periodo il 15% del valore totale dei debiti relativi. Con riferimento a ciascun anno del triennio 2008-2010 e al primo semestre 2011, la quota scaduta da 90 giorni a 120 giorni è pari a circa il 3% del relativo totale dei debiti commerciali ed è correlata alla dinamica della gestione dello scaduto fornitori; la quota scaduta da 120 giorni è pari a circa il 12% del totale dei debiti commerciali ed è essenzialmente correlata a ritenute a garanzia su contratti di appalto, debiti verso fornitori per procedure fallimentari, debiti incagliati per richieste di pignoramento di terzi e altri debiti bloccati per assenza di documentazione valida ai fini della liquidazione. Si precisa che fra i debiti verso fornitori per procedure fallimentari sono inclusi i debiti verso le società del Gruppo Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un ammontare pari, in ciascuno dei periodi sopra indicati, a Euro 9,4 milioni.

Alla Data del Documento di Registrazione si segnala che nessuna iniziativa è stata intrapresa da creditori del Gruppo. Inoltre l'Emittente ritiene che dall'eventuale prolungamento dei termini di pagamento non derivino profili rilevanti di rischiosità.

10.3 Indicazione degli strumenti finanziari derivati

Per la descrizione dei rischi finanziari, la gestione degli stessi da parte del Gruppo e l'utilizzo degli strumenti finanziari derivati, si rimanda al Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, Nota 4, e Paragrafo 20.1.2 Nota 4 del Documento di Registrazione.

10.4 Flussi di cassa del Gruppo

10.4.1 *Flussi di cassa rilevati ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010*

Nella seguente tabella viene riportata una sintesi del rendiconto finanziario del Gruppo con riferimento ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010.

	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	**2011**	**2010**
Cash flow derivante dall'attività operativa	61.565	39.099
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(18.333)	(26.440)
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(15.662)	(6.295)
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	**27.570**	**6.364**
Disponibilità liquide di inizio periodo	23.465	25.774
Disponibilità liquide di fine periodo	51.035	32.138

Con riferimento ad entrambi i semestri in esame il flusso di cassa dell'attività operativa, e in particolare la gestione del capitale circolante, ha ampiamente consentito la copertura degli investimenti realizzati, nonché i fabbisogni derivanti dalle attività di finanziamento.

Sono di seguito sintetizzati i principali fenomeni che hanno influenzato l'andamento dei flussi di cassa nei semestri in esame.

Per una dettagliata analisi del capitale circolante si rimanda a quanto esposto nel Capitolo X, Paragrafo 10.2 del Documento di Registrazione.

Flusso di cassa netto derivante dall'attività operativa

	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	**2011**	**2010**
Cash flow derivante dall'attivtà operativa prima delle variazioni del capitale circolante (1)	**55.438**	**48.734**
Variazione rimanenze	518	261
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(2.190)	(18.089)
Variazione altre attività non correnti	106	88
Variazione debiti commerciali e altri debiti	24.552	(7.077)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	**22.986**	**(24.817)**
Imposte sul reddito pagate	(16.859)	(12.157)
Risarcimento Ministero dei Trasporti (inclusa quota interessi)	-	27.339
Cash flow derivante dall'attività operativa	**61.565**	**39.099**

(1) Il *cash flow* derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante include l'utile dell'esercizio rettificato principalmente delle poste non monetarie (quali ad esempio ammortamenti e svalutazioni, accantonamenti). Si rimanda al Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1 del Documento di Registrazione, per il relativo dettaglio.

La gestione operativa genera liquidità per Euro 61.565 migliaia nel primo semestre 2011 (Euro 39.099 migliaia nel primo semestre 2010) con un incremento di Euro 22.466 migliaia rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente. In particolare la dinamica finanziaria del *cash flow* derivante dall'attività operativa, nel primo semestre 2011 è stata significativamente influenzata dalla gestione del capitale circolante anche grazie alle azioni intraprese dalla Società così come meglio descritto nel Capitolo X, Paragrafo 10.2 del Documento di Registrazione.

Per contro, il flusso di cassa relativo al primo semestre 2010 includeva l'incasso di Euro 27.339 migliaia relativo al risarcimento non ricorrente, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione delle tariffe per l'attività di handling relative agli anni 1987, 1989 e 1990.

Per una dettagliata analisi del capitale circolante si rimanda a quanto esposto nel Capitolo X, Paragrafo 10.2 del Documento di Registrazione.

Flusso di cassa netto assorbito dall'attività di investimento

	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	**2011**	**2010**
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	(36.347)	(29.897)
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	501	59
Disinvestimenti in immobilizzazioni finanziarie	16.200	3.345
Dividendi incassati	1.313	53
Cash flow derivante dall'attività di investimento	**(18.333)**	**(26.440)**

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento si decrementa da Euro 26.440 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 18.333 migliaia nel primo semestre 2011. La variazione dei flussi di cassa deriva principalmente dalla valorizzazione di talune partecipazioni nel corso del primo semestre 2011.

In particolare, il flusso di cassa del primo semestre 2011 include l'incasso di complessivi Euro 16.200 migliaia relativi: i) per Euro 8.000 migliaia alla prima tranche di pagamento connessa all'accordo di cessione della AA2000 (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del

Documento di Registrazione); ii) per Euro 8.200 migliaia alla cessione della partecipazione in GESAC (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.4 del Documento di Registrazione). Il flusso di cassa del primo semestre 2011 include inoltre l'incasso di dividendi per Euro 1.313 migliaia riferiti per Euro 659 migliaia alla SACBO e per Euro 654 migliaia alla AA2000.

Il primo semestre 2010, per contro, includeva l'incasso della prima tranche relativa alla cessione di Malpensa Logistica Europa, di Euro 3.345 migliaia (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.3 del Documento di Registrazione).

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali hanno generato un fabbisogno di liquidità per Euro 36.347 migliaia nel primo semestre 2011 ed Euro 29.897 migliaia nel primo semestre 2010. Si rimanda al Capitolo V, Paragrafo 5.2.1, del Documento di Registrazione, per la descrizione dettagliata degli stessi.

Flusso di cassa netto generato dall'attività di finanziamento

	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	**2011**	**2010**
Cash flow dall'attività di finanziamento		
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incrementi / (decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(9.239)	388
- incrementi / (decremento) di anticipazione finanz. su contributi Stato	(9.277)	(1.219)
Decremento /(incremento) crediti per contributi Stato	7.318	1.501
Incremento / (Decremento) netto altre passività finanziarie	72	(859)
Interessi pagati	(4.536)	(6.106)
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	**(15.662)**	**(6.295)**

Le attività di finanziamento nel primo semestre 2011 hanno assorbito cassa per Euro 15.662 migliaia, in aumento di Euro 9.367 migliaia rispetto al corrispondente periodo del 2010. Tale variazione è principalmente riconducibile ai seguenti fattori: (i) la riduzione dell'indebitamento, su cui hanno influito la prosecuzione dell'ammortamento di una parte significativa del debito a medio/lungo termine in essere e l'estinzione di finanziamenti a breve termine, su linee non committed, per Euro 20.500 migliaia, controbilanciate dall'erogazione di nuovi finanziamenti ventennali per complessivi Euro 30.000 migliaia su fondi BEI; (ii) l'estinzione della linea di anticipazione finanziaria su Contributi Stato avvenuta in maggio per Euro 9.277 migliaia a seguito dell'incasso di corrispondenti crediti, di cui a fine giugno 2011 residuano ulteriori Euro 2.186 migliaia non oggetto di anticipazione finanziaria; (iii) la riduzione degli interessi passivi che a fine giugno 2011 ammontano a Euro 4.536 migliaia (-Euro 1.570 migliaia rispetto al 30 giugno 2010) su cui hanno inciso oneri su finanziamenti per Euro 3.392 migliaia (in riduzione di Euro 915 migliaia grazie al minor livello dell'indebitamento e al permanere di favorevoli condizioni di tassi di mercato) e minori oneri per operazioni su derivati a seguito della significativa riduzione del nozionale coperto fra i due periodi esaminati (con una contrazione di Euro 655 migliaia).

10.4.2 *Flussi di cassa rilevati agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008*

Nella seguente tabella viene riportata una sintesi del rendiconto finanziario del Gruppo con riferimento agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010 e al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Cash flow derivante dall'attività operativa	91.022	65.570	93.767
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(61.814)	(8.109)	(54.835)
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(31.517)	(61.609)	(56.110)
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	**(2.309)**	**(4.148)**	**(17.178)**
Disponibilità liquide di inizio periodo	25.774	29.922	47.100
Disponibilità liquide di fine periodo	**23.465**	**25.774**	**29.922**

I flussi di cassa generati dal favorevole andamento dell'attività operativa nel 2009 e 2010, in cui vi sono state anche operazioni di valorizzazione delle partecipazioni societarie, hanno sostanzialmente consentito la copertura degli investimenti realizzati, nonché i fabbisogni derivanti dalle attività di finanziamento. Nell'esercizio 2008, i flussi dell'attività operativa sono stati utilizzati anche per la distribuzione del dividendo ordinario di Euro 29.565 migliaia nel mese di luglio 2008.

Sono di seguito sintetizzati i principali fenomeni che hanno influenzato l'andamento dei flussi di cassa negli esercizi in esame.

Flusso di cassa netto derivante dall'attività operativa

	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Cash flow derivante dall'attivtà operativa prima delle variazioni del capitale circolante (1)	**110.644**	**123.174**	**145.088**
Variazione rimanenze	(419)	(930)	909
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(13.889)	(46.751)	(9.648)
Variazione altre attività non correnti	304	(154)	221
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(6.325)	(5.857)	(24.590)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	**(20.329)**	**(53.692)**	**(33.108)**
Imposte sul reddito pagate	(26.632)	(9.437)	(23.739)
Risarcimento Ministero dei Trasporti (inclusa quota interessi)	27.339	5.525	5.526
Cash flow derivante dall'attività operativa	**91.022**	**65.570**	**93.767**

(1) Il *cash flow* derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante include l'utile dell'esercizio rettificato principalmente delle poste non monetarie (quali ad esempio ammortamenti e svalutazioni, accantonamenti). Si rimanda al Capitolo XX, Paragrafo 20.1.2 del Documento di Registrazione, per il relativo dettaglio.

2010 vs 2009

La gestione operativa genera liquidità per Euro 91.022 migliaia nell'esercizio 2010 (Euro 65.570 migliaia nell'esercizio 2009) con un incremento di Euro 25.452 migliaia rispetto all'esercizio precedente. In particolare la dinamica finanziaria del *cash flow* derivante dall'attività operativa, nell'esercizio 2010, ha beneficiato dell'incasso di Euro 27.339 migliaia relativo al risarcimento non ricorrente, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione delle

tariffe per l'attività di *handling* relative agli anni 1987, 1989 e 1990. Per contro, il flusso di cassa relativo all'esercizio 2009, includeva l'incasso della seconda *tranche* del risarcimento non ricorrente da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per Euro 5.525 migliaia, conseguenti ai mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981.

Inoltre:

- il flusso di cassa generato dal risultato operativo prima delle variazioni del capitale circolante si è ridotto di Euro 12.530 migliaia;
- il capitale circolante ha assorbito minore liquidità per Euro 33.363 migliaia;
- le imposte pagate sono aumentate di Euro 17.195 migliaia.

Con riferimento al capitale circolante, il flusso di cassa assorbito è passato da Euro 53.692 migliaia nel 2009 a Euro 20.329 migliaia nel 2010. In particolare, i flussi di cassa relativi all'esercizio 2009 sono stati penalizzati dal significativo incremento dei crediti commerciali riconducibile principalmente all'effetto della crisi del settore aereo che ha comportato un generalizzato differimento delle tempistiche di incasso dalle compagnie aeree. L'incremento dei crediti commerciali nel 2009 ha risentito inoltre dell'incremento dei crediti verso il Gruppo Alitalia, connesso al processo di integrazione della nuova Alitalia e di AirOne (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, Nota 7.9, del Documento di Registrazione).

Per quanto riguarda le imposte pagate, l'incremento da Euro 9.437 migliaia a Euro 26.632 migliaia è principalmente legato al minor imponibile fiscale dell'esercizio 2008 rispetto all'esercizio 2009 (*cfr.* Capitolo IX, Paragrafo 9.2.1 del Documento di Registrazione).

2009 vs 2008

La gestione operativa genera cassa per Euro 65.570 migliaia nell'esercizio 2009 (Euro 93.767 migliaia nell'esercizio 2008) con un decremento di Euro 28.197 migliaia rispetto all'esercizio precedente. In particolare:

- il flusso di cassa generato dal risultato operativo prima delle variazioni del capitale circolante si è ridotto di Euro 21.914 migliaia nel 2009 rispetto al 2008;
- il capitale circolante ha assorbito maggiore liquidità per Euro 20.584 migliaia;
- le imposte pagate sono diminuite di Euro 14.302 migliaia.

Con riferimento al capitale circolante, il flusso di cassa assorbito è passato da Euro 33.108 migliaia nel 2008 a Euro 53.692 migliaia nel 2009. Come sopra ricordato, i flussi di cassa relativi all'esercizio 2009 sono stati penalizzati dal significativo incremento dei crediti commerciali, riconducibile principalmente all'effetto della crisi del settore aereo che ha comportato un generalizzato differimento delle tempistiche di incasso dalle compagnie aeree nonché all'incremento dei crediti verso il Gruppo Alitalia, connesso al processo di integrazione della nuova Alitalia e di AirOne (*cfr.* Capitolo 20, Paragrafo 20.1.1, Nota 7.9, del Documento di Registrazione). Per contro, l'esercizio 2008 è stato influenzato dalla chiusura di posizioni debitorie relative all'esercizio 2007 derivanti dalla dinamica dei pagamenti, in particolare correlati al processo di investimenti.

Per quanto riguarda le imposte pagate, il decremento da Euro 23.739 migliaia a Euro 9.437 migliaia, è principalmente dovuto al maggior imponibile fiscale dell'esercizio 2007 rispetto all'esercizio 2008.

Si segnala che entrambi i periodi analizzati hanno beneficiato dell'incasso del risarcimento non ricorrente da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di due *tranche* di pari importo (Euro 5.525 migliaia per ciascun esercizio).

Flusso di cassa netto assorbito dall'attività di investimento

	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	(74.608)	(51.487)	(64.182)
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	-	(4.331)	-
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	269	3.497	-
Disinvestimenti in immobilizzazioni finanziarie	6.525	44.000	4.899
Dividendi incassati	6.000	212	4.448
Cash flow derivante dall'attività di investimento	**(61.814)**	**(8.109)**	**(54.835)**

2010 vs 2009

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento si incrementa da Euro 8.109 migliaia nel 2009 a Euro 61.814 migliaia nel 2010. La variazione dei flussi di cassa deriva principalmente dal disinvestimento di talune partecipazioni nel corso del 2009.

In particolare, l'esercizio 2009 include l'incasso di Euro 40.000 migliaia per la cessione del 19% del capitale sociale di SACBO (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.1 del Documento di Registrazione) e di Euro 4.000 migliaia per la prima *tranche* di pagamento connessa alla cessione del 75% del capitale sociale della Malpensa Logistica Europa (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.3 del Documento di Registrazione), in parte compensati dall'uscita di Euro 4.331 migliaia, principalmente derivante dall'acquisto del 49% del capitale sociale di SEA Energia per Euro 4.400 migliaia (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.2 del Documento di Registrazione).

L'esercizio 2010, per contro, include l'incasso di dividendi dalla società collegata Dufrital di Euro 6.000 migliaia (di cui Euro 4.000 migliaia straordinari) e l'incasso della seconda *tranche* di pagamento connesso alla cessione del 75% del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa, di Euro 6.525 migliaia.

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali hanno generato un fabbisogno di liquidità per Euro 74.608 migliaia nel 2010 ed Euro 51.487 migliaia nel 2009. Si segnala che l'esercizio 2009 ha risentito di una significativa riduzione degli investimenti effettuati dal Gruppo in seguito al *De-hubbing* di Alitalia. Si rimanda al Capitolo V, Paragrafo 5.2.1, del Documento di Registrazione, per la descrizione dettagliata degli stessi.

2009 vs 2008

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento si decrementa di Euro 46.726 migliaia, passando da Euro 54.835 migliaia nel 2008 a Euro 8.109 migliaia nel 2009. La variazione dei flussi di cassa deriva principalmente dall'attività di disinvestimento di talune partecipazioni nel corso del 2009, già descritta nel precedente commento (2010 vs 2009).

L'esercizio 2008 include le entrate di liquidità derivanti dalla distribuzione di dividendi delle collegate Dufrital, SACBO e CID, per Euro 4.448 migliaia e dalla cessione del 26% del capitale sociale di AA2000 per Euro 4.899 migliaia.

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali hanno generato un fabbisogno di liquidità per Euro 51.487 migliaia nel 2009 ed Euro 64.182 migliaia nel 2008. Si rimanda al Capitolo V, Paragrafo 5.2.1 del Documento di Registrazione per la descrizione dettagliata degli stessi.

Flusso di cassa netto generato dall'attività di finanziamento

	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Cash flow dall'attività di finanziamento			
Variazione indebitamento finanziario lordo			
- incrementi /(decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(18.990)	(43.835)	(2.353)
- incrementi /(decremento) di anticipazione finanz. su contributi Stato	(13.201)	(33.443)	(22.179)
Decremento /(incremento) crediti per contributi Stato	14.632	33.848	20.145
Incremento / (Decremento) netto altre passività finanziarie	(1.878)	(2.506)	1.957
Dividendi distribuiti	-	-	(29.565)
Interessi pagati	(12.080)	(15.673)	(24.115)
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	**(31.517)**	**(61.609)**	**(56.110)**

2010 vs 2009

L'attività di finanziamento assorbe cassa per Euro 31.517 migliaia nel 2010 e ne assorbe per Euro 61.609 migliaia nel 2009.

Nel corso dell'esercizio 2010, il decremento netto dell'indebitamento finanziario a breve e medio lungo termine è principalmente riconducibile (i) al rimborso della quota capitale di una parte consistente dei finanziamenti a lungo termine per un ammontare pari a Euro 37.040 migliaia in parte compensato (ii) dall'accensione di nuovi finanziamenti a breve termine relativi a fabbisogni ordinari di tesoreria, in aumento di Euro 14.500 migliaia rispetto all'esercizio precedente.

Con riferimento all'esercizio 2009, il decremento dell'indebitamento finanziario a breve e medio lungo termine del Gruppo è correlato ai rimborsi della quota capitale dei debiti a medio lungo termine per un ammontare complessivo pari Euro 35.903 migliaia, e alla riduzione dell'indebitamento a breve termine di Euro 22.932 migliaia rispetto all'esercizio precedente. Si segnala infine che nel corso dell'anno 2009 è stato erogato un finanziamento a lungo (BEI/UniCredit 2009-2029) a tasso variabile per Euro 15.000 migliaia.

Relativamente alle due linee di credito per l'anticipo dei contributi vantati da SEA verso lo Stato, il cui rimborso è effettuato da ENAC (secondo quanto previsto dal relativo Accordo di Programma), si segnala che nel 2010 si è proceduto ad un rimborso per Euro 13.201 migliaia a fronte di un corrispondente incasso da parte di ENAC. Tali incassi hanno consentito la chiusura della linea di credito da Euro 152.000 migliaia - nei tempi contrattualmente previsti - e una parziale estinzione di quella da Euro 14.000 migliaia, in scadenza nel maggio 2011.

Nel corso dell'esercizio 2009, vi è stata una parziale estinzione delle linee di credito concesse all'anticipo dei contributi vantati da SEA verso lo Stato per un ammontare pari

a Euro 46.703 migliaia a fronte di un corrispondente incasso da parte di ENAC. Poiché nel corso del 2009 il Gruppo ha ultimato alcune opere previste nell'Accordo di Programma, maturando nuovi crediti verso lo Stato, nel dicembre dello stesso anno, è stata sottoscritta una nuova linea di credito di Euro 14.000 migliaia, utilizzata a fine anno per 13.260 migliaia.

La riduzione degli interessi pagati, da Euro 15.673 migliaia a Euro 12.080 migliaia è connessa alla riduzione dell'indebitamento medio del Gruppo e alla favorevole dinamica dei tassi di mercato, favorita dal livello della quota variabile dei finanziamenti del Gruppo, nonostante l'incremento degli oneri derivanti dalle operazioni di copertura di tasso.

2009 vs 2008

L'attività di finanziamento evidenzia un fabbisogno di Euro 61.609 migliaia nel 2009 e di Euro 56.110 migliaia nel 2008.

La movimentazione dei flussi finanziari relativi all'esercizio 2009 è descritta nel precedente commento (2010 vs 2009).

Con riferimento all'esercizio 2008, si registra una significativa riduzione dell'indebitamento a medio lungo termine del Gruppo conseguente alla prosecuzione dell'ammortamento di una parte consistente dei finanziamenti in essere. Nel corso dell'anno sono state rimborsate quote capitali per Euro 31,7 milioni. Tali rimborsi sono stati di contro compensati dalla crescita dell'indebitamento a breve connesso ai fabbisogni di tesoreria e derivanti dalla significativa volatilità dei tempi di incasso dei crediti, accentuata, a fine esercizio, dalle difficili condizioni del mercato del trasporto aereo internazionale.

Si segnala inoltre che, anche nell'esercizio 2008, il Gruppo ha proseguito nell'utilizzo della linea di credito da Euro 152 milioni con la quale è stato garantito l'anticipo dei contributi vantati da SEA verso lo Stato e maturati nel corso dell'anno, bilanciata da incassi da parte di ENAC.

Infine, il flusso di cassa derivante dall'attività di finanziamento include, nell'esercizio 2008, il pagamento del dividendo pari a Euro 29.565 migliaia deliberato dall'assemblea della Società del 28 aprile 2008.

La riduzione degli interessi pagati, da Euro 24.115 migliaia a Euro 15.673 migliaia è connessa alla riduzione dell'indebitamento medio del Gruppo, nonché alla contrazione dei tassi di mercato, favorita dal livello della quota variabile dei finanziamenti del Gruppo e dalla favorevole dinamica delle operazioni di copertura.

10.5 Limitazioni all'utilizzo delle risorse finanziarie

Relativamente alle risorse finanziarie in essere alla Data del Documento di Registrazione non vi sono significative limitazioni all'uso delle stesse, oltre a quanto descritto nel Capitolo X, Paragrafo 10.1 e nel Capitolo XXII, Paragrafo 22.7 del Documento di Registrazione.

10.6 Fonti previste di finanziamento

La Società ritiene che i principali fabbisogni futuri di liquidità del Gruppo consisteranno principalmente nei costi per gli investimenti previsti, nella prosecuzione del rimborso del debito esistente, nella esigenza di copertura del capitale circolante e nella potenziale remunerazione degli azionisti. Tali fabbisogni saranno tendenzialmente coperti tramite i flussi di cassa generati dalla gestione operativa e, laddove non fossero sufficienti, attraverso l'accesso a fonti esterne di finanziamento e in particolare alle linee di credito disponibili e a quelle in corso di negoziazione.

CAPITOLO XI - RICERCA E SVILUPPO, BREVETTI E LICENZE

11.1 Attività di ricerca e sviluppo

L'Emittente e le altre società del Gruppo non hanno condotto attività significativa di ricerca e sviluppo durante l'esercizio in corso, né durante gli ultimi tre esercizi.

11.2 Proprietà intellettuale

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente e le società del Gruppo sono titolari di numerosi marchi, depositati in Italia e nomi di domini, registrati per tutte le principali estensioni (incluse .it, .com., .eu e aero) e che includono le denominazioni sociali e i principali segni ("*seamilano*", "*via-milano*", ecc.) usati dalle società del Gruppo.

La seguente tabella illustra i marchi nazionali registrati dall'Emittente:

ELENCO MARCHI NAZIONALI REGISTRATI DALL'EMITTENTE	
Marchio	**Data di deposito**
SEA AEROPORTI DI MILANO LINATE E MALPENSA	18 giugno 2004
Itl ItalAirport	3 febbraio 2005
CARGO CITY	25 gennaio 2007
SEA AEROPORTI DI MILANO	6 agosto 2008
SEA AEROPORTO DI MALPENSA	6 agosto 2008
SEA AEROPORTO DI LINATE	6 agosto 2008
MALPENSA CARGO CITY	6 agosto 2008
MALPENSA	6 agosto 2008
MALPENSA 2000	6 agosto 2008
SHOP & FLY	6 agosto 2008
Park & Fly system I PARCHEGGI DEGLI AEROPORTI DI MILANO	22 dicembre 2008
Club SEA AEROPORTI DI MILANO	4 agosto 2009
seami	4 agosto 2009
seami vinci! - marchio verbale	30 marzo 2010
seami vinci! - marchio figurativo	30 marzo 2010
club2	21 luglio 2010
VIAMILANO	5 agosto 2010
V VIA MILANO	2 dicembre 2010
SEA	23 marzo 2011
Club SEA	23 marzo 2011
Milano Linate	23 marzo 2011
Milano Linate bis	23 marzo 2011
Milano Malpensa 1	23 marzo 2011
Milano Malpensa 1 bis	23 marzo 2011

Milano Malpensa 1 e 2	23 marzo 2011
Milano Malpensa 1 e 2 bis	23 marzo 2011
Milano Malpensa 2	23 marzo 2011
Milano Malpensa 2 bis	23 marzo 2011
Milano Malpensa Cargo	23 marzo 2011
Milano Malpensa Cargo bis	23 marzo 2011
ViaMilano	23 marzo 2011
ViaMilano Card	23 marzo 2011
ViaMilano Card bis	23 marzo 2011
ViaMilano FastTrack	23 marzo 2011
ViaMilano FastTrack bis	23 marzo 2011
ViaMilano Lounge	23 marzo 2011
ViaMilano Lounge bis	23 marzo 2011
ViaMilano News	23 marzo 2011
ViaMilano News bis	23 marzo 2011
ViaMilano Parking	23 marzo 2011
ViaMilano Parking bis	23 marzo 2011
ViaMilano Program	23 marzo 2011
ViaMilano Program bis	23 marzo 2011
ViaMilano Shopping	23 marzo 2011
ViaMilano Shopping bis	23 marzo 2011
ViaMilano Info	2 maggio 2011
ViaMilano Info bis	2 maggio 2011
Milano MalpensaCenter	2 maggio 2011
Milano MalpensaCenter bis	2 maggio 2011
QSEA	2 maggio 2011

(*) Si segnala che i marchi contraddistinti dalla dicitura "bis" si differenziano dalla versione base solo per l'aspetto grafico.

Le seguenti tabelle illustrano i marchi nazionali registrati dalle altre società del Gruppo:

ELENCO MARCHI NAZIONALI REGISTRATI DA SEA HANDLING	
Marchio	**Data di deposito**
SEA HANDLING	18 giugno 2004
SEA Handling	2 maggio 2011

ELENCO MARCHI NAZIONALI REGISTRATI DA SEA ENERGIA	
Marchio	**Data di deposito**
SEA Energia	2 maggio 2011

Per la tutela dei propri marchi e nomi di domini, il Gruppo fa affidamento sia sulla registrazione dei diritti di privativa, sia sulla eventuale proposizione di opposizioni

qualora necessario davanti alle competenti Autorità in conformità alla normativa applicabile.

Il Gruppo ha stipulato e stipula nel corso della propria attività accordi di riservatezza aventi ad oggetto *know-how*, informazioni tecniche o commerciali riservate sia del Gruppo sia di terzi rese reciprocamente accessibili in forza di rapporti contrattuali.

Per informazioni in merito alla rilevazione contabile dei marchi, delle licenze e, in generale, dei diritti di proprietà intellettuale descritti nel presente Capitolo XI *cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, punto 2.6*(b)* del Documento di Registrazione.

CAPITOLO XII - INFORMAZIONI SULLE TENDENZE PREVISTE

12.1 Tendenze più significative

Lo scenario macroeconomico atteso, pur nel contesto dell'andamento fortemente volatile dei mercati finanziari internazionali, non evidenzia segnali di rallentamento economico su livelli anologhi a quelli registrati nel biennio 2008-2009. Tuttavia le economie internazionali manifestano significative differenze nelle aspettative dei rispettivi andamenti in ragione delle aree geografiche di riferimento; in particolare i Paesi dell'"area euro" risultano ancora condizionati dai rilevanti interventi di riequilibrio dei bilanci pubblici dei predetti Paesi.

Il Gruppo SEA, proseguendo nella crescita delle diverse aree di *business*, nell'efficientamento dei processi e nello sviluppo della capacità offerta, ritiene possibile un'evoluzione positiva dei margini operativi lordi ove il contesto di riferimento non subisca significative modifiche, nonostante il costo del lavoro risenta degli adeguamenti previsti dal rinnovo del Contratto Nazionale di categoria.

Con riguardo all'esercizio in corso, l'Emittente ritiene altresì che eventuali sfavorevoli congiunture economiche e rialzi dei costi delle materie prime (tra cui, in particolare, il petrolio, che incide significativamente sull'attività dei vettori), causati anche da fattori geopolitici, potrebbero influire negativamente sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale della Società.

12.2 Informazioni su tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sulle prospettive dell'Emittente almeno per l'esercizio in corso

Alla Data del Documento di Registrazione, fatto salvo quanto riportato nel Capitolo fattori di rischio del Documento di Registrazione e quanto evidenziato al precedente Paragrafo 12.1, l'Emittente non è a conoscenza di tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sull'esercizio in corso.

CAPITOLO XIII - PREVISIONI O STIME DEGLI UTILI

Il Documento di Registrazione non contiene alcuna previsione o stima degli utili e la Società non ha pubblicato alcun dato previsionale o stima in relazione ad essi.

CAPITOLO XIV - ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DI DIREZIONE O DI VIGILANZA E PRINCIPALI DIRIGENTI

14.1 Informazioni circa gli organi amministrativi, di direzione e di vigilanza, i soci e i principali dirigenti

14.1.1 *Consiglio di amministrazione*

Il consiglio di amministrazione dell'Emittente in carica, composto da cinque membri, è stato nominato dall'assemblea ordinaria di SEA del 28 aprile 2010 e rimarrà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2012. Si precisa che alla scadenza del mandato del predetto consiglio di amministrazione in carica alla Data del Documento di Registrazione, in occasione della nomina del nuovo organo di amministrazione troveranno applicazione le disposizioni dello statuto in materia di voto dilista per la cui descrizione si rimanda al Capitolo XXI, Paragrafo 21.11 (A) del Documento di Registrazione).

Alla Data del Documento di Registrazione, il consiglio di amministrazione è così composto:

NOME E COGNOME	CARICA	LUOGO E DATA DI NASCITA	DATA DI NOMINA
Giuseppe Bonomi (1)	Presidente	Varese, 8 giugno 1958	28 aprile 2010
Lino Girometta (1)	Vice Presidente	Cerignale (PC), 21 marzo 1962	28 aprile 2010
Raffaele Cattaneo (2) (3)	Consigliere	Saronno (VA), 15 settembre 1962	28 aprile 2010
Lionello Marco Pagnoncelli (2) (3)	Consigliere	Bottanuco (BG), 26 settembre 1953	28 aprile 2010
Alberto Ribolla (2) (3)	Consigliere	Varese, 24 marzo 1957	28 aprile 2010

(1) Esecutivo.

(2) Non esecutivo.

(3) Indipendente.

I componenti del consiglio di amministrazione sono domiciliati per la carica presso la sede della Società.

Si riporta di seguito un sintetico *curriculum vitae* di ogni amministratore, dal quale emergono la competenza e l'esperienza maturate in materia di gestione aziendale.

Giuseppe Bonomi: nato a Varese l'8 giugno 1958, si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università Statale di Milano e ha conseguito il titolo di avvocato. Attualmente ricopre la carica di Presidente e di *Chief Executive Officer* - Direttore Generale dell'Emittente. Dal 2007 è anche vice presidente di Assaeroporti. Dal 1993 al 1997 ha ricoperto anche cariche politiche ed istituzionali: tra l'altro, dal 1994 al 1996 è stato deputato nella XXII legislatura e componente della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici, della Commissione speciale per il riordino del sistema televisivo e della Giunta per le autorizzazioni a procedere, e dal luglio 1996 al febbraio 1997, è stato Assessore del Comune di Milano, con delega ai lavori pubblici. E' stato altresì presidente dei consigli di amministrazione, rispettivamente, di SEA (da febbraio 1997 ad agosto 1999), Alitalia (da maggio 2003 a maggio 2004) ed Eurofly (da settembre 2003 a novembre 2006),

nonché vice presidente di SACBO (dal 1996 al 1997) e membro del consiglio di amministrazione di A.N.A.S. S.p.A. (da febbraio 2002 a luglio 2006).

Lino Girometta: nato a Cerignale (PC) il 21 marzo 1962, si è laureato in Ingegneria civile presso l'Università agli studi di Genova, dal 2002 è membro del consiglio di amministrazione dell'Emittente e, ad oggi, ricopre la carica di vice presidente. Dal 2006 è amministratore delegato di SEA Energia. E' stato anche membro dei consigli di amministrazione, rispettivamente, di SEA Handling e SACBO. Dal 1996 ad oggi è amministratore unico di Ellegi Engineering S.r.l. Dal 2003 al 2007 è stato, tra l'altro, membro della Commissione Tecnico Scientifica per la valutazione dei progetti di protezione e risanamento ambientale del Ministero dell'Ambiente ed è, attualmente, membro della sezione regionale dell'Emilia Romagna dell'Albo Nazionale dei gestori ambientali, quale esperto designato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare. Partecipa a diverse associazioni, tra cui l'Associazione degli industriali della provincia di Piacenza nelle quali ricopre il ruolo di membro dei comitati direttivi.

Raffaele Cattaneo: nato a Saronno (VA) il 15 settembre 1962, si è laureato in Economia e Commercio presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, dal luglio 2006 è Assessore a Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, e Consigliere dall'aprile 2005. Sin dal 1995 ha ricoperto diverse cariche in Regione Lombardia: Vice Segretario Generale della Giunta Regionale e Direttore programma e Relazioni Esterne (dal 2000 al 2005), e Dirigente del Gabinetto di Presidenza (nei precedenti 5 anni). Tra il 1988 e il 1995, ha svolto incarichi di rilievo in staff alla Presidenza della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Milano, occupandosi di *policy making*, pianificazione strategica, relazioni associative e istituzionali, gestione di progetti speciali e programmazione delle attività.

Lionello Marco Pagnoncelli: nato a Bottanuco (BG) il 26 settembre 1953, si è laureato in Architettura presso il Politecnico di Milano. Dal 1975 al 1982 ha ricoperto il ruolo di consigliere comunale del Comune di Alzano Lombardo (BG). Dal 1994 al 1995 è stato Assessore ai Lavori Pubblici del Comune di Alzano Lombardo (BG); nel 1999 fino al 2001 è stato Assessore ai Trasporti della città di Bergamo. Dal 2004 fino al 2008 è stato consigliere provinciale della città di Bergamo. Nel luglio 2006 è stato nominato Assessore regionale alla Qualità e all'Ambiente della Regione Lombardia e dal gennaio 2009 fino al 2010 è stato Sottosegretario alla Presidenza della Regione Lombardia. Dal 2010 è Delegato del Presidente della Regione Lombardia ai rapporti con gli enti locali.

Alberto Ribolla: nato a Varese il 24 marzo 1957, si è laureato in Ingegneria Chimica presso il Politecnico di Milano. Attualmente ricopre diverse cariche nel Gruppo Industriale SICES GROUP (es. amministratore delegato in SICES 1958 S.p.A., presidente consiglio di sorveglianza Pensotti FCL S.p.A.). E' inoltre membro del consiglio di amministrazione di Mecaer Aviation Group e presidente di Mecaer America Inc.. Nel Gruppo CREVAL è consigliere e membro di comitati in Credito Valtellinese Soc. Coop. e Presidente di Mediocreval S.p.A.. Fa parte del consiglio di amministrazione di diverse Società Operative UNIVA ed è consigliere in diversi Enti: UNIVA, Confindustria, Liuc. Alla fine degli anni ottanta, è stato presidente del Gruppo Giovani Imprenditori dell'UNIVA, poi vice presidente e presidente dal 2003 al 2007 dell'Unione degli Industriali di Varese. E' stato tra l'altro, consigliere della Camera di Commercio di Varese e della Filiale di Varese della Banca d'Italia, dal 2001 al 2004.

Poteri del consiglio di amministrazione

Ai sensi dell'art. 15 dello Statuto, il consiglio di amministrazione ha, nell'ambito dell'oggetto sociale, tutti i poteri che per legge o per statuto non siano espressamente

riservati all'assemblea, e ciò al fine di provvedere all'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società.

A titolo esemplificativo il consiglio di amministrazione ha quindi, fra le altre, la facoltà di acquistare, vendere e permutare immobili, conferirli in altre società, costituite o costituende, assumere partecipazioni od interessenze, consentire iscrizioni, cancellazioni ed annotamenti ipotecari, rinunciare ad ipoteche legali ed esonerare i Conservatori dei Registri Immobiliari da responsabilità; transigere e compromettere in arbitri anche amichevoli compositori, autorizzare e compiere qualsiasi operazione presso gli uffici del Debito Pubblico, della Cassa Depositi e Prestiti, e presso ogni altro ufficio pubblico o privato.

Il consiglio di amministrazione può inoltre conferire, per singoli atti o categorie di atti, il potere di rappresentare la società al o agli amministratori delegati, a singoli amministratori, al Direttore Generale, ad altri dipendenti della società e a terzi.
Al consiglio di amministrazione spettano, e non sono delegabili ad altri organi sociali, le deliberazioni concernenti i seguenti argomenti:

(i) la nomina dei membri del comitato esecutivo e/o dell'amministratore o degli amministratori delegati e la delega di attribuzioni ad amministratori singolarmente e/o congiuntamente; la determinazione delle remunerazioni al o agli amministratori delegati;

(ii) l'approvazione dei programmi pluriennali di investimenti in immobili, impianti, macchinari e partecipazioni in altre società;

(iii) la concessione di garanzie personali e reali, anche nell'interesse di terzi di importo superiore ad Euro 500.000 (cinquecentomila);

(iv) la nomina e la revoca del Direttore Generale;

(v) la nomina e la revoca dei dirigenti;

(vi) la delega e le istruzioni a propri membri e/o terzi per partecipare e deliberare in assemblee di società controllate e collegate.

Poteri conferiti al Presidente del consiglio di amministrazione

Il consiglio di amministrazione del 28 aprile 2010 ha conferito al Presidente, avv. Giuseppe Bonomi, i poteri di rappresentanza della Società in giudizio e verso terzi, con esclusione, in quest'ultimo caso, del potere di rappresentanza di straordinaria amministrazione.

Poteri conferiti al Chief Executive Officer -Direttore Generale

Il consiglio di amministrazione del 28 aprile 2010 ha conferito al *Chief Executive Officer* - Direttore Generale, avv. Giuseppe Bonomi, che riporta direttamente al consiglio di amministrazione, i poteri di gestione e amministrazione ordinaria della società, con esclusione comunque di quelli riservati, ai sensi dell'art. 15 dello Statuto, alla competenza esclusiva del consiglio di amministrazione, con le seguenti precisazioni:

(i) poteri di gestione e amministrazione ordinaria della società, ivi compresi i poteri relativi alla gestione delle vicende giudiziarie, senza eccezioni; limitatamente agli ambiti operativi di seguito riportati ai punti (ii), (iii) e (iv), sono inoltre fissati i limiti di spesa di volta in volta indicati;

(ii) operazioni finanziarie fino a Euro 1.100.000 per singola operazione, ad esclusione (a) degli atti dovuti (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: pagamento stipendi, contributi, fornitori, aperture di linee di credito su conti correnti bancari), (b) del potere di esigere e riscuotere crediti e (c) di

sottoscrivere i piani di rientro dei clienti debitori, operazioni, tutte queste tre ultime, per i quali il potere di spesa o comunque un limite di valore non è stabilito;

(iii) contratti di compravendita, locazione finanziaria e noleggio di beni mobili, acquisto di prestazioni servizi e lavori nonché locazione di beni immobili fino a Euro 1.100.000 per singola operazione;

(iv) contratti per prestazioni professionali specialistiche fino a Euro 300.000 per singola operazione.

Con riferimento al potere del *Chief Executive Officer* - Direttore Generale, sub (ii)(c), il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 28 ottobre 2011, ha deliberato che, in materia di piani di rientro nei confronti dei clienti debitori della Società, il *Chief Executive Officer* - Direttore Generale ha il potere di sottoscrivere i predetti piani senza limiti di spesa senza previa autorizzazione del Consiglio di Amministrazione solo in ipotesi di necessità ed urgenza, fermo restando che in tali casi il *Chief Executive Officer* - Direttore Generale sarà tenuto a riferire in proposito al Consiglio di Amministrazione in occasione della prima seduta utile di quest'ultimo.

Nell'esercizio dei limiti riferiti ai poteri (iii) e (iv), nel caso in cui il contratto avesse una durata pluriennale, con limite massimo di tre annualità (esclusi i contratti di locazione di beni immobili per i quali non è previsto un limite massimo di durata), tale importo è da intendersi riferito a ciascun anno della durata complessiva dello stesso.

Nell'ambito dei poteri conferiti, possono essere rilasciate/revocate a dirigenti e dipendenti della società ed a terzi, procure speciali per singoli atti o categorie di atti.

Nessuno dei membri del consiglio di amministrazione ha rapporti di parentela con gli altri membri del consiglio di amministrazione dell'Emittente, con i componenti del collegio sindacale o con i principali dirigenti della Società.

La seguente tabella indica le società di capitali o di persone in cui i membri del consiglio di amministrazione siano stati membri degli organi di amministrazione, direzione o vigilanza, ovvero soci negli ultimi 5 anni, con l'indicazione circa il loro *status* alla Data del Documento di Registrazione.

NOME E COGNOME	SOCIETÀ	CARICA NELLA SOCIETÀ O PARTECIPAZIONE DETENUTA	STATUS ALLA DATA DEL DOCUMENTO DI REGISTRAZIONE
Giuseppe Bonomi	SEA Handling	Presidente del consiglio di amministrazione	In essere
	A.N.A.S. S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Malpensa Logistica Europa	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Eurofly S.p.A.	Presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
Raffaele Cattaneo	SEA Handling	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
Lino Girometta	Difesa e Servizi S.p.A.	Amministratore delegato	In essere
	SEA Energia	Amministratore delegato	In essere
	CSI Compagnia	Presidente del consiglio di	Cessata

	Servizi Integrati S.r.l.	amministrazione e amministratore delegato	
	ALER Milano	Vice presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
	SACBO	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Inarcheck S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
Alberto Ribolla	Cofiva S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Promindustria S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Servizi e Promozioni Industriali S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Sices 1958 S.p.A.	Amministratore delegato	In essere
	Sices S.p.A.	Membro del consiglio di sorveglianza	In essere
	Sices Montaz	Membro del consiglio di sorveglianza	In essere
	Sices Polska	Membro del consiglio di sorveglianza	In essere
	Pensotti FCL	Presidente del consiglio di sorveglianza	In essere
	IVM	Presidente del consiglio di amministrazione e amministratore delegato	In essere
	Mecaer Aviation Group S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Mecaer America	Presidente	In essere
	Credito Valtellinese	Amministratore e membro del comitato strategico, del comitato esecutivo e presidente comitato per la remunerazione	In essere
	Medio Creval	Presidente	In essere
	Univa Partecipazioni	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Varese Investimenti S.p.A.	Presidente	In essere
	Confindustria	Membro della giunta e del consiglio direttivo	In essere
	ANIMP	Membro del consiglio nazionale, della giunta e del comitato esecutivo	In essere
	Federprogetti	Membro della giunta	In essere
	LIUC	Membro del consiglio di amministrazione e del comitato esecutivo.	In essere

	Energy Cluster Metadistretto Lombardo per l'Energia	Presidente	In essere
	Industria e Università S.r.l.	Presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
	Iniziativa Universitaria 1991 S.p.A.	Presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
	Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata

Per quanto a conoscenza della Società, nessuno dei membri del consiglio di amministrazione ha, negli ultimi cinque anni, riportato condanne in relazione a reati di frode o bancarotta né è stato associato nell'ambito dell'assolvimento dei propri incarichi a procedure di bancarotta, amministrazione controllata o liquidazione non volontaria né, infine, è stato soggetto a incriminazioni ufficiali e/o sanzioni da parte di autorità pubbliche o di regolamentazione (comprese le associazioni professionali designate) o di interdizioni da parte di un tribunale dalla carica di amministrazione, di direzione o di vigilanza dell'Emittente o dallo svolgimento di attività di direzione o di gestione di qualsiasi emittente.

14.1.2 *Principali dirigenti*

La seguente tabella riporta le informazioni concernenti i principali dirigenti dell'Emittente alla Data del Documento di Registrazione.

NOME E COGNOME	FUNZIONE	DATA DI ASSUNZIONE DELL'ATTUALE CARICA	LUOGO E DATA DI NASCITA
Giuseppe Bonomi ([1])	*Chief Executive Officer - Direttore Generale*	dal 1° gennaio 2009	Varese, 8 giugno 1958
Luciano Carbone ([1])	*Chief Corporate Officer* (CCO)	dall'11 febbraio 2009	Milano, 20 settembre 1956
Cosimo Giulio De Metrio ([1])	*Chief Operating Officer* (COO) & *Deputy CEO*	dal 7 maggio 2007	Nardò (LE), 17 aprile 1959
Luigi Battuello	*Direttore Commerciale Non Aviation*	dal 26 aprile 2010	Cervinara (AV), 1° dicembre 1965
Roberto Belloni	*Direttore Operazioni*	dal 3 agosto 2009	Varese, 23 giugno 1954
Massimiliano Crespi	*Direttore Personale e Organizzazione*	dal 1° gennaio 2011	Busto Arsizio (VA), 14 ottobre 1967
David Crognaletti	*Direttore Commerciale Aviation*	dal 21 luglio 2008	Milano, 20 maggio 1967
Fabio Degli Esposti	*Direttore Sistemi Informativi*	dal 16 giugno 2008	Milano, 25 giugno 1960

Nicola Pietro Magistretti	*Direttore Infrastrutture*	dal 1º luglio 2009	Busto Arsizio (VA), 31 dicembre 1954
Angela Salvato	*Direttore Finanza, Risk Management e IR*	dall'11 febbraio 2009	Salerno, 27 marzo 1965

Nota

(1) Dirigente con responsabilità strategiche ai sensi del regolamento per le operazioni con parti correlate adottato da Consob con delibera n. 17221 del 13 marzo 2010, come modificata e integrata con delibera Consob 17389 del 23 giugno 2010.

Si riporta di seguito un sintetico *curriculum vitae* dei principali dirigenti, dal quale emergono la competenza e l'esperienza maturate in materia di gestione aziendale (per il sintetico *curriculum vitae* del *Chief Executive Officer* - Direttore Generale avv. Giuseppe Bonomi, *cfr*. precedente Paragrafo 14.1.1).

Luciano Carbone: nato a Milano il 20 settembre 1956, si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Torino. E' entrato in SEA nell'aprile 2007 e dal 2009, ricopre l'incarico di *Chief Corporate Officer*. In precedenza è stato direttore del personale del Gruppo SEA per il periodo 2007-2008. L'esperienza professionale, nell'ambito del *general management* e delle risorse umane, si è svolta in diversi settori ed aziende, tra cui, Michelin, D.E.A. - Digital Electronic Automation, Gruppo CEAT Cavi Industrie, Ferrero, Banca Nazionale del Lavoro, Fondazione La Biennale di Venezia, Trenitalia - Gruppo Ferrovie dello Stato. Attualmente è vice presidente del consiglio di gestione della Fondazione Istud, principale *business school* italiana indipendente e, dal maggio 2011, è membro del consiglio di amministrazione di SACBO.

Cosimo Giulio De Metrio: nato a Nardò (LE), il 17 aprile 1959, si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università "La Sapienza" di Roma. E' entrato in SEA nel maggio 2007 come *Chief Operating Officer* e dal febbraio 2009 diviene *Chief Operating Officer* & *Deputy CEO*. Dal 1985 al 2004 ha lavorato nel Gruppo Alitalia, ricoprendo diversi ruoli: direttore generale Divisone Trasporto Aereo; *Chief Executive Officer* Alitalia Team; *Chief Executive Officer* Alitalia Airport; presidente Alitalia Express. Nel 2005 è diventato direttore generale di Volare Group, su richiesta del Commissario Straordinario. Da giugno 2008 è membro del *board* europeo di *Airport Council International*, da ottobre 2009 è vice presidente di Assoclearance, da maggio 2011 è vice presidente di SACBO e consigliere di amministrazione di Dufrital e CID. Nel corso degli anni è stato *accountable manager* in Alitalia, Volare, Air One Cityliner ed infine di SEA.

Luigi Battuello: nato a Cervinara (AV) il 1º dicembre 1965, si è laureato in Scienze Politiche presso l'Università "Federico II" di Napoli. Dal 26 aprile del 2010 ricopre il ruolo di Direttore Commerciale *Non Aviation* della Società. Ha conseguito il titolo di dottore commercialista nonché un *Master* in *International Development* presso la Scuola di Direzione Aziendale STOA' di Ercolano (NA). Ha ricoperto il ruolo di *Country Manager Italy* e di *Centre Manager* di McArthurGlen, nonché quello di *General Manager* di Weitnauer Free Shop Roma.

Roberto Belloni: nato a Varese il 23 giugno 1954, si è laureato in Economia Politica presso l'Università Commerciale "Luigi Bocconi" di Milano. Dall'agosto 2009 ricopre il ruolo di Direttore Operazioni della Società. Dal 1991 al 2003 ha ricoperto diversi incarichi nel Gruppo SEA, tra cui quello di direttore generale di SEA Handling, di direttore generale e consigliere di amministrazione di Aeropuertos Argentina 2000-Buenos Aires. E' stato altresì direttore/vice presidente di Miro Radici Finance nel periodo 2005-2009, *Chief Financial Officer & Human Resources* presso Volare Group nel 2004 e Direttore Generale di SACBO nel periodo 2003-2004.

Massimiliano Crespi: nato il 14 ottobre 1967 a Busto Arsizio (VA), si è laureato in Scienze Politiche presso l'Università degli Studi di Milano. Dal gennaio 2011 è Direttore

Personale e Organizzazione di SEA, dove, nel periodo 2003-2005, ha ricoperto il ruolo di responsabile delle relazioni industriali del Gruppo SEA. Dal 2001 al 2005 ha collaborato con il Libero Istituto Carlo Cattaneo-Liuc, in qualità di cultore della materia presso la cattedra di diritto del lavoro. Ha collaborato con riviste specializzate in materia di diritto del lavoro e sindacale e con l'Istituto di Diritto del Lavoro e Politica Sociale della facoltà di Scienze Politiche presso la cattedra di diritto della sicurezza sociale dell'Università degli Studi di Milano. In Univa (Unione degli Industriali della Provincia di Varese) dal 1993 al 2003, ha operato nell'area sindacale in qualità di funzionario e, successivamente, dirigente. E' stato anche responsabile dell'Ufficio Relazioni Sindacali di Assocaer, Associazione delle imprese di *catering* aeroportuale.

David Crognaletti: nato a Milano il 20 maggio 1967, si è laureato in Scienze Politiche presso l'Università degli Studi di Milano. E' entrato in SEA nel 1996 dove, prima di diventare nel 2008 Direttore Commerciale *Aviation*, ha svolto differenti incarichi, tra cui quello di responsabile coordinamento di scalo Malpensa, responsabile coordinamento di scalo Linate e responsabile Apron Management Control. E' stato altresì collaboratore presso lo Studio Legale Rimini-Milano e presso l'Ufficio Erogazione Borse di Studio dell'Associazione Italiana per la Ricerca sul Cancro-Milano.

Fabio Degli Esposti: nato il 25 giugno 1960 a Milano, è in SEA dal 1992 dove, prima di essere nominato, nel giugno 2008, Direttore Sistemi Informativi, ha ricoperto il ruolo di responsabile dei sistemi gestionali e amministrativi, di responsabile sviluppo e manutenzione applicazioni gestionali, di responsabile gestione dei progetti e del servizio e di responsabile ufficio supporto informativo. E' stato *project manager* presso Cap Gemini Ernst & Young nel periodo 1981-1992.

Nicola Pietro Magistretti: nato a Busto Arsizio (VA) il 31 dicembre 1954, si è laureato in Ingegneria Civile Edile (indirizzo Ergotecnico) presso il Politecnico di Milano nel 1979. Dal 2009 ricopre il ruolo di Direttore Infrastrutture della Società. Nel periodo 1997-2009 ha ricoperto, tra gli altri, il ruolo di vice direttore generale, di *project manager* e di direttore lavori per la progettazione e realizzazione di diversi progetti nella società Jacobs Serete Italia (società del gruppo Jacobs Engineering di Pasadena-California-USA). Dal 1991 al 1997 è stato *project manager* e direttore lavori per Austin Italia. Ha inoltre ricoperto la posizione di responsabile del coordinamento per la realizzazione di opere "chiavi in mano" per Alitalia nell'area tecnica aeroportuale di Fiumicino nel periodo 1989-1990. E' stato altresì responsabile per la realizzazione di impianti di telecomunicazioni a fibra ottica nella regione est dell'Arabia Saudita per la Saeco Ltd. (1987-1988) società saudita della SAE (gruppo ABB), nella quale ha ricoperto il ruolo di responsabile delle opere "non di processo" per la divisione sistemi elettrici (1984-1986) nonché quello di *project engineer* presso la divisione costruzioni ed impianti (1982-1984) e progettista presso l'Ufficio Tecnico (1980-1982).

Angela Salvato: nata a Salerno il 27 marzo 1965, si è laureata in Economia e Commercio presso l'Università degli Studi di Salerno nel 1988. Dottore commercialista e revisore contabile dal 1993, analista finanziario iscritta all'AIAF (Associazione Italiana Analisti Finanziari) dal 1996. Dal 2001 in SEA dove, dal febbraio 2009, ricopre il ruolo di Direttore Finanza, *Risk Management* e *Investor Relations* della Società. Dal 1990 al 2000 ha ricoperto diversi incarichi nel Gruppo ENI, in particolare nell'area di *Capital Market* della Direzione Finanza di ENI, e quale sindaco effettivo di alcune società dello stesso Gruppo. Ha svolto attività di docenza in corsi specialistici presso l'Università di Napoli e di Parma e presso istituti finanziari e assicurativi italiani.

Nessuno dei principali dirigenti della Società ha rapporti di parentela con gli altri principali dirigenti indicati nella tabella che precede, con i membri del consiglio di amministrazione dell'Emittente o con i componenti del collegio sindacale della Società.

La seguente tabella indica le società di capitali o di persone in cui i principali dirigenti siano stati membri degli organi di amministrazione, direzione o vigilanza, ovvero soci negli ultimi cinque anni, con l'indicazione circa lo *status* alla Data del Documento di Registrazione (per l'elenco delle cariche ricoperte dal *Chief Executive Officer* - Direttore Generale, avv. Giuseppe Bonomi, *cfr.* precedente Paragrafo 14.1.1).

NOME E COGNOME	SOCIETÀ	CARICA NELLA SOCIETÀ O PARTECIPAZIONE DETENUTA	STATUS ALLA DATA DEL DOCUMENTO DI REGISTRAZIONE
Luciano Carbone	SACBO	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
Cosimo Giulio De Metrio	SACBO	Vice Presidente del consiglio di amministrazione	In essere
	Dufrital	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	CID	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	T Consulting S.p.A.	Socio e membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Disma	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
Luigi Battuello	MFR Castel Romano Land S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MF VENICE S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MFR Naples S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MF Sicily S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE-RB Parndorf S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE Roermond Holdings (Phase 2) S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE Roermond Holdings (Phase 3) S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE Hellenic Investments S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE-RB Object Berlin S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE Hamburg S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	McArthurGlen Michelbau Neumunster Siteco S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE Moscow S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE South of France S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MG Naples Investors S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE Spain S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE Neumunster Holdings S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE Neumunster Siteco S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGE Turkey S.a.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata

	MGE Travel Retail S.a.r.l	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	MGR Management & Retail S.r.l	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	BMG Noventa S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Iniziative Immobiliare CA S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Capri Due Outlet S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	McArthurGlen Luxury Retail (Venezia) S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	McArthurGlen Management (Italy) S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	McArthurGlen Luxury Retail (Dublin) Limited	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
Roberto Belloni	SACBO	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Miro Radici Finance S.p.A.	Vice Presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
	Miro Radici Energia S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Euroairports S.p.A.	Amministratore delegato	Cessata
	Miniliner S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Infrastrutture Sicilia S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	RB Real Estate S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Kalon S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	ASM Vigevano & MRE S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Martignana Po Energia S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	ESCO Italia S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Ghedi Edilizia Industriale S.r.l. (GEI)	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Trebi S.A.S.	Socio e amministratore	Cessata
Massimiliano Crespi	C.FT. Crespi FiliTessuti S.r.l.	Socio e membro del consiglio di amministrazione	In essere
Nicola Pietro Magistretti	Consorzio Malpensa Construction	Presidente del consiglio di amministrazione	In essere
Angela Salvato	CRAL Linate	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Cassa Assistenza Integrativa Dipendenti Gruppo SEA	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	FAID - Fondo Assistenza Integrativa Dirigenti	Presidente del collegio sindacale	In essere
	DISMA	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata

Per quanto a conoscenza della Società, nessuno dei principali dirigenti ha, negli ultimi cinque anni, riportato condanne in relazione a reati di frode o bancarotta né è stato associato nell'ambito dell'assolvimento dei propri incarichi a procedure di bancarotta, amministrazione controllata o liquidazione non volontaria né, infine, è stato soggetto a incriminazioni ufficiali e/o sanzioni da parte di autorità pubbliche o di

regolamentazione (comprese le associazioni professionali designate) o di interdizioni da parte di un tribunale dalla carica di amministrazione, di direzione o di vigilanza dell'Emittente o dallo svolgimento di attività di direzione o di gestione di qualsiasi emittente.

14.1.3 *Collegio sindacale*

Il collegio sindacale dell'Emittente, in carica alla Data del Documento di Registrazione, è composto da 7 membri, di cui, ai sensi dell'art. 11 del D.M. 521/97, 2 membri (uno con funzione di Presidente e l'altro con funzione di sindaco effettivo) nominati, rispettivamente, dal Ministro dell'Economia e delle Finanze e dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 17 marzo 2010 e in data 26 aprile 2010. I restanti 5 membri sono stati nominati dall'assemblea ordinaria del 28 aprile 2010.

Il collegio sindacale resterà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2012. Si precisa che alla scadenza del mandato del predetto collegio sindacale in carica alla Data del Documento di Registrazione, in occasione della nomina del nuovo organo di controllo troveranno applicazione le disposizioni dello statuto in materia di voto dilista per la cui descrizione si rimanda al Capitolo XXI, Paragrafo 21.11 (B) del Documento di Registrazione).

Con riferimento alla composizione del collegio sindacale l'art. 19 dello Statuto, in conformità all'art. 4 della Legge 420/1971 che con specifico riguardo a SEA stabiliva che faranno parte di diritto del collegio sindacale di SEA "*due rappresentanti dell'amministrazione dello stato dei quali uno, con funzioni di presidente, verrà nominato dal Ministro per il Tesoro e l'altro dal Ministro per i Trasporti e l'Aviazione Civile*", nonché in linea con il citato art. 11 del D.M. 521/1997, stabilisce che sono membri di diritto del collegio sindacale, in qualità di sindaci effettivi, due rappresentanti dell'Amministrazione dello Stato, dei quali uno, con funzioni di Presidente del Collegio, nominato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze (o dal diverso ministero che ne dovesse assumere le funzioni) e l'altro dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (o dal diverso ministero che ne dovesse assumere le funzioni). Diversa disciplina è prevista nell'art. 148, comma 2 *bis*, del Testo Unico della Finanza, che stabilisce che il presidente del collegio sindacale è nominato dall'assemblea tra i sindaci eletti dalla minoranza.

A tal riguardo, si precisa pertanto che l'assemblea della Società, in sede di approvazione dello Statuto, in linea con l'interpretazione e la prassi adottata da SEA nonchè da altre società con azioni quotate sul MTA operanti nel medesimo settore in cui opera la Società che sono altresì gestori aeroportuali "totali", ha ritenuto di dover dare prevalenza alla disciplina di cui a citati artt. 4 della Legge 420/1971 e 11 del D.M. 521/1997, rispetto all'art. 148, comma 2 *bis*, del Testo Unico della Finanza, in ragione (i) del connotato di maggiore specialità della predetta normativa, che prevede la nomina di due sindaci da parte dello Stato e la conseguente assunzione della funzione di presidente del collegio sindacale da parte del sindaco nominato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze; e (ii) della considerazione che essendo il presidente del collegio di nomina ministeriale, lo stesso, per natura, non è espressione della maggioranza degli azionisti, con la conseguenza che la disposizione in parola, di cui al decreto ministeriale, *mutatis mutandis*, è coerente con la finalità cui è preordinato il predetto art. 148, comma 2 *bis*, del Testo Unico della Finanza ossia garantire, statutariamente, che il presidente dell'organo di controllo non sia espressione della maggioranza (per ulteriori informazioni *cfr.* Capitolo XXI, Paragrafo 21.2.2, del Documento di Registrazione).

Alla Data del Documento di Registrazione, il collegio sindacale è così composto:

NOME E COGNOME	CARICA	LUOGO E DATA DI NASCITA	DOMICILIO	DATA DI NOMINA
Giancarlo Giordano (1)	Presidente	Roma, 13 settembre 1945	Roma	28 aprile 2010
Aldo Londei (2)	Sindaco effettivo	Napoli, 28 ottobre 1942	Roma	28 aprile 2010
Fabio Malcovati	Sindaco effettivo	Milano, 9 settembre 1946	Milano	28 aprile 2010
Maria Luisa Mosconi	Sindaco effettivo	Varese, 18 maggio 1962	Milano	28 aprile 2010
Raffaella Pagani	Sindaco effettivo	Milano, 21 giugno 1971	Milano	28 aprile 2010
Antonella Chiametti	Sindaco supplente	Milano, 19 marzo 1964	Milano	28 aprile 2010
Ambrogina Zanzi	Sindaco supplente	Varese, 31 gennaio 1950	Varese	28 aprile 2010

(1) Sindaco nominato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze.
(2) Sindaco nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Viene di seguito riportato un sintetico *curriculum vitae* dei componenti del collegio sindacale, dal quale emergono la competenza e l'esperienza maturate in materia di gestione aziendale.

Giancarlo Giordano: nato a Roma il 13 settembre 1945, si è laureato in Economia e Commercio presso l'Università "La Sapienza" di Roma, e dall'ottobre 2008 è Dirigente generale della Ragioneria Generale dello Stato; è inoltre sindaco effettivo dell'INAIL. Dal 1970 fino al 2010 ha lavorato per l'Amministrazione dello Stato dove, a partire dal 1990, ha svolto diversi compiti come dirigente della Ragioneria dello Stato. E' stato componente di numerose Commissioni e Gruppi di lavoro, in cui svolge incarichi professionali e docenze sempre in materia di finanza pubblica e territoriale. Iscritto al registro dei revisori contabili dal 1992, è stato presidente del collegio dei revisori del CNR, oggi della Fondazione lirica La Fenice, e svolge incarichi di revisione presso diverse università (Venezia, Ferrara e Piemonte Orientale). Collabora con Formez e Svimez alla pubblicazione di dati statistici.

Aldo Londei: nato a Napoli il 28 ottobre 1942, si è laureato in Giurisprudenza ed è attualmente sindaco delle società GH Palermo S.p.A. e GESAP S.p.A., (Aeroporto Falcone-Borsellino di Palermo). Per 30 anni, dal 1968, ha prestato servizio presso la Direzione Generale dell'Aviazione Civile. Dal 1998 al 2009 è dirigente nel dipartimento Economia e direzione Auditing di ENAC dove, dal gennaio 2010, è Direttore Centrale dello Sviluppo Economico. Negli anni, ha svolto diversi incarichi per il Ministero dei Trasporti, è stato revisore dei conti presso ENGA e componente dei collegi sindacali di diverse società di gestione aeroportuale (S.A.G.A. S.p.A. -Aeroporto d'Abruzzo-, SAVE S.p.A. - Aeroporto di Venezia, SACBO).

Fabio Malcovati: nato a Milano, il 9 marzo 1946, si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università Statale di Milano e dal 1968 esercita la libera professione di Avvocato. E' iscritto all'albo dei Procuratori dal 1971, all'albo degli Avvocati dal 1977 e come Revisore contabile dal 1993. Attualmente, ricopre la carica di sindaco effettivo di SEA Handling, CID Italia e Dufrital. Nel corso della sua attività professionale, è stato membro del consiglio di amministrazione di istituti di credito e finanziarie, liquidatore di Milano Leasing e membro del Collegio Liquidatori di Finaste.

Maria Luisa Mosconi: nata a Varese il 18 maggio 1962. Dottore Commercialista dal 1992, è laureata in Economia Aziendale presso l'Università Luigi Bocconi e attualmente ricopre la carica di membro effettivo del collegio sindacale di diverse società finanziarie e di assicurazioni (Premafin Finanziaria HP, Milano Assicurazioni, Banca SAI), fondazioni (Fondazione Fondiaria – SAI, Fondazione I.R.C.C.S) e società di varia natura (Gianfranco Ferré, The Walt Disney Company Italia, Metro Engineering, CID, Dufrital), e del Gruppo SEA (SEA Handling) ed è membro del consiglio di sorveglianza di Banca Popolare di Milano Dal 1997, è iscritta all'albo dei Consulenti Tecnici del Giudice, presso il Tribunale di Milano e, dal 1992, è anche curatore fallimentare. Dal 1995 è iscritta al Registro dei Revisori Contabili. Ha maturato la sua esperienza di dottore commercialista in particolare con riferimento alle procedure concorsuali e crisi aziendali e perizie di stima. E' stata altresì cultore della materia nell'insegnamento presso l'Università Cattolica di Milano e l'Università Luigi Bocconi e autrice di pubblicazioni.

Raffaella Pagani: nata a Milano il 21 giugno 1971, si è laureata in Economia e Commercio e dal 1996 è iscritta all'Ordine dei Dottori Commercialisti di Milano e all'albo dei Curatori Fallimentari del Tribunale di Milano, presso cui è anche consulente tecnica del Giudice. Dal 1999, è altresì iscritta al Registro dei Revisori Contabili e da quest'anno all'albo dei mediatori/conciliatori di Milano. Attualmente, svolge attività di consulente amministrativo, tributario, societario per società commerciali, industriali e del terziario e per enti commerciali e non a partecipazione pubblica, oltre che contabile e fiscale per aziende speciali comunali. E' altresì consulente delle Camere di Commercio – Unioncamere per il trattamento tributario dei contributi incentivanti. E' membro del collegio sindacale di diverse società a partecipazione regionale/comunale (CID, Dufrital, Malpensa Logistica Europa) e revisore dei conti di diversi Comuni dell'*hinterland* milanese. Dal 2005 è revisore unico della ALPA S.p.A.

Antonella Chiametti: nata a Milano il 19 marzo 1964, laureata in Economia e Commercio, Dottore Commercialista libero professionista dal febbraio 2001 e revisore contabile dal 2002, è specializzata in gestione amministrativo - contabile - fiscale e societario con contatti diretti con i clienti. E' attualmente membro del collegio sindacale di diversi Enti (Ente Nazionale Sordi, Aziende Farmacie Milanesi) e Fondazioni (Welfare Ambrosiano e "La Triennale di Milano"). Dal 2007 è consulente dell'APAC. Ha svolto anche attività didattica presso la Fondazione ENAIP Lombardia, su temi di contabilità fiscale, amministrazione e contabilità generale.

Ambrogina Zanzi: nata a Varese il 31 gennaio 1950, laureata in Economia e Commercio presso l'Università Cattolica di Milano, dal 1976 è Dottore Commercialista, iscritta al Registro dei Revisori dei Conti dal 1983, nonché all'Albo dei Consulenti Tecnici del Tribunale Civile e Penale di Varese. Nel 1995 è stata nominata Revisore Contabile con D.M. 12 aprile 1995. Negli anni ha maturato diverse esperienze professionali come revisore dei conti presso diverse Amministrazioni comunali (Comune di Milano dal 2003 al 2009), l'Aler di Busto Arsizio, l'ISU e il CIDIS dell'Università degli Studi di Milano, della Bicocca e dell'Insubria e anche dello IULM dal 2009 e altri Enti (ASL di Lodi). E' stata membro di collegi sindacali di diverse società in Provincia di Varese e Milano (Banca Popolare di Luino e di Varese) e, dal 1986 al 2008, componente della Commissione nazionale per la statuizione dei principi di Revisione, presso il Ministero di Grazia e Giustizia. E' altresì curatore di procedure fallimentari su designazione del Tribunale di Varese.

Nessuno dei membri del collegio sindacale ha rapporti di parentela con gli altri membri del collegio sindacale dell'Emittente, con i componenti del consiglio di amministrazione o con i principali dirigenti della Società.

La seguente tabella indica tutte le società di capitali o di persone in cui i componenti del collegio sindacale siano stati membri degli organi di amministrazione, direzione o vigilanza, ovvero soci negli ultimi cinque anni, con l'indicazione circa lo *status* della carica o partecipazione alla Data del Documento di Registrazione.

NOME E COGNOME	SOCIETÀ	CARICA NELLA SOCIETÀ O PARTECIPAZIONE DETENUTA	STATUS ALLA DATA DEL DOCUMENTO DI REGISTRAZIONE
Giancarlo Giordano	Enel S.p.A.	Sindaco supplente	Cessata
Fabio Malcovati	SEA Handling	Sindaco effettivo	In essere
	Dufrital	Sindaco effettivo	In essere
	CID	Sindaco effettivo	In essere
	Cornucopia Investimento S.r.l.	Socio e membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Immobiliare laurenziana S.r.l.	Presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
	Malpensa Logistica Europa	Sindaco effettivo	Cessata
	Montello Finanziaria S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Gassobbio 1 S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Gassobbio 2 S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Gassobbio 3 S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
Aldo Londei	GESAP S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	GH Palermo S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Aeroporto Gabriele D'Annunzio S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	SACBO	Sindaco effettivo	Cessata
Maria Luisa Mosconi	SEA Handling	Sindaco effettivo	In essere
	SACBO	Sindaco effettivo	In essere
	CID	Sindaco supplente	Cessata
	Dufrital	Sindaco supplente	Cessata
	Banca Popolare di Milano S.c.a r.l.	Membro del Consiglio di Sorveglianza	In essere
	Premafin Finanziaria S.p.A. Holding di partecipazioni	Sindaco effettivo	In essere
	Milano Assicurazioni S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Immobiliare Lombarda S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Finadin S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere

	SAI Holding Italia S.p.A.	Presidente collegio sindacale	In essere
	SAI Agricola S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Banca Sai S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Immobiliare Fondiaria SAI S.r.l.	Sindaco effettivo	In essere
	Immobiliare Milano Assicurazioni S.r.l.	Sindaco effettivo	In essere
	Campo Carlo Magno S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Gianfranco Ferrè S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Metro Engineering S.r.l.	Presidente collegio sindacale	In essere
	Napoli Metro Engineering S.r.l.	Sindaco effettivo	In essere
	Metal Work S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Regina Catene Calibrate S.p.A.	Presidente collegio sindacale	In essere
	Sviluppo Sistema Fiera S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	The Walt Disney Company S.r.l.	Sindaco effettivo	In essere
	Disney XD Italia S.r.l.	Sindaco effettivo	In essere
	ITA - Industria Tessile per l'Abbigliamento e l'Arredamento	Presidente collegio sindacale	In essere
	Fondazione IRCCS Istituto Nazionale Neurologico Carlo Besta	Sindaco effettivo	In essere
	Fondazione Fondiaria SAI	Sindaco effettivo	In essere
	Mercatone Uno Finance S.r.l.	Sindaco effettivo	Cessata
	Agenzia Mobilità e Ambiente S.r.l.	Sindaco effettivo	Cessata
	Doc Point S.r.l.	Amministratore	Cessata
	Super B S.r.l.	Amministratore	Cessata
	AGICAR S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	Meridiano Quinto (incorporata in Fondiaria SAI S.p.A.)	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	E-Capital Partners S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	SASA Assicurazioni e Riassicurazioni S.p.A. (incorporata in Fondiaria SAI S.p.A.)	Sindaco supplente	Cessata

	SASA Vita Italia S.p.A. (incorporata in Fondiaria SAI S.p.A.)	Sindaco supplente	Cessata
	International Strategy S.p.A.	Sindaco supplente	Cessata
	The Disney S.r.l.	Sindaco supplente	Cessata
	Metropolitana Milanese S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	DGPA SGR S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	Eurinvest SGR S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	Synergo SGR S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	SAI Mercati Mobiliari SIM S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	Helm Finance SGR S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	AGRICAR Diesel S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	A 7 S.r.l.	Sindaco effettivo	Cessata
	Server S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	ICMA Rubinetterie S.r.l.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	Zaro Carni S.r.l.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	Cambianca S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
Raffaella Pagani	Cestec S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	SEA Handling	Presidente del collegio sindacale	In essere
	CID	Sindaco effettivo	In essere
	SEA Energia	Sindaco effettivo	In essere
	Malpensa Logistica Europa	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Alpa S.p.A.	Revisore unico	In essere
	Impresa Ravelli S.r.l.	Sindaco effettivo	Cessata
	Tata Consultancy Services Italia S.r.l.	Sindaco effettivo	In essere
	Avid Technology S.r.l.	Sindaco effettivo	In essere
	Binari sonori S.r.l.	Sindaco effettivo	In essere
	Vanguard Logistic Services S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Reietk S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Miotto Este S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Lumit S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Cash Point Network S.r.l.	Sindaco effettivo	Cessata

	Smec S.r.l.	Presidente organismo di vigilanza	In essere
	Comune di Sovico	Presidente del collegio revisori	Cessata
	Comune di Pomigliate	Presidente del collegio revisori	Cessata
Antonella Chiametti	Azienda Farmacie Milanesi S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Fondazione Welfare Ambrosianno	Sindaco effettivo	In essere
	Società Parcam - Unipersonael S.r.l.	Sindaco effettivo	In essere
	Ente Nazionale Sordi Lombardia	Sindaco effettivo	In essere
	Fondazione "La Triennale di Milano"	Sindaco supplente	In essere
	Fondazione Boschi Di Stefano	Sindaco supplente	In essere
	Fondazione IRCCS Istituto Nazionale dei Tumori	Sindaco effettivo	Cessata
	Società Alessio S.p.A	Sindaco effettivo	Cessata
	Camera di Commercio di Milano	Sindaco effettivo	Cessata
	Stazione Sperimentale per la Seta	Sindaco effettivo	Cessata
	Stazione Sperimentale per i Combustibili	Sindaco effettivo	Cessata
	Stazione Sperimentale Carta Cartoni e Paste per Carta	Sindaco effettivo	Cessata
	Stazione Sperimentale per le Industrie degli Oli e Grassi	Sindaco effettivo	Cessata
	Azienda Farmacie Milanesi S.p.A.	Sindaco supplente	Cessata
	Eurotel S.p.A.	Sindaco supplente	Cessata
Ambrogina Zanzi	ASL Lodi	Revisore dei conti	In essere
	Fondazione Banche Popolari Unite per Varese	Revisore dei conti	In essere
	Consorzio CIDIS dell'Università degli Studi di Milano, Bicocca e Insubria e dello IULM	Presidente del collegio revisori	In essere
	Comune di Milano	Presidente del collegio revisori	Cessata
	ISU dell'Università degli Studi di Milano, Bicocca e Insubria	Presidente del collegio revisori	Cessata

	ASPEM S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata

Tutti i membri del collegio sindacale dell'Emittente sono in possesso dei requisiti di professionalità ed onorabilità previsti dalla normativa applicabile. In particolare, per quanto a conoscenza dell'Emittente, si precisa quanto segue:

(a) per quanto attiene i requisiti di professionalità, tutti i membri del collegio sindacale hanno esercitato l'attività di revisione legale dei conti per un periodo non inferiore a tre esercizi ovvero hanno maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio nell'esercizio di: (i) attività di amministrazione e controllo ovvero compiti direttivi presso società di capitali che abbiano un capitale sociale non inferiore a due milioni di euro, ovvero (ii) attività professionali o di insegnamento universitario di ruolo in materie giuridiche, economiche, finanziarie e tecnico-scientifiche, strettamente attinenti all'attività dell'impresa, ovvero (iii) funzioni dirigenziali presso enti pubblici o pubbliche amministrazioni operanti nei settori creditizio, finanziario e assicurativo o comunque in settori strettamente attinenti a quello di attività dell'impresa;

(b) sempre per quanto attiene i requisiti di professionalità nessuno dei membri del collegio sindacale ha svolto funzioni di amministrazione, direzione o controllo in imprese:

(i) sottoposte a fallimento, a liquidazione coatta amministrativa o a procedure equiparate;

(ii) operanti nel settore creditizio, finanziario, mobiliare e assicurativo sottoposte a procedure di amministrazione straordinaria;

(b) per quanto attiene i requisiti di onorabilità, nessuno dei membri del collegio sindacale è stato sottoposto a misure di prevenzione disposte dall'autorità giudiziaria ai sensi della Legge 27 dicembre 1956, n. 1423 o della Legge 31 maggio 1965, n. 575 e successive modificazioni e integrazioni, salvi gli effetti della riabilitazione; nessuno dei membri del collegio sindacale è stato condannato con sentenza irrevocabile, salvi gli effetti della riabilitazione:

(i) a pena detentiva per uno dei reati previsti dalle norme che disciplinano l'attività bancaria, finanziaria e assicurativa e dalle norme in materia di mercati e strumenti finanziari, in materia tributaria e di strumenti di pagamento;

(ii) alla reclusione per uno dei delitti previsti nel titolo XI del libro V del Codice Civile e nel Regio Decreto del 16 marzo 1942, n. 267 e successive modifiche e integrazioni;

(iii) alla reclusione per un tempo non inferiore a sei mesi per un delitto contro la pubblica amministrazione la fede pubblica, il patrimonio, l'ordine pubblico e l'economia pubblica;

(iv) alla reclusione per un tempo non inferiore ad un anno per un qualunque delitto non colposo.

Inoltre, ai membri del Collegio sindacale non è stata mai applicata, su richiesta delle parti, una delle pene previste dall'art. 2, comma 1, lettera b), Decreto Ministeriale n. 162/2000 salvo il caso dell'estinzione del reato.

Per quanto a conoscenza della Società, nessuno dei membri del collegio sindacale ha, negli ultimi cinque anni, riportato condanne in relazione a reati di frode o bancarotta né è stato associato nell'ambito dell'assolvimento dei propri incarichi a procedure di

bancarotta, amministrazione controllata o liquidazione non volontaria né, infine, è stato soggetto a incriminazioni ufficiali e/o sanzioni da parte di autorità pubbliche o di regolamentazione (comprese le associazioni professionali designate) o di interdizioni da parte di un tribunale dalla carica di amministrazione, di direzione o di vigilanza dell'Emittente o dallo svolgimento di attività di direzione o di gestione di qualsiasi emittente, fatta eccezione per le seguenti sanzioni irrogate al sindaco effettivo, dott.ssa Maria Luisa Mosconi:

a) sanzione amministrativa di Euro 21.000 irrogata ai sensi dell'art. 190 del Testo Unico della Finanza da Banca d'Italia, con delibera n. 24 del 10 gennaio 2008, nei confronti della dott.ssa Maria Luisa Mosconi, quale componente del collegio sindacale della società SAI Mercati Mobiliari SIM S.p.A., per violazione dell'art. 6, comma 1, lett. a) del Testo Unico della Finanza e del Titolo III, cap. 2 del Regolamento adottato da Banca d'Italia con provvedimento del 4 agosto 2000, in relazione agli obblighi di controllo da parte del collegio sindacale;

b) sanzione amministrativa di Euro 13.000 irrogata da Consob in data 30 settembre 2010 nei confronti della dott.ssa Maria Luisa Mosconi, nella qualità di presidente del collegio sindacale di Helm Finance SGR S.p.A. (in carica dal 4 dicembre 2006 al 28 agosto 2008), posta in liquidazione coatta amministrativa con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 31 luglio 2009, per violazione dell'art. 40, comma 1, lett. a) del Testo Unico della Finanza, in tema di comportamento richiesto alle società di gestione del risparmio, e degli artt. 65, comma 1, lett. c), 66, comma 1, della Delibera Consob n. 16190 del 2007, relativamente alla prestazione del servizio di gestione collettiva del risparmio. Avverso detto provvedimento è stato presentato ricorso al TAR del Lazio che alla Data del Documento di Registrazione è ancora pendente

Si segnala che analoghe sanzioni amministrative sono state altresì irrogate anche agli altri componenti del collegio sindacale, nonché ai componenti del consiglio di amministrazione, rispettivamente, di SAI Mercati Mobiliari SIM S.p.A. e Helm Finance SGR S.p.A.

Per quanto a conoscenza della Società, alla Data del Documento di Registrazione nessuno dei membri del collegio sindacale eccede i limiti al cumulo degli incarichi di cui all'articolo 144-*terdecies* del Regolamento Emittenti.

14.2 Conflitti di interessi dei membri del consiglio di amministrazione, dei componenti del collegio sindacale e dei principali dirigenti

Per quanto a conoscenza dell'Emittente, alla Data del Documento di Registrazione, nessun membro del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale, né alcuno dei principali dirigenti della Società, è portatore di interessi privati in conflitto con i propri obblighi derivanti dalla carica o qualifica ricoperta all'interno dell'Emittente.

CAPITOLO XV - REMUNERAZIONI E BENEFICI

15.1 Remunerazioni e benefici a favore dei componenti del consiglio di amministrazione, dei membri del collegio sindacale e dei principali dirigenti per i servizi resi in qualsiasi veste

Le seguenti tabelle riportano i compensi corrisposti dalla Società e/o dalle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, ai componenti del consiglio di amministrazione, ai membri del collegio sindacale, nonché ai principali dirigenti dell'Emittente.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE		
Nome e Cognome	**Carica**	**Compenso (Euro)**
Giuseppe Bonomi	Presidente	76.644 (1)
Lino Girometta	Vice Presidente	85.695 (2) 197.085 (3)
Raffaele Cattaneo	Consigliere	64.220 (4)
Lionello Marco Pagnoncelli	Consigliere	69.220 (5)
Alberto Ribolla	Consigliere	82.553 (6)

Note:

(1) Si segnala che l'avv. Giuseppe Bonomi, ha rinunciato al compenso per la carica di presidente del consiglio di amministrazione di SEA Handling per l'intera durata di tale carica.

(2) Inclusivo: (i) del compenso per la carica di membro del comitato per la remunerazione (pari ad Euro 5.000) ricoperta nei mesi di gennaio-aprile 2010; (ii) del compenso per la carica di membro del comitato etico (pari ad Euro 6.667) ricoperta nei mesi di maggio-dicembre 2010; (iii) del compenso per la carica di coordinatore di Consorzio Malpensa Construction (pari ad Euro 8.333) ricoperta nei mesi di novembre-dicembre 2010.

(3) Compenso percepito in qualità di amministratore delegato di SEA Energia, di cui Euro 65.695 quale compenso fisso, ed Euro 131.390 quale compenso variabile. Si segnala che il dott. Lino Girometta ha rinunciato al compenso per la carica di consigliere di SEA Energia per l'intera durata di tale carica.

(4) Inclusivo del compenso per la carica di membro del comitato per la remunerazione (pari ad Euro 15.000).

(5) Inclusivo: (i) del compenso per la carica di membro del comitato per la remunerazione (pari ad Euro 10.000) ricoperta nei mesi di maggio-dicembre 2010, e (ii) del compenso per la carica di membro del comitato per il controllo interno (pari ad Euro 10.000) ricoperta nei mesi di maggio-dicembre 2010.

(6) Inclusivo: (i) del compenso per la carica di membro del comitato per la remunerazione (pari ad Euro 15.000); (ii) del compenso per la carica di membro del comitato per il controllo interno (pari ad Euro 15.000) e (iii) del compenso per la carica di membro del comitato etico (pari ad Euro 3.333) ricoperta nei mesi di gennaio-aprile 2010.

COLLEGIO SINDACALE		
Nome e Cognome	**Carica**	**Compenso (Euro)**
Giancarlo Giordano	Presidente	97.652
Aldo Londei	Sindaco effettivo	79.093
Fabio Malcovati	Sindaco effettivo	73.800 16.328 (1)
Maria Luisa Mosconi	Sindaco effettivo	73.800 16.328 (2) 7.072 (3)

Raffaella Pagani	Sindaco effettivo	73.800 24.278 ([4]) 4.680 ([5])
Antonella Chiametti	Sindaco supplente	-
Ambrogina Zanzi	Sindaco supplente	-

Note:
([1]) Compenso percepito in qualità di sindaco effettivo di SEA Handling.
([2]) Compenso percepito in qualità di sindaco effettivo di SEA Handling.
([3]) Compenso percepito in qualità di presidente del collegio sindacale di SEA Energia.
([4]) Compenso percepito in qualità di presidente del collegio sindacale di SEA Handling.
([5]) Compenso percepito in qualità di sindaco effettivo di SEA Energia.

PRINCIPALI DIRIGENTI
Compensi annui lordi (Euro)
3.414.481([1])

Note:
([1]) Ammontare della remunerazione (compreso qualsiasi compenso eventuale o differito) e dei benefici in natura corrisposti per servizi resi.
L'importo include la componente variabile (MBO 2010) sulla base dell'assegnazione di obiettivi aziendali e individuali specifici per singola posizione.
L'importo include altresì con riferimento al *Chief Executive Officer* - Direttore Generale (i) il compenso fisso l di Euro 600.000 e (ii) il compenso variabile pari al 43% delle retribuzione fissa definito sulla base dell'accordo sindacale integrativo aziendale per i dirigenti (per informazioni in merito ai compensi spettanti all'avv. Giuseppe Bonomi, in qualità di presidente del consiglio di amministrazione, *cfr*. la prima tabella del presente Paragrafo 15.1).

Con riferimento alla remunerazione del *Chief Executive Officer* – Direttore Generale si precisa che, in applicazione dell'accordo sindacale integrativo aziendale per i dirigenti che disciplina il sistema di retribuzione variabile a breve (MBO) il *Chief Executive Officer* – Direttore Generale può percepire un bonus teorico a target pari al 40% della retribuzione fissa annua lorda legato al raggiungimento di risultati aziendali sulla base dei seguenti livelli di *performance*: (i) in caso di *performance* inferiore alla soglia minima prestabilita non è previsto la corresponsione di bonus; (ii) in caso di *performance* uguale alla soglia minima è prevista la corresponsione dell'80% del bonus teorico; (iii) in caso di *performance* corrispondenti al target è prevista la corresponsione del 100% del bonus teorico; (iv) in caso di *overperformance* è prevista la corresponsione fino ad un massimo del 120% del bonus teorico.

Con riferimento al contratto di assunzione del *Chief Executive Officer* – Direttore Generale, avv. Giuseppe Bonomi si segnala che lo stesso, sottoscritto tra la Società e quest'ultimo in data 18 dicembre 2008, ed avente decorrenza dal 1 gennaio 2009, prevede, *inter alia*, una clausola c.d. di stabilità - di durata triennale, con decorrenza dalla data di assunzione, e dunque sino al 31 dicembre 2011 - che riconosce al *Chief Executive Officer* – Direttore Generale, un'indennità in caso di dimissioni per giusta causa o di licenziamento privo di giusta causa, pari ad un numero di mensilità mancanti per il completamento del triennio e comunque non inferiore a 24 mensilità di retribuzione fissa e variabile, e che prevede l'impegno del *Chief Executive Officer* – Direttore Generale, in caso di cessazione del rapporto di lavoro, in ipotesi diverse dalla giusta causa, a corrispondere alla Società un importo pari al totale degli emolumenti mancanti per il completamento del triennio (di validità della clausola in parola) e, comunque, non inferiore ad una annualità.

In aggiunta, le sopra citate parti, nel contesto dell'assunzione del *Chief Executive Officer* – Direttore Generale, hanno sottoscritto un accordo che prevede una clausola di c.d.

connessione tra il rapporto di amministrazione e il rapporto di subordinazione in essere tra SEA e l'avv. Giuseppe Bonomi. Tale clausola, in particolare, stabilisce che, ove venga meno, per qualunque ragione e/o causa, il rapporto di amministrazione o il rapporto di subordinazione, si risolva anche l'altro rapporto e venga riconosciuto all'avv. Giuseppe Bonomi un'indennità risarcitoria forfettaria pari a quella riconosciutagli in caso di dimissioni per giusta causa o di licenziamento privo di giusta causa, sopra descritta, salvo che la stessa non gli sia già stata erogata in ragione della eventuale preventiva risoluzione del rapporto di lavoro subordinato.

Entrambe le sopra citate clausole sono sostanzialmente conformi a quanto previsto per i dirigenti dalla contrattazione collettiva di categoria e dalla contrattazione aziendale.

15.2 Benefici previdenziali

L'ammontare totale degli importi accantonati o accumulati dal Gruppo, per la corresponsione di pensioni o indennità di fine rapporto o benefici analoghi in favore dei principali dirigenti di SEA complessivamente considerati, era pari a Euro 277.286 al 31 dicembre 2010 e ad Euro 318.408,65 al 30 giugno 2011.

CAPITOLO XVI - PRASSI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

16.1 Durata della carica dei componenti del consiglio di amministrazione e dei membri del collegio sindacale.

Il consiglio di amministrazione in carica, nominato dall'assemblea ordinaria del 28 aprile 2010, rimarrà in carica fino all'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2012.

Il collegio sindacale in carica, nominato con atto costitutivo del 28 aprile 2010, rimarrà in carica fino all'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012.

16.2 Contratti di lavoro stipulati dai componenti del consiglio di amministrazione e dai componenti del collegio sindacale con l'Emittente che prevedono una indennità di fine rapporto

Fatto salvo per Giuseppe Bonomi, il quale, in qualità di *Chief Executive Officer* - Direttore Generale, alla Data del Documento di Registrazione, ha un contratto di lavoro con SEA, alla stessa data non è vigente alcun contratto di lavoro tra l'Emittente e i membri del consiglio di amministrazione o del collegio sindacale che preveda una indennità di fine rapporto.

16.3 Informazioni sul comitato per il controllo interno e sul comitato per la remunerazione

In conformità alle raccomandazioni in materia di *corporate governance* di cui al Codice di Autodisciplina, il consiglio di amministrazione dell'Emittente ha istituito al proprio interno, un comitato per il controllo interno e un comitato per la remunerazione, entrambi composti da amministratori non esecutivi e indipendenti, ai quali sono, rispettivamente, demandate funzioni propositive e consultive in materia di controlli interni e remunerazione degli amministratori e dei principali dirigenti e dell'alta direzione.

Nello svolgimento delle proprie funzioni, i predetti comitati hanno la facoltà di accedere alle informazioni e alle funzioni aziendali necessarie per lo svolgimento dei propri, rispettivi, compiti. I comitati possono, altresì, avvalersi di consulenti esterni a spese della Società, nei limiti del *budget* approvato dal consiglio di amministrazione.

La durata in carica dei componenti del comitato per il controllo interno e del comitato per la remunerazione è equiparata a quella del consiglio di amministrazione.

Ciascun comitato provvede alla nomina di un segretario, scelto anche al di fuori dei propri componenti, cui è affidato il compito di redigere il verbale delle riunioni.

Sono di seguito descritti il ruolo, le competenze ed il funzionamento dei predetti comitati.

16.3.1 *Comitato per il controllo interno*

Il consiglio di amministrazione di SEA, con delibera del 25 luglio 2002, ha istituito al proprio interno il comitato per il controllo interno composto da due amministratori non esecutivi, dotati di adeguata professionalità in materia di *governance* aziendale e controlli interni, nonché in grado di esercitare autonomia di giudizio e garantire continuità di azioni nello svolgimento dei compiti ed essi affidati. La composizione del comitato per

il controllo interno (la cui scadenza coincide con la scadenza del consiglio di amministrazione in carica, ossia con l'approvazione da parte dell'assemblea del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2012) è stata successivamente modificata e, da ultimo, integrata con delibera consiliare del 31 maggio 2011 la quale ha stabilito che il comitato per il controllo interno sia composto da 3 amministratori indipendenti (come illustrato nella seguente tabella) ed ha conseguentemente integrato la composizione del predetto comitato con la nomina del dott. Raffaele Cattaneo, con efficacia a far data dall'avvio delle negoziazioni delle azioni della Società sul MTA e fino alla scadenza del consiglio di amministrazione in carica.

NOME E COGNOME	QUALIFICA	NON ESECUTIVO/INDIPENDENTE
Alberto Ribolla (Presidente) (*)	Presidente	Indipendente
Raffaele Cattaneo (**) (***)	Membro del comitato	Indipendente
Lionello Marco Pagnoncelli (*)	Membro del comitato	Indipendente

Note:
(*) Nominato dal consiglio di amministrazione del 28 aprile 2010, in carica sino all'approvazione del bilanci di esercizio al 31 dicembre 2012.
(**) Nominato dal consiglio di amministrazione del 31 maggio 2011, con effetto dalla data di ammissione delle azioni SEA sul MTA e fino all'approvazione del bilanci di esercizio al 31 dicembre 2012.
(***) Soggetto dotato di adeguata conoscenza ed esperienza in materia contabile e finanziaria, in conformità al Principio 8.P.4 del Codice di Autodisciplina.

La composizione, il funzionamento, l'organizzazione e l'attività del comitato per il controllo interno sono disciplinati da un apposito regolamento il quale, approvato, nella sua prima versione, dal consiglio di amministrazione del 30 luglio 2003, è stato da ultimo, modificato e integrato, dal consiglio di amministrazione nella seduta del 27 giugno 2011, con efficacia a far data dall'avvio delle negoziazioni delle azioni di SEA sul MTA (il "**Regolamento del Comitato per il Controllo Interno**"). Il Regolamento del Comitato per il Controllo Interno stabilisce, *inter alia*, che:

- il comitato per il controllo interno è composto da tre consiglieri, nominati dal consiglio di amministrazione e riconosciuti come indipendenti ai sensi dell'art. 148, comma 3, del Testo Unico della Finanza dell'art. 3 del Codice di Autodisciplina; inoltre almeno un componente del comitato per il controllo interno possiede un'adeguata esperienza in materia contabile e finanziaria, accertata dal consiglio di amministrazione al momento della nomina;
- il comitato per il controllo interno si riunisce periodicamente con frequenza necessaria per lo svolgimento delle proprie attività e comunque in tempo utile per deliberare sulle materie per le quali il comitato per il controllo interno deve riferire al consiglio di amministrazione. In ogni caso, è fatto obbligo al comitato di riunirsi almeno una volta ogni tre mesi;
- per la validità delle deliberazioni occorre la presenza della maggioranza dei membri in carica. Le decisioni del comitato per il controllo interno sono assunte a maggioranza assoluta di voti. A parità di voti prevale quello di chi presiede la riunione;
- ai lavori del comitato per il controllo interno partecipa il presidente del collegio sindacale e il presidente del consiglio di amministrazione. Inoltre, su invito del presidente del comitato per il controllo interno, possono partecipare alle adunanze il responsabile della direzione *auditing*, i responsabili di altre funzioni aziendali, il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari ed altri soggetti la cui presenza sia ritenuta utile;

- il comitato per il controllo interno sarà dotato di risorse finanziarie adeguate per lo svolgimento delle funzioni ad esso attribuite.

Il Regolamento del Comitato per il Controllo Interno declina inoltre le funzioni demandate al comitato per il controllo interno, ai sensi delle raccomandazioni di cui all'art. 8 del Codice di Autodisciplina.

In particolare il comitato per il controllo interno assiste il consiglio di amministrazione nell'espletamento dei compiti a quest'ultimo affidati in materia di controllo interno in conformità alla raccomandazione 8.C.1 del Codice di Autodisciplina, nonché svolge le attività di cui alla raccomandazione 8.C.3 del Codice di Autodisciplina Al comitato per il controllo interno, tenuto altresì conto della disciplina di cui al D. Lgs. n. 39/2010 in materia di revisione legale dei conti, sono attribuiti i seguenti compiti:

(i) assistenza al consiglio di amministrazione nell'espletamento dei compiti allo stesso attribuiti dal Codice di Autodisciplina delle Società quotate rispetto al sistema dei controlli interni;

(ii) vigilanza sull'efficacia del processo di revisione legale dei conti;

(iii) valutazione dei piani di lavoro predisposti dal Responsabile della Direzione *Auditing* e ricezione, da tale funzione, delle relazioni periodiche, ai fini dell'informativa al consiglio di amministrazione;

(iv) valutazione, unitamente al dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari della Società ed agli esponenti della società di revisione, del corretto utilizzo dei principi contabili e della loro omogeneità tra le società del Gruppo, ai fini della redazione del bilancio consolidato;

(v) *reporting* sull'attività svolta e sull'adeguatezza del sistema di controllo interno al consiglio di amministrazione, in occasione delle riunioni consiliari convocate per l'approvazione del progetto di bilancio e delle relazioni finanziari semestrali, con espressione delle proprie valutazioni con riferimento alle materie relative alle attribuzioni delegate;

(vi) esame e valutazione delle relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza;

(vii) consultazione per la valutazione di specifiche operazioni per le quali vi sia, direttamente o indirettamente, una situazione di conflitto di interessi;

(viii) ulteriori compiti che il consiglio di amministrazione potrà, in seguito, attribuirgli;

(ix) tutti gli atti comunque inerenti e conseguenti all'assunzione della deliberazione che ne ha fissato le attribuzioni, nonché tutte le altre attività che siano necessarie – oppure anche solo meramente utili od opportune – al fine dell'attuazione della medesima deliberazione.

Al comitato per il controllo interno sono altresì demandati ulteriori compiti in materia di operazioni con Parti Correlate, in conformità alla disciplina di cui alla delibera Consob n. 17221 del 12 marzo 2010 (e successive modifiche e integrazioni) ed alla Procedura Parti Correlate di SEA (per la cui descrizione *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafi 16.4 e 19.4 del Documento di Registrazione).

Quanto alle competenze del comitato per il controllo interno in materia del D. Lgs. 231/01 e successive modifiche e integrazioni, si segnala che tale comitato viene informato dall'Organismo di Vigilanza in merito all'adeguatezza del Modello di Organizzazione e Gestione e che lo stesso comitato è tenuto a valutare le relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza, riferendo in proposito al consiglio di amministrazione (nel contesto dei doveri informativi a cui è tenuto il comitato per il controllo interno, nei confronti dell'organo gestorio) (per ulteriori informazioni in

merito all'Organismo di Vigilanza e al Modello di Organizzazione e Gestione *cfr.* Capitolo XVI, Paragrafo 16.4 del Documento di Registrazione).

16.3.2 *Comitato per la remunerazione*

Il consiglio di amministrazione di SEA con delibera del 7 ottobre 2003, ha istituito al proprio interno il comitato per la remunerazione composto da amministratori non esecutivi. L'attuale composizione del comitato per la remunerazione è stata deliberata dal consiglio di amministrazione nella seduta del 28 aprile 2010, (come illustrato nella seguente tabella), il quale consiglio nella riunione del 10 giugno 2011, ad esito della valutazione delle sussistenza dei requisiti di indipendenza dei propri membri effettuata in occasione della riunione consiliare del 31 maggio 2011, ha preso atto della sussistenza dei requisiti di indipendenza in capo a tutti i membri del comitato per la remunerazione (per maggiori informazioni in merito alla valutazione dell'indipendenza dei membri del consiglio di amministrazione *cfr.* Capitolo XVI, Paragrafo 16.4 del Documento di Registrazione).

NOME E COGNOME	QUALIFICA	NON ESECUTIVO/INDIPENDENTE
Lionello Marco Pagnoncelli	Presidente	Indipendente
Raffeale Catteneo	Membro del comitato per la remunerazione	Indipendente
Alberto Ribolla (*)	Membro del comitato per la remunerazione	Indipendente

(*) Soggetto dotato di adeguata conoscenza ed esperienza in materia finanziaria, in conformità al Principio 7.P.3 del Codice di Autodisciplina.

La composizione, il funzionamento, l'organizzazione e l'attività del comitato per la remunerazione sono disciplinati da un apposito regolamento, approvato dal consiglio di amministrazione del 10 giugno 2011 e da ultimo modificato nel corso della seduta del consiglio di amministrazione del 27 giugno 2011, il quale entrerà in vigore a far data dall'avvio delle negoziazioni delle azioni ordinarie di SEA sul MTA (il "**Regolamento del Comitato per la Remunerazione**"). Il Regolamento del Comitato per la Remunerazione stabilisce, *inter alia*, che:

- il comitato per la remunerazione sia composto da tre consiglieri non esecutivi nominati dallo stesso consiglio di amministrazione, di cui almeno due in possesso dei requisiti di indipendenza di cui all'art. 148, comma 3, del Testo Unico della Finanza e dell'art. 3 del Codice di Autodisciplina; inoltre almeno 1 componente del comitato per la remunerazione deve possedere un'adeguata esperienza in materia finanziaria, accertata dal consiglio di amministrazione al momento della nomina;
- il comitato per la remunerazione si riunisce periodicamente con frequenza necessaria per lo svolgimento delle proprie attività e comunque in tempo utile per deliberare sulle materie per le quali il comitato per la remunerazione deve riferire al consiglio di amministrazione e, in ogni caso, sempre prima della riunione del consiglio di amministrazione chiamato a deliberare sulla remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche e/o dell'alta direzione della Società;
- per la validità delle deliberazioni occorre la presenza della maggioranza dei membri in carica. Le decisioni del comitato per la remunerazione sono assunte a maggioranza assoluta di voti. A parità di voti prevale quello di chi presiede la riunione;

- su invito del presidente del comitato per la remunerazione, possono partecipare alle riunioni del comitato per la remunerazione, diverse da quelle in cui vengono formulate le proposte al consiglio di amministrazione relative alla remunerazione degli amministratori, altri componenti del consiglio di amministrazione; alle riunioni partecipano anche il presidente del collegio sindacale e il *Chief Corporate Officer*;
- il comitato per la remunerazione sarà dotato di risorse finanziarie adeguate per lo svolgimento delle funzioni ad esso attribuite.

A tal fine, al comitato per la remunerazione, in ottemperanza alle raccomandazioni di cui all'art. 7.C.5. del Codice di Autodisciplina, sono attribuiti seguenti compiti, di natura consultiva e propositiva:

(i) formulare proposte al consiglio di amministrazione, in assenza dei diretti interessati, per la remunerazione, e per gli eventuali piani di *stock option* o assegnazione di azioni, degli amministratori delegati e di quelli che rivestono particolari cariche, nonché, su indicazione degli amministratori delegati, per la determinazione dei criteri per la remunerazione dell'alta direzione della Società. Nella formulazione di tali proposte il comitato per la remunerazione potrà prevedere che: (a) una parte significativa della remunerazione degli amministratori esecutivi e dei dirigenti con responsabilità strategiche sia legata ai risultati economici conseguiti dalla Società e/o al raggiungimento di obiettivi specifici preventivamente indicati dal consiglio di amministrazione; e (b) la remunerazione degli amministratori non esecutivi sia commisurata all'impegno richiesto a ciascuno di essi, tenuto conto dell'eventuale partecipazione ad uno o più comitati. Gli amministratori non esecutivi non sono destinatari di piani di incentivazione a base azionaria, salvo motivata decisione dell'assemblea;

(ii) valutare periodicamente l'adeguatezza, la coerenza complessiva e la concreta applicazione della politica generale adottata per la remunerazione degli amministratori esecutivi, degli altri amministratori investiti di particolari cariche e dei dirigenti con responsabilità strategiche, avvalendosi a tale ultimo riguardo delle informazioni fornite dal *Chief Executive Officer* - Direttore Generale;

(iii) esprimere un preventivo parere motivato sull'interesse della Società al compimento di operazioni con Parti Correlate aventi ad oggetto l'assegnazione o l'incremento di remunerazioni e benefici economici, sotto qualsiasi forma, ad un componente di un organo di amministrazione o controllo o a un dirigente con responsabilità strategiche, nei termini di cui alla Procedura Parti Correlate di SEA (per la cui descrizione *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.4 del Documento di Registrazione), nonché sulla convenienza e sulla correttezza sostanziale delle relative condizioni.

16.4 Recepimento delle norme in materia di governo societario

Statuto e Testo Unico della Finanza

Lo Statuto dell'Emittente è conforme alle disposizioni normative e regolamentari applicabili di cui al Testo Unico della Finanza.

In particolare si segnala che, in conformità alla citata normativa, nonché ai regolamenti attuativi di quest'ultima, lo Statuto (approvato dall'assemblea dell'Emittente tenutasi in data 3 maggio 2011, con efficacia a far data dell'avvio delle negoziazioni delle azioni ordinarie di SEA sul MTA) prevede, *inter alia*:

- il meccanismo del voto di lista per la nomina delle cariche sociali. A tal proposito si segnala che, tenuto conto dell'entrata in efficacia dello Statuto, come pocanzi ricordata, le relative disposizioni statutarie troveranno applicazione soltanto a partire dalla nomina del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale in sede di approvazione del bilancio di esercizio dell'Emittente al 31 dicembre 2012 (per ulteriori informazioni in merito alla disciplina statutaria del voto di lista *cfr.* Capitolo XXI, Paragrafo 21.11(B) del Documento di Registrazione);
- la disciplina per l'approvazione e la realizzazione da parte di SEA di operazioni con parti correlate, in conformità alla normativa e regolamentazione vigente (per ulteriori informazioni in merito alla disciplina per le operazioni con parti correlate *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.4 del Documento di Registrazione);

Inoltre, in ossequio alla disciplina applicabile alle società quotate il consiglio di amministrazione di SEA, nella seduta del 10 giugno 2011, ha approvato il regolamento concernente le operazioni compiute da soggetti rilevanti, ai sensi dell'art. 114, comma 7, TUF e degli artt. 152-*sexies* e ss. del Regolamento Emittenti (c.d. codice di *internal dealing*).

Con riferimento alla Procedura Parti Correlate approvata dal consiglio di amministrazione, nella seduta del 27 giugno 2011, si rinvia alla descrizione contenuta nel Capitolo XIX, Paragrafo 19.4 del Documento di Registrazione.

Il consiglio di amministrazione nella seduta del 27 giugno 2011 ha altresì deliberato di istituire il registro delle persone che hanno accesso ad informazioni privilegiate in ottemperanza al dettato dell'art. 115-*bis* del TUF, con in efficacia alla data di presentazione della domanda di ammissione a quotazione delle azioni ordinarie di SEA sul MTA.

Sempre in ossequio alla disciplina applicabile alle società quotate e, in particolare, in ottemperanza all'art. 154-*bis* del TUF, il consiglio di amministrazione dell'Emittente, nella seduta del 23 agosto 2011, ha nominato, previo parere favorevole del collegio sindacale, con efficacia a far data dall'avvio delle negoziazioni delle Azioni sul MTA, il dott. Giulio De Metrio quale dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di SEA, attribuendogli poteri e funzioni conformi al disposto del citato art. 154-*bis* del TUF, nonché all'art. 15 dello Statuto.

In aggiunta, in ottemperanza al D.Lgs. 39/2010, l'assemblea dell'Emittente tenutasi in data 3 maggio 2011 ha conferito l'incarico per la revisione legale dei conti, alla società PricewaterhouseCoopers S.p.A., in possesso dei requisiti previsti dal citato decreto, per una durata di nove esercizi (2011-2019) (per maggiore informazioni in merito alla revisione legale dei conti *cfr.* Capitolo II, del Documento di Registrazione).

Modello di Governance

La Società ha sostanzialmente conformato il proprio sistema di governo societario alle raccomandazione di cui al Codice di Autodisciplina.

In particolare, si segnala che l'Emittente già con delibera del 27 giugno 2001, pur non essendovi tenuta, ha provveduto ad adottare volontariamente, il "Codice di Autodisciplina delle Società Quotate", uniformando, ove applicabile, la propria condotta ai principi ivi indicati. Il *Modello di Governance* di SEA, così definito, tiene conto della dimensione aziendale, della struttura della proprietà, nonché del settore di appartenenza.

Detto *Modello di Governance* è stato da ultimo modificato e integrato con delibere del consiglio di amministrazione di SEA del 31 maggio 2010, del 10 giugno 2011, del 27

giugno 2011 e del 23 agosto 2011, il quale ha provveduto ad assumere le ulteriori misure in materia di governo societario necessarie e/o opportune in applicazione delle previsioni stabilite per le società con azioni quotate su di un mercato regolamentato dalla normativa e regolamentazione applicabile.

In particolare, oltre quanto già illustrato con riferimento alle deliberazioni assunte dall'organo amministrativo dell'Emittente con riferimento al comitato per il controllo interno e al comitato per la remunerazione (*cfr.* Capitolo XVI, Paragrafi 16.3.1 e 16.3.2 del Documento di Registrazione), si segnala che il consiglio di amministrazione dell'Emittente, nella seduta del 31 maggio 2011:

- ha valutato l'indipendenza dei propri amministratori, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 148, terzo comma, del TUF (richiamato dall'art. 147-*ter*, comma 4, del TUF) e dell'art. 3 del Codice di Autodisciplina, verificando all'interno del proprio consiglio di amministrazione la presenza di un numero "adeguato" di amministratori non esecutivi e indipendenti. In particolare, con la predetta delibera consiliare del 31 maggio 2011, sono stati ritenuti in possesso del suddetto requisito di indipendenza i Sigg.ri Raffaele Cattaneo, Alberto Ribolla e Lionello Marco Pagnoncelli;
- ha nominato, ai sensi dell'art. 8.C.6. del Codice di Autodisciplina, il dott. Ahmed Boukriss Laroussi, in qualità di Responsabile della Direzione *Auditing* della Società, quale preposto al controllo interno, con efficacia a far data dall'avvio delle negoziazione delle azioni ordinarie di SEA sul MTA;
- in conformità alle raccomandazioni di cui all'art. 2.C.3 del Codice di Autodisciplina, tenuto conto degli incarichi esecutivi al Presidente, dell'Emittente ha nominato l'ing. Alberto Ribolla quale *Lead Indipendent Director,* con efficacia a far data dall'avvio delle negoziazione delle azioni di SEA sul MTA.

Sempre in ottemperanza alle raccomandazioni di cui al Codice di Autodisciplina, (oltre a quanto deliberato con riferimento al comitato per la remunerazione - *cfr.* Capitolo XVI, Paragrafo 16.3.2 del Documento di Registrazione - ed alle delibere assunte in ottemperanza al Testo Unico della Finanza e descritte nel presente paragrafo) il consiglio di amministrazione di SEA, nella seduta del 10 giugno 2011, ha nominato, ai sensi dell'art. 8.C.5 del Codice di Autodisciplina, l'avv. Giuseppe Bonomi quale amministratore esecutivo incaricato di sovrintendere alla funzionalità del sistema di controllo interno, con efficacia a far data dall'avvio delle negoziazione delle azioni di SEA sul MTA.

Il consiglio di amministrazione dell'Emittente, nella seduta del 27 giugno 2011, oltre alle deliberazioni assunte in ottemperanza alle disposizioni del Testo Unico della Finanza e sopra descritte:

- ha adottato, in conformità alle raccomandazioni di cui all'art. 4 del Codice di Autodisciplina, un regolamento in materia di trattamento delle informazioni privilegiate; e
- ha nominato il referente informativo, ed il suo sostituto, ai sensi dell'art. 2.6.1, comma 4, del Regolamento di Borsa.

Il consiglio di amministrazione di SEA, nella seduta del 23 agosto 2011, oltre alle deliberazioni assunte in ossequio alle disposizioni di cui al Testo Unico della Finanza, sopra illustrate, in conformità alla raccomandazione di cui all'art. 11.C.2 del Codice di Autodisciplina, ha nominato, con efficacia a far data dall'avvio delle negoziazioni delle azioni di SEA sul MTA, la dott.ssa Chiara Dorigotti *Investor Relator* della Società, alla

quale è stata pertanto affidata la responsabilità della gestione dei rapporti con gli azionisti e il mercato.

L'Emittente, inoltre, in ottemperanza alle raccomandazioni di cui all'art. 11.P.1 del Codice di Autodisciplina, ha creato un'apposita sezione nel proprio sito *internet* (*www.seamilano.eu*) ove sono messe a disposizione del pubblico tutte le informazioni concernenti l'Emittente, e il Gruppo, che rivestono rilievo per i propri azionisti, ivi incluse le informazioni di cui all'art. 125-*quater* del Testo Unico della Finanza concernente l'assemblea della Società ed è dotato, in conformità agli artt. 8.C.7 e 8.C.8 del predetto Codice di Autodisciplina, di una direzione di *Auditing*, che dipende gerarchicamente dal Presidente e funzionalmente dal consiglio di amministrazione e dal comitato per il controllo interno, il cui responsabile è identificato nel preposto al controllo interno.

Allo stato attuale, la Società non ha ritenuto opportuno istituire un comitato per le nomine in quanto ritiene che il meccanismo del voto di lista previsto dallo Statuto per la nomina degli amministratori sia in grado di garantire adeguata trasparenza e pubblicità all'intera procedura di nomina dei componenti del consiglio di amministrazione.

Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/01 e successive modifiche e integrazioni

Alla Data del Documento di Registrazione la Società ha implementato il Modello di Organizzazione e Gestione previsto dal D. Lgs. 231/01, e successive modifiche e integrazioni, (il "**Modello**") il quale ha introdotto in Italia e disciplina la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche per i reati individuati dal medesimo D. Lgs. 231/01 e commessi da soggetti apicali o a questi sottoposti.

Tale Modello, predisposto in conformità alle disposizioni del D. Lgs. 231/01, tenendo nella dovuta considerazione le *"Linee Guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D. Lgs. 231/01"*, pubblicate da Confindustria, è stato istituito con delibera del consiglio di amministrazione di SEA del 18 dicembre 2003, e, da ultimo, modificato e integrato, al fine di recepire le novità introdotte dal legislatore nel novero dei reati rilevanti ai fini del citato decreto, con delibera consiliare del 28 gennaio 2010.

Il Modello si compone, come da prassi, di una "Parte Generale" nonché di una "Parte Speciale", quest'ultima predisposta per le diverse categorie di reato contemplate nel D. Lgs. 231/01 e consiste in un insieme di principi, procedure e funzioni di controllo volti a prevenire la commissione delle fattispecie di reati individuate dal citato decreto, da parte di soggetti che operano per il conseguimento dello scopo e degli obiettivi della Società, e quindi i componenti degli organi sociali (amministratori, sindaci ed eventuali altri componenti esterni), ed i dipendenti dell'Emittente, nonché da parte di soggetti esterni all'Emittente che si rapportano a quest'ultima (quali consulenti, clienti, fornitori, ecc.).

Il Modello prevede altresì un sistema disciplinare, differenziato in ragione dei diversi soggetti destinatari del Modello stesso, volto a sanzionare il mancato rispetto di quanto ivi previsto, indipendentemente dal fatto che la condotta del soggetto, di volta in volta rilevante, abbia configurato una o più fattispecie di reato.

In coerenza con quanto previsto da citato D.Lgs. 231/01 la Società ha altresì istituito un apposito organismo (c.d. "**Organismo di Vigilanza**") quale soggetto preposto alla vigilanza sul funzionamento e sul rispetto del Modello, nonché al costante aggiornamento del medesimo. A tal fine, l'Organismo di Vigilanza, *inter alia,* è dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo, nonché di un autonomo potere di spesa, riferisce periodicamente al comitato per il controllo interno in merito al funzionamento

del Modello, e trasmette, annualmente, al consiglio di amministrazione una relazione scritta sullo stato di attuazione del Modello e, in particolare, sui controlli e sulle verifiche eseguite, sulle eventuali criticità ed anomalie emerse.

L'Organismo di Vigilanza, in carica alla Data del Documento di Registrazione, è stato nominato con delibera del consiglio di amministrazione del 27 maggio 2010 ed è composto come di seguito illustrato.

NOME E COGNOME	QUALIFICA
Ahmed Boukriss Laroussi (Presidente)	Responsabile Direzione *Auditing*
Ottavio Lecis	Professionista esterno a SEA
Ludovico Gilberti	Professionista esterno a SEA

Le Società controllate dall'Emittente hanno a loro volta predisposto il Modello, formalmente approvato dai rispettivi consigli di amministrazione.

* * *

Si segnala infine che sin dall'aprile del 2002 l'Emittente è dotato di un codice etico - come da ultimo aggiornato nella seduta consiliare del 23 agosto 2011 previo parere favorevole del comitato etico, di cui *infra* - volto a definire i valori etici e morali della Società ed a indicare le linee di comportamento a cui sono soggetti il personale di SEA, nonché i componenti degli organi sociali, nei comportamenti aziendali, interni ed esterni, al fine del rispetto dei predetti valori.

Per la divulgazione ed il rispetto del predetto codice etico l'Emittente ha inoltre costituito un apposito comitato che, come da nomina consiliare del 28 aprile 2010, alla Data del Documento di Registrazione, risulta composto da un consigliere, ing. Alberto Ribolla, in rappresentanza del consiglio di amministrazione, che assume la funzione di presidente, nonché dai rispettivi responsabili delle seguenti funzioni aziendali (i) personale ed organizzazione, (ii) affari legali e societari e (iii) *auditing*.

CAPITOLO XVII - DIPENDENTI

17.1 Numero dipendenti

Il numero di dipendenti in unità HDE (*Headcount Equivalent*), complessivamente impiegati dal Gruppo SEA, rispettivamente, al 30 settembre 2011, al 30 giugno 2011, 30 giugno 2010, 31 dicembre 2010, 31 dicembre 2009 e 31 dicembre 2008, ripartiti secondo le principali qualifiche, sono indicati nelle seguenti tabelle:

Tabella "Numero dipendenti Gruppo SEA al 30 settembre 2011 (in HDE)"

Numero medio dipendenti equivalenti (HDE)	30 settembre 2011
Dirigenti	55
Quadri	283
Impiegati	2.771
Operai	1.822
Totale	4.931

Tabella "Numero dipendenti Gruppo SEA al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 (in HDE)"

umero medio dipendenti equivalenti (HDE)	30 giugno 2011	%	30 giugno 2010	%	variazioni 30 giugno 2011 - 30 giugno 2010	%
Dirigenti	54	1,1%	50	1,0%	4	8,0%
Quadri	284	5,8%	271	5,4%	13	4,8%
Impiegati	2.768	56,3%	2.809	56,4%	-41	-1,5%
Operai	1.808	36,8%	1.847	37,1%	-39	-2,1%
Totale	**4.914**	100,0%	**4.977**	100,0%	**-63**	-1,3%

Tabella "Numero dipendenti Gruppo SEA al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 (in HDE)"

Numero medio dipendenti equivalenti (HDE)	2010	%	2009	%	2008	%	variazioni 2010-2009	%	variazioni 2009-2008	%
Dirigenti	52	1,0%	49	0,9%	50	0,9%	3	5,8%	-2	-3,1%
Quadri	273	5,4%	278	5,2%	284	5,2%	-5	-1,7%	-7	-2,3%
Impiegati	2.821	56,3%	3.090	57,7%	3.138	58,0%	-269	-8,7%	-48	-1,5%
Operai	1.868	37,3%	1.942	36,2%	1.943	35,9%	-74	-3,8%	0	0,0%
Totale	**5.014**	**100,0%**	**5.359**	**100,0%**	**5.415**	**100,0%**	**-345**	**-6,4%**	**-56**	**-1,0%**

Si precisa che per *Headcount Equivalent* si intende la media mensile di tutto il personale amministrato, riproporzionato in base al nastro orario retribuito (*part-time*) e ai movimenti mensili di assunzione/cessazione.

Il numero di dipendenti *full time*, complessivamente impiegati dal Gruppo SEA, rispettivamente, al 30 giugno 2011, 30 giugno 2010, 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, ripartiti secondo le principali qualifiche, sono indicati nella seguente tabella:

Dipendenti *full time*	30 giugno 2011	30 giugno 2010	31 dicembre 2010	31 dicembre 2009	31 dicembre 2008
Dirigenti	55	51	53	49 (*)	48 (*)

Quadri	281	268	279	270 (*)	270 (*)
Impiegati	2.285	2.344	2.294	2.409 (*)	2.489 (*)
Operai	1.328	1.400	1.360	1.436 (*)	1.527 (*)
Totale	**3.949**	**4.063**	**3.986**	**4.164** (*)	**4.334** (*)

(*) Non comprende l'organico di Malpensa Logistica Europa, pari a 189 nel 2008 e 180 nel 2009.

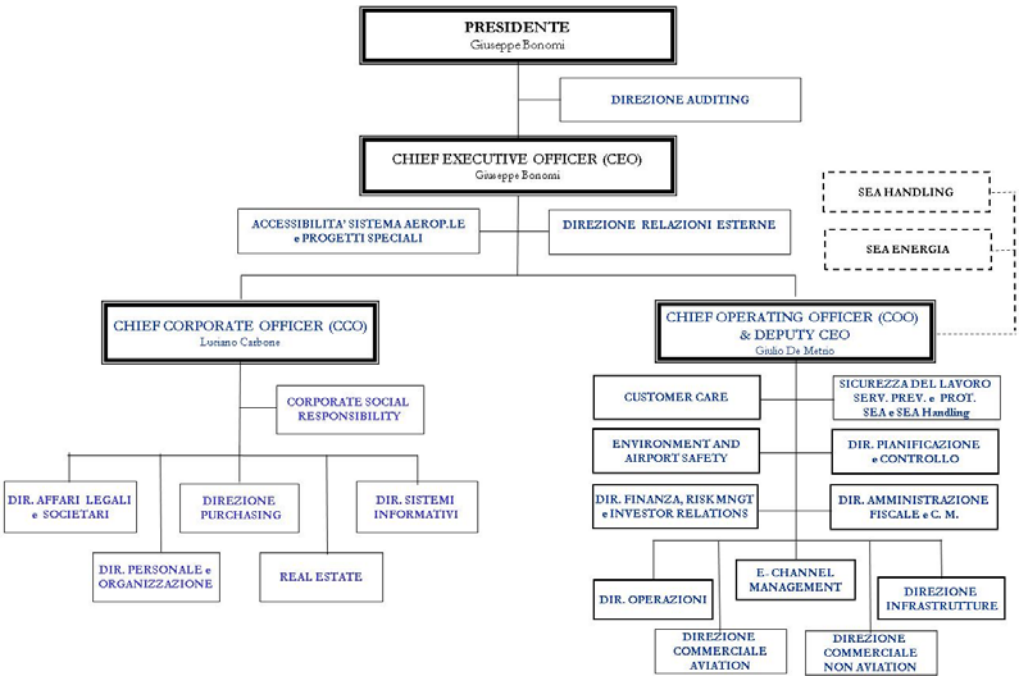
Il numero di dipendenti *part time*, complessivamente impiegati dal Gruppo SEA, rispettivamente, al 30 giugno 2011, 30 giugno 2010, 31 dicembre 2010, 31 dicembre 2009 e 31 dicembre 2008, ripartiti secondo le principali qualifiche, sono indicati nella seguente tabella:

Dipendenti *part time*	**30 giugno 2011**	**30 giugno 2010**	**31 dicembre 2010**	**31 dicembre 2009**	**31 dicembre 2008**
Dirigenti	-	-	-	-	-
Quadri	2	1	2	1 (*)	1 (*)
Impiegati	640	631	625	606 (*)	610 (*)
Operai	623	586	565	542 (*)	513 (*)
Totale	**1.265**	**1.218**	**1.192**	**1.149** (*)	**1.124** (*)

(*) Non comprende l'organico di Malpensa Logistica Europa, pari a 12 nel 2008 e 12 nel 2009.

L'organigramma funzionale dell'Emittente, alla Data del Documento di Registrazione, è illustrato nella seguente tabella:

Tabella "Organigramma funzionale SEA"



Alla Data del Documento di Registrazione, la struttura organizzativa dell'Emittente si articola in diverse direzioni e funzioni di *staff*, ciascuna di esse dipendenti, rispettivamente, dal Presidente, dal *Chief Executive Officer* - Direttore Generale, dal *Chief Corporate Officer* e dal *Chief Operating Officer & Deputy CEO,* ai quali riportano per quanto di rispettiva competenza.

Sono di seguito descritti i poteri conferiti, rispettivamente, al Presidente e *Chief Executive Officer* - Direttore Generale, al *Chief Corporate Officer* e al *Chief Operating Officer & Deputy CEO* nonché le principali attività di competenza delle funzioni a diretto riporto dei soggetti sopra indicati.

Presidente

Poteri

Per una descrizione dei poteri conferiti dal consiglio di amministrazione di SEA al Presidente, si rinvia al Capitolo XIV, Paragrafo 14.1.1 del Documento di Registrazione.

Funzioni a diretto riporto

Direzione Auditing: verifica e monitora, per SEA e per le società del Gruppo seguite, l'adeguatezza e l'efficacia del sistema di controllo interno e del sistema informativo aziendale; garantisce l'effettuazione, relativamente ai rapporti contrattuali in essere con SEA, di controlli degli operatori commerciali; assicura la *compliance* del modello di organizzazione e gestione al D. Lgs 231/01.

Chief Executive Officer - Direttore Generale

Poteri

Per una descrizione dei poteri attribuiti dal consiglio di amministrazione di SEA al *Chief Executive Officer* - Direttore Generale, si rinvia al Capitolo XIV, Paragrafo 14.1.1 del Documento di Registrazione.

Funzioni a diretto riporto

Accessibilità sistema aeroportuale e progetti speciali: propone soluzioni e iniziative che, nel rispetto delle aspettative della clientela, delle istanze/opportunità evidenziate dal territorio interessato, rispondano a più generali obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali e sociali legati al sistema dei trasporti. In tale ambito mantiene rapporti con gli enti competenti.

Direzione Relazioni Esterne: definisce e assicura l'attuazione di adeguate politiche di comunicazione e di immagine di SEA e delle società controllate in coerenza con la *Brand Identity* SEA, in linea con gli indirizzi concordati con il Presidente e *Chief Executive Officer* - Direttore Generale e in tale ambito assicura il necessario supporto alle attività di relazioni istituzionali.

Chief Corporate Officer

Poteri

In data 16 ottobre 2009, con procura rilasciata dal *Chief Executive Officer* - Direttore Generale, avv. Giuseppe Bonomi, sono stati attribuiti al *Chief Corporate Officer*, dott. Luciano Carbone, i seguenti poteri:

1. esercitare ogni e qualsivoglia diritto della Società in nome e per conto della stessa, in contesti giudiziali e stragiudiziali; rappresentare la Società in qualunque giudizio attivo o passivo, in qualsiasi stato e grado di fronte a qualsiasi Corte, Tribunale, ufficio, Autorità e altre organizzazioni ivi incluse le Corti del Lavoro e la Corte di Cassazione; proporre istanze, citazioni, appelli, ricorsi, reclami avanti a qualsiasi autorità, elevare protesti, intimare precetti, procedere ad atti

conservativi ed esecutivi, curarne, occorrendo, la revoca; intervenire nelle procedure di fallimento e promuoverne la dichiarazione, insinuare crediti nei fallimenti stessi; produrre prove, documenti e memorie; rappresentare la Società di fronte agli Uffici del Lavoro, agli enti assicurativi e previdenziali, agli Uffici Imposte Dirette ed Indirette e, in genere, presso ogni altro ufficio pubblico e privato; rendere dichiarazioni in procedimenti esecutivi, anche in qualità di terzo pignorato, in nome e per conto della Società;

2. nominare avvocati, procuratori, consulenti tecnici di parte e notai;

3. transigere e compromettere in arbitri anche amichevoli compositori;

4. concludere, sottoscrivere, modificare, integrare e risolvere contratti di compravendita, locazione passiva, locazione finanziaria e noleggio di beni mobili e beni mobili registrati, adempiendo a tutte le inerenti formalità presso il Pubblico Registro Automobilistico, consentire le ipoteche legali e concedere ed ottenere ipoteche convenzionali su autoveicoli, compravendita di prestazioni, servizi e lavori nonché locazione di beni immobili;

5. sottoscrivere gli atti connessi e correlati ai contratti indicati nei punti precedenti;

6. stipulare, modificare e risolvere contratti relativi a prestazioni professionali specialistiche per un impegno massimo di spesa di Euro 100.000 per singola operazione. Nel caso in cui il contratto avesse una durata pluriennale, tale importo è da intendersi riferito a ciascun anno della durata complessiva dello stesso;

7. assumere, nominare, licenziare e promuovere personale operaio, impiegatizio ivi compresi i quadri, sottoscrivendone i relativi atti formali (quali, a titolo esemplificativo: lettere di assunzione, di comunicazione di revisioni retributive, di nomina o promozione, di mobilità, di licenziamento);

8. stipulare contratti ed eventuali accordi aziendali di lavoro, sia collettivi sia individuali, relativi ad operai, impiegati, dirigenti e quadri;

9. sottoscrivere contratti per la dismissione non a titolo gratuito dei beni fuori uso fino ad un valore di singolo contratto di Euro 750.000.

Ai fini dello svolgimento delle attività di cui al precedente punto 4 sono attribuiti poteri di spesa fino a Euro 750.000 per operazione, ovvero, nel caso in cui il contratto avesse una durata pluriennale, con un limite massimo di tre annualità (escluso i contratti di locazione passiva dei beni immobili per i quali non è previsto un limite massimo di durata), tale importo è da intendersi riferito a ciascun anno della durata complessiva.

Il *Chief Corporate Officer*, può, inoltre, (i) rappresentare la Società nei confronti di terzi in genere, sia pubblici sia privati, prestando ogni necessario consenso richiesto da leggi, regolamenti ed istruzioni in vigore, sottoscrivendo tutti gli atti amministrativi correlati all'attività svolta; (ii) nell'ambito dei poteri conferiti, rilasciare/revocare a dirigenti e dipendenti delle strutture organizzative che rispondono al *Chief Corporate Officer*, procure speciali per singoli atti o categorie di atti.

Funzioni a diretto riporto

Corporate Social Responsibility: individua e propone, d'intesa con le altre funzioni aziendali competenti, le iniziative per sviluppare un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business di SEA al fine di garantirne l'integrazione con istanze sociali e ambientali, anche con riferimento all'impostazione e gestione dei rapporti con gli *stakeholders*.

Direzione Affari Legali e Societari: presidia gli aspetti legali e societari di SEA e delle società del Gruppo, a livello sia nazionale che internazionale, e assicura la diffusione, interpretazione e supporto per l'applicazione delle normative. Assicura l'incarico di Segretario del consiglio di amministrazione di SEA.

Direzione Personale e Organizzazione: assicura, in coerenza con le strategie approvate e con gli indirizzi definiti dal *Chief Corporate Officer*, la pianificazione, l'attuazione e il controllo delle politiche del personale, delle relazioni industriali e dell'organizzazione aziendale; assicura, in collegamento con le altre unità competenti, il presidio delle iniziative di welfare, dei servizi di assistenza sanitaria, primo soccorso aeroportuale, medicina del lavoro e servizi generali.

Direzione Purchasing: definisce e propone, d'intesa con il *Chief Corporate Officer*, le politiche e le modalità di approvvigionamento di beni, lavori, servizi per SEA e per le società del Gruppo seguite, gestendo in tale ambito tutte la attività correlate, ivi comprese le gare di appalto, per garantire l'approvvigionamento alle migliori condizioni economiche e qualitative.

Real Estate: collabora, d'intesa con il *Chief Corporate Officer*, alla definizione degli obiettivi e delle strategie di SEA e delle società del Gruppo in merito a: piani di sviluppo aeroportuale, possibili impatti urbanistici sul territorio interessato, iniziative sui sistemi di collegamento e trasporto da e per gli aeroporti, linee di sviluppo immobiliare al di fuori dei sedimi aeroportuali; coordina, in collegamento con le altre funzioni competenti, lo sviluppo delle attività di analisi e progettazione finalizzate alla definizione degli interventi e delle soluzioni negli ambiti definiti e gestisce gli iter approvativi connessi.

Direzione Sistemi Informativi: assicura, d'intesa con il *Chief Corporate Officer*, la progettazione, lo sviluppo, l'esercizio e la manutenzione dei sistemi informativi/informatici a supporto delle funzioni aziendali di SEA e delle società del Gruppo, in linea con l'evoluzione tecnologica e alle migliori condizioni di mercato. In tale ambito, attua politiche commerciali approvate per la vendita di servizi basati su piattaforme tecnologiche e/o ad alto contenuto tecnologico.

Chief Operating Officer & Deputy CEO

Poteri

In data 16 ottobre 2009, con procura rilasciata dal Direttore Generale-*Chief Executive Officer*, avv. Giuseppe Bonomi, sono stati attribuiti al *Chief Operating Officer & Deputy CEO*, Cosimo Giulio De Metrio, i seguenti poteri:

1. concludere, sottoscrivere, modificare, integrare, prorogare e risolvere contratti attivi, coerentemente con l'oggetto sociale, sottoscrivendo i relativi atti propedeutici e correlati, fino ad un massimo di Euro 1.000.000 per operazione, ovvero, nel caso in cui il contratto avesse una durata pluriennale, tale importo è da intendersi riferito a ciascun anno della durata complessiva dello stesso;
2. concludere, sottoscrivere, modificare, integrare, prorogare e risolvere contratti di locazione di beni immobili fino ad un limite di Euro 750.000 per operazione. Nel caso in cui il contratto avesse una durata pluriennale, tale importo è da intendersi riferito a ciascun anno della durata complessiva dello stesso.
3. effettuare operazioni a carattere finanziario fino ad un massimo di Euro 750.000 per singola operazione con istituti finanziari e soggetti ad essi assimilabili, ad esclusione:

(i) dei pagamenti di versamenti degli atti dovuti in base a disposizioni di legge o di obblighi assunti dalla Società, tra i quali, pagamento imposte, tasse, contributi previdenziali e assistenziali, retribuzioni; pagamenti autorizzati dall'organo sociale competente a favore dei fornitori;

(ii) del potere di esigere crediti; e

(iii) di operare giroconti tra i conti della Società, operazioni, tutte queste tre ultime, per le quali il potere di spesa o comunque un limite di valore non è stabilito;

4. operare sui conti correnti bancari e postali della Società nei limiti dei fidi concessi;

5. sottoscrivere i piani di rientro dei clienti debitori purché l'esposizione complessiva dei medesimi nei confronti di SEA non superi Euro 750.000;

6. sottoscrivere il risarcimento danni, di importo fino ad un massimo di Euro 750.000 per singola operazione, relativo a sinistri ricadenti nella franchigia a carico della Società;

7. sottoscrivere benestare propedeutico ad operazioni di factoring da parte di fornitori fino ad massimo di Euro 750.000 per operazione;

8. riscuotere somme, mandati, titoli pubblici e privati, vaglia ed assegni di qualsiasi specie, depositi cauzionali, sia degli Istituti di emissione, dalla Cassa Depositi e Prestiti, dalle Tesorerie, dagli uffici Postali e Telegrafici e da qualsiasi ufficio pubblico e privato in genere rilasciando valide quietanze a discarico. Riscuotere fitti, pigioni, canoni ed ogni altro corrispettivo dovuto alla Società in natura o in denaro. Incassare, girare per l'incasso e quietanzare effetti di commercio di ogni tipo ricevuti da terzi in pagamento;

9. sottoscrivere accordi bonari intercorsi con gli appaltatori fino ad un limite di Euro 750.000 per operazione;

10. concludere, sottoscrivere e risolvere contratti finalizzati al conseguimento dello sviluppo *aviation*, impegnando la Società fino ad un limite di Euro 750.000 per operazione;

11. stipulare, modificare e risolvere contratti di assicurazione contro qualsiasi rischio per un importo fino a Euro 750.000 per operazione;

12. sottoscrivere qualunque atto tecnico ed amministrativo (interno ed esterno alla Società) propedeutico e correlato ai contratti di appalto di lavori, di beni e di servizi strettamente connessi;

13. stipulare, modificare e risolvere contratti relativi a prestazioni professionali specialistiche per un impegno massimo di spesa di Euro 100.000 per contratto. Nel caso in cui il contratto avesse una durata pluriennale, tale importo è da intendersi riferito a ciascun anno della durata complessiva dello stesso.

Il *Chief Operating Officer & Deputy CEO,* Cosimo Giulio De Metrio, potrà, inoltre, (i) rappresentare la Società nei confronti di terzi in genere, sia pubblici sia privati, prestando ogni necessario consenso richiesto da leggi, regolamenti ed istruzioni in vigore, sottoscrivendo tutti gli atti amministrativi correlati all'attività svolta, e (ii) nell'ambito dei poteri conferiti, rilasciare/revocare a dirigenti e dipendenti delle strutture organizzative che rispondono al *Chief Operating Officer*, procure speciali per singoli atti o categorie di atti.

Il *Chief Operating Officer & Deputy CEO,* Cosimo Giulio De Metrio, compete infine

l'esercizio, in caso di assenza o impedimento del *Chief Executive Officer* - Direttore Generale, dei poteri conferiti a quest'ultimo dal consiglio di amministrazione di SEA.

Funzioni a diretto riporto

Customer Care: definisce, propone ed attua, d'intesa con il *Chief Operating Officer & Deputy CEO*, le politiche di qualità e di rapporti con la clientela dei servizi offerti in ambito aeroportuale, assicura il monitoraggio dei servizi effettivamente erogati, con particolare attenzione al grado di soddisfazione dei clienti e degli utenti; collabora, inoltre, con le altre funzioni aziendali per il conseguimento e mantenimento di specifiche certificazioni; nonché per il miglioramento della qualità del servizio; assicura l'erogazione alla clientela aeroportuale dei servizi gestiti operativamente dalla struttura dipendente.

Sicurezza del lavoro e Servizio Prevenzione e Protezione SEA e SEA Handling: assolve per SEA e SEA Handling i compiti del Servizio Prevenzione e Protezione ai sensi delle normative vigenti e delle procedure aziendali; assicura l'indirizzo per l'applicazione delle normative connesse con la prevenzione incendi (elaborazione dei Piani aziendali di emergenza ed evacuazione); propone azioni per la promozione della cultura della salute e della sicurezza del lavoro.

Environment and Airport Safety: definisce e propone, d'intesa con il *Chief Operating Officer & Deputy CEO*, anche in qualità di institore e *Accountable Manager*, le politiche di gestione ambientale e di safety aeroportuale e ne garantisce la realizzazione, anche in qualità di *Safety Manager*, in linea con le *policy* internazionali e nazionali di riferimento, mantenendo opportuni contatti con analoghe realtà aeroportuali e con altri attori istituzionali di riferimento.

Direzione Pianificazione e Controllo: assicura, d'intesa con il *Chief Operating Officer & Deputy CEO*, il processo di pianificazione e controllo dell'andamento economico e patrimoniale delle attività di SEA e delle società del Gruppo, nonché l'elaborazione e la messa a disposizione delle informazioni di supporto ai processi decisionali; assiste il vertice aziendale e le altre funzioni di SEA e delle società del Gruppo nell'individuazione degli interventi di miglioramento delle performance; garantisce inoltre la pianificazione delle tariffe dei servizi regolamentati.

Direzione Finanza, Risk Management e IR: cura, d'intesa con il *Chief Operating Officer & Deputy CEO*, il profilo di rischio finanziario e assicurativo di SEA e delle società del Gruppo nonché la relativa gestione finanziaria; assicura le valutazioni economico/finanziarie degli investimenti; mantiene i contatti con le istituzioni finanziarie, le assicurazioni, ecc., funzionali ad impostare rapporti commerciali, di collaborazione e di analisi; in tale ambito coordina le attività di Investor Relations.

Direzione Amministrazione, Fiscale e C.M.: assicura, d'intesa con il *Chief Operating Officer & Deputy CEO*, la gestione e registrazione degli atti amministrativi, l'elaborazione dei bilanci annuali / infrannuali di SEA e delle società del Gruppo seguite nonché del Bilancio Consolidato secondo i principi contabili di riferimento e nel rispetto della normativa fiscale; assicura la tutela dei diritti e degli interessi delle società seguite, nei rapporti con la clientela e con i fornitori; assicura la corretta gestione dei crediti commerciali.

Direzione Operazioni: assicura, d'intesa con il *Chief Operating Officer & Deputy CEO* e nel rispetto delle normative vigenti, un efficiente assetto operativo degli aeroporti di SEA tramite azioni di coordinamento e controllo delle attività svolte dalle funzioni aziendali, dalle società del Gruppo, dagli operatori aeroportuali in genere; promuove l'ottimizzazione delle risorse in modo da garantire lo svolgimento delle attività di

competenza nel rispetto dei target quantitativi, temporali, economici, qualitativi e di security definiti.

Direzione Commerciale Aviation: sviluppa, in linea con gli indirizzi concordati con il *Chief Operating Officer & Deputy CEO*, i ricavi aeronautici di SEA sia attraverso la proposta e l'attuazione di politiche commerciali, strategie e piani di marketing relativi al mercato *Aviation* sia tramite un coordinamento, indirizzo e controllo delle attività commerciali svolte direttamente e/o dalle società del Gruppo nei confronti dei potenziali clienti, in tale ambito assicura l'attuazione di strategie e azioni di promozione diretta del sistema aeroportuale gestito da SEA.

Direzione Commerciale Non Aviation: sviluppa, d'intesa con il *Chief Operating Officer & Deputy CEO*, strategie commerciali relative all'assegnazione degli spazi e allo sviluppo delle attività economiche (esclusa l'attività *aviation*) in ambito aeroportuale nonché all'offerta di nuovi prodotti/servizi, con l'obiettivo di perseguire il posizionamento strategico e il margine di contribuzione approvati nei piani aziendali.

Direzione Infrastrutture: assicura, d'intesa con il *Chief Operating Officer & Deputy CEO* e in collaborazione con le altre funzioni aziendali competenti, lo sviluppo e la realizzazione del Piano investimenti delle infrastrutture SEA nel rispetto dei tempi, standard qualitativi e dei costi definiti. In tale ambito partecipa alla gestione degli *iter* autorizzativi connessi.

E-Channel Management: assicura la raccolta e l'integrazione delle esigenze commerciali e operative espresse dalle funzioni competenti ("clienti interni"), da realizzare attraverso i canali digitali; in tale ambito promuovere lo sviluppo di nuove funzionalità; elabora, sulla base delle esigenze espresse dai clienti interni, un piano integrato di sviluppo di funzioni, contenuti e grafica del canale digitale, da sottoporre al *Chief Operating Officer & Deputy CEO*; assicura, nell'ambito delle linee guida definite, il coordinamento operativo del processo di gestione/aggiornamento dei contenuti, dei servizi *on-line* (ad eccezione dei servizi e-commerce in capo alle linee di *business*).

17.2 Ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e procedure di mobilità

Il Gruppo SEA, per mitigare le conseguenze sui livelli occupazionali derivanti dallo stato di crisi, conseguente alla decisione di Alitalia di rinunciare all'*Hub* dell'Aeroporto di Milano Malpensa, ridurre significativamente il proprio *network* e trasferire gran parte dei propri voli, in particolare i Voli di Lungo Raggio, nello scalo di Roma Fiumicino, da fine marzo 2008 (inizio stagione estiva), ha ottenuto la possibilità di accedere all'utilizzo di ammortizzatori sociali rappresentati dalla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e da procedure di mobilità attivate da aprile 2008.

Tali ammortizzatori, attuati secondo modalità condivise con le organizzazioni sindacali, sono stati utilizzati secondo la normativa prevista ed in particolare:

- mobilità: artt. 4 e 24 della Legge 223/91, come integrati dall'art. 2, comma 37, della Legge 203/08;
- Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria: art. 21-*quater*, della Legge 31/08 e art. 2, comma 521, della Legge 244/07.

L'accesso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria è stato previsto sino al 31 dicembre 2011, mentre la facoltà di collocare in mobilità si è chiusa il 31 luglio 2011.

A tal riguardo si segnala che alla Data del Documento di Registrazione l'Emittente ha fatto ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria; nel Bilancio Semestrale sono state consuntivate con riferimento al primo semestre 2011, n. 313.469 ore per SEA e n. 232.048 ore per SEA Handling.

Con accordo del 25 luglio 2011 le organizzazioni sindacali, l'Emittente e SEA Handling hanno stipulato un nuovo patto sociale per il biennio 2012/2013 che prevede:

(i) l'impegno a formalizzare, entro la data del 15 novembre 2011, una nuova intesa che, per il biennio 2012/2013, preveda per l'Emittente e per SEA Handling il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria in deroga *ex* art. 2, comma 37, Legge 22 dicembre 2008, n. 203. Tale procedura potrà interessare fino ad un massimo di 200 lavoratori per l'Emittente e 200 lavoratori per SEA Handling, che saranno individuati secondo criteri di rotazione;

(ii) l'impegno a formalizzare, entro la data del 30 novembre 2011, una procedura di mobilità *ex* artt. 4 e 24 Legge n. 223/1991 e 2, comma 37, Legge 22 dicembre 2008, n. 203. Tale procedura interesserà al massimo 150 lavoratori per l'Emittente e 100 lavoratori per SEA Handling, con decorrenza e termine della facoltà di recesso rispettivamente dall'1 gennaio 2012 al 31 dicembre 2013. La procedura coinvolgerà in via prioritaria i lavoratori già in possesso dei requisiti di età e/o contribuzione per l'accesso alla pensione di anzianità e/o vecchiaia o che li matureranno nel corso ovvero al termine del periodo di iscrizione nella lista di mobilità *ex* art. 6 Legge n. 223/1991.

17.3 Contratto Collettivo Nazionale

Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro applicabile ai dipendenti di SEA e SEA Handling è quello relativo al Personale di Terra del Trasporto Aereo e delle Attività Aeroportuali, rinnovato in data 8 luglio 2010 ed avente durata sino al 31 dicembre 2011 per la parte normativa ed economica.

Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro applicabile ai dipendenti di SEA Energia, invece, è quello per i Dipendenti delle Aziende del Settore Gas/Acqua del 10 febbraio 2011, con decorrenza dal 1° gennaio 2010 ed avente durata, per la parte normativa ed economica, sino al 31 dicembre 2012.

Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro applicabile ai dirigenti del Gruppo SEA è quello per i Dirigenti di Aziende Produttrici di Beni e Servizi, da ultimo rinnovato il 25 novembre 2009 e con scadenza il 31 dicembre 2013.

17.4 Partecipazioni azionarie e piani di *stock option*

Il numero di azioni possedute da alcuni dirigenti e dipendenti dell'Emittente è inferiore allo 0,01% del totale numero di azioni. Il numero di azioni possedute da ogni persona è compreso tra 1 (una) azione sino a un massimo di 10 (dieci).

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non ha conferito alcun diritto di opzione per la sottoscrizione di proprie azioni esistenti o di nuova emissione ad alcun amministratore, sindaco o dipendente.

Alla Data del Documento di Registrazione, la Società non ha adottato alcun piano di *stock option*.

17.5 Descrizione di eventuali accordi di partecipazione dei dipendenti al capitale dell'Emittente

Alla Data del Documento di Registrazione, non esiste alcun accordo di partecipazione dei dipendenti al capitale dell'Emittente.

CAPITOLO XVIII - PRINCIPALI AZIONISTI

18.1 Principali azionisti

La seguente tabella indica il numero di azioni e la relativa percentuale di capitale sociale posseduta dagli azionisti della Società alla Data del Documento di Registrazione.

AZIONISTI	N. AZIONI SEA	% DEL CAPITALE SOCIALE
Comune di Milano	211.398.622	84,559%
ASAM S.p.A. (*)	36.394.210	14,558%
Azionisti con meno del 2%		
Provincia di Varese	1.600.000	0,640%
Comune di Busto Arsizio	138.889	0,056%
Comune di Gallarate	93.533	0,037%
Comune di Varese	83.333	0,033%
Parcam S.r.l.	78.277	0,031%
Camera di Commercio di Varese	46.256	0,019%
Comune di Somma Lombardo	41.667	0,017%
Comune di Lonate Pozzolo	8.333	0,003%
Comune di Ferno	5.556	0,002%
Comune di Novara	5	0,000%
Provincia di Milano	1	0,000%
Camera di Commercio di Milano	1	0,000%
Totale Enti Pubblici (14)	249.888.683	99,955%
Azionisti privati (523) (**)	111.317	0,045%
Mercato	0	0,00%
TOTALE	**250.000.000**	**100,00%**

(*) Alla Data del Documento di Registrazione la Provincia di Milano è il socio di controllo di ASAM S.p.A. con una partecipazione nel capitale sociale di quest'ultima pari all'80,8302%. Il restante capitale sociale di ASAM S.p.A. è detenuto per il 19,1690% dalla Provincia Monza-Brianza e per lo 0,0007% dal Comune di Trezzo sull'Adda.

(**) Fra gli azionisti privati rientra Ambrosiana di Partecipazione S.r.l. che detiene n. 27.513 azioni della Società sulle quali nel 2006 è stato costituito dal predetto azionista un pegno in favore di Melior Banca S.p.A. (*cfr* Capitolo XXI, Paragrafo 21.12 del Documento di Registrazione).

18.2 Diritti di voto diversi in capo ai principali azionisti

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente ha emesso esclusivamente azioni ordinarie e non sono state emesse azioni portatrici di diritti di voto o di altra natura diverse dalle azioni ordinarie.

18.3 Indicazione dell'eventuale soggetto controllante ai sensi dell'art. 93 del Testo Unico della Finanza

Alla Data del Documento di Registrazione, il Comune di Milano esercita il controllo sull'Emittente, ai sensi dell'art. 93 del Testo Unico della Finanza. Anche in caso di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale, il Comune di Milano continuerà a detenere il controllo dell'Emittente con una percentuale almeno pari al 51%.

Per ulteriori informazioni *cfr.* Capitolo VII, Paragrafo 7.1 del Documento di Registrazione.

18.4 Accordi che possono determinare una variazione dell'assetto di controllo dell'Emittente

Alla Data del Documento di Registrazione l'Emittente non è a conoscenza di accordi che possano determinare una variazione dell'assetto di controllo dell'Emittente.

CAPITOLO XIX - OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Premessa

Alla Data del Documento di Registrazione e, nel corso del primo semestre dell'esercizio 2011 e dell'ultimo triennio (2008, 2009 e 2010), SEA intrattiene, ed ha intrattenuto, rapporti di natura commerciale e finanziaria con le società del Gruppo ("**Rapporti Infragruppo**"), nonché i rapporti con le altre Parti Correlate del Gruppo (individuate sulla base del principio contabile internazionale IAS 24). A giudizio dell'Emittente, tali rapporti, rientranti nell'attività tipica di ciascun soggetto interessato, sono realizzati a termini e condizioni in linea con quelli di mercato.

19.1 Rapporti Infragruppo

Sono di seguito descritti i Rapporti Infragruppo, ritenuti rilevanti, in essere rispettivamente alle date del 30 giugno 2011, 30 giugno 2010, 31 dicembre 2010, 31 dicembre 2009 e 31 dicembre 2008.

Con riferimento a tali rapporti, si segnala che la Società ritiene che gli stessi non siano qualificabili né come atipici né come inusuali, con riferimento all'attività esercitata dal Gruppo in quanto rientrano nell'attività ordinaria del Gruppo stesso. L'Emittente ritiene inoltre che detti rapporti siano sostanzialmente regolati da condizioni di mercato.

19.1.1 *Finanziamento di SEA in favore di SEA Energia*

In data 9 dicembre 1996, SEA ha stipulato con Malpensa Energia (ora SEA Energia) un contratto di finanziamento per un importo complessivo di Lire 50 miliardi (pari a circa a Euro 26 milioni) da destinarsi alla realizzazione della Centrale di cogenerazione di Malpensa (il "**Contratto di Finanziamento**").

Secondo quanto previsto nel Contratto di Finanziamento, SEA ha la facoltà di avvalersi della provvista ottenuta mediante l'erogazione dei finanziamenti concessi alla stessa SEA per la realizzazione del progetto "Malpensa 2000", ed, in particolare, dei due finanziamenti erogati in data 12 dicembre 1994, rispettivamente, da un *pool* di banche ed istituti finanziari, e dalla Banca Europea per gli Investimenti ("**BEI**") (i "**Contratti di Prestito**"). Detti Contratti di Prestito hanno una durata di quindici anni e devono essere rimborsati in base a un piano di ammortamento regolato dagli stessi contratti. Per quanto riguarda i tassi d'interesse applicati, i Contratti di Prestito prevedono che SEA possa scegliere tra tasso fisso o variabile, al momento nella richiesta di erogazione di ciascuna *tranche* del finanziamento.

Il Contratto di Finanziamento prevede che il finanziamento a favore di SEA Energia sia erogato in non più di cinque soluzioni; mentre, relativamente a durata e tassi d'interesse, il contratto contiene un richiamo alle disposizioni contenute nei Contratti di Prestito di cui sopra. Tuttavia, è riconosciuta a SEA una commissione pari a 0,15 ovvero 0,30 punti percentuali relativamente a ciascun semestre, a seconda di quale dei due finanziamenti di cui ai Contratti di Prestito funga da provvista.

L'ultima *tranche* del finanziamento è stata erogata nel settembre del 1998.

Si segnala che in data 15 settembre 2011, in conformità a quanto previsto dal piano di ammortamento di cui al Contratto di Finanziamento, SEA Energia ha rimborsato a SEA l'ammontare del finanziamento residuo pari ad Euro 1.779.194,02.

Il Contratto di Finanziamento prevede un obbligo di manleva a carico di SEA Energia a favore di SEA relativamente a qualsivoglia onere che SEA dovesse sopportare in conseguenza di richieste di indennizzo da parte degli enti che hanno erogato i finanziamenti di cui ai Contratti di Prestito, nella misura in cui tale richiesta derivi da un evento imputabile a SEA Energia, ovvero sia la diretta conseguenza di un inadempimento di SEA Energia di qualsivoglia obbligo da essa assunto in forza del Contratto di Finanziamento, nonché della convenzione stipulata tra SEA e SEA Energia in data 9 febbraio 1995, relativamente alla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa (*cfr.* successivo Paragrafo 19.1.5).

Quanto alle ipotesi di cessazione del Contratto di Finanziamento, SEA ha la facoltà di risolverlo in tutto o in parte, con decadenza dal beneficio del termine e con conseguente diritto di SEA di ottenere il rimborso di quanto versato a SEA Energia al verificarsi, tra l'altro, di uno dei seguenti eventi, ossia (i) risoluzione dei Contratti di Prestito, (ii) mancato pagamento delle somme dovute da SEA Energia ai sensi del Contratto di Finanziamento, (iii) perdita della qualità di società controllata da SEA. In caso di risoluzione del Contratto di Finanziamento, SEA Energia dovrà corrispondere a SEA una commissione di 0,25 punti percentuale da calcolarsi sul debito residuo.

19.1.2 *Contratto di cash-pooling*

Con due separati accordi, l'uno stipulato tra l'Emittente e SEA Handling, in data 8 maggio 2002, e l'altro stipulato tra l'Emittente e Malpensa Energia (ora SEA Energia), in data 24 dicembre 2002, SEA svolge l'attività di gestore di tesoreria accentrata (cd. attività di *cash pooling*) ponendosi come controparte esclusiva del sistema bancario e finanziario per la negoziazione di finanziamenti, impegni di firma, operazioni su cambi e su derivati al fine di gestire, con efficienza, le esigenze finanziarie del Gruppo.

L'Emittente ha inoltre prestato l'attività di *cash pooling* in favore di Malpensa Logistica Europa, in forza di un apposito accordo stipulato tra SEA e Malpensa Logistica Europa, sino al 2 febbraio 2010 (data di chiusura del conto corrente di appoggio delle operazioni di *cash pooling* in favore di Malpensa Logistica Europa).

I predetti accordi hanno durata indeterminata e prevedono la facoltà, in capo alle rispettive parti, di recedere, previa comunicazione scritta da inviare alla controparte, con efficacia a far data dallo scadere del sesto mese dal ricevimento della suddetta comunicazione.

In relazione ed al fine di svolgere la predetta attività di tesoreria accentrata, in data 8 maggio 2003, Banca Popolare di Milano S.c.a r.l. ha concesso all'Emittente una linea di credito per Euro 25 milioni, avente durata indeterminata, con possibile utilizzo da parte delle società del Gruppo partecipanti al servizio di *cash pooling* (ossia, alla Data del Documento di Registrazione, SEA Handling e SEA Energia, sino ad un ammontare, rispettivamente, pari ad Euro 16 milioni ed Euro 1,5 milioni, nonché sino al 16 giugno 2011 Malpensa Logistica Europa sino ad un ammontare di Euro 4 milioni, e limitatamente alla quota residua dopo gli utilizzi diretti di SEA). Ciascuna società del Gruppo partecipante al *cash pooling* ha rilasciato apposita fidejussione in favore di Banca Popolare di Milano S.c.a r.l. a garanzia di qualsiasi obbligazione delle, rispettive, altre società del Gruppo, derivante dalle predetta linea di credito. In particolare: (i) in data 8 maggio 2003, SEA si è costituita fideiussore delle società del Gruppo partecipanti al *cash*

pooling (ossia, alla Data del Documento di Registrazione, SEA Handling e SEA Energia) a valere sull'intera linea di credito concessa da Banca Popolare di Milano S.c.a r.l.; (ii) in data 22 maggio 2003, SEA Handling si è costituita fideiussore di SEA e delle altre società del Gruppo partecipanti al *cash pooling* (alla Data del Documento di Registrazione, SEA Energia) sino all'ammontare di Euro 16 milioni (corrispondente al limite di credito riconosciuto alla stessa SEA Handling con riferimento alla linea di credito concessa da Banca Popolare di Milano S.c.a.r.l.); (iii) in data 9 ottobre 2003, Malpensa Energia (ora SEA Energia) si è costituita fideiussore di SEA e delle altre società del Gruppo partecipanti al *cash pooling* (alla Data del Documento di Registrazione, SEA Handling) sino all'ammontare di Euro 1,5 milioni (corrispondente al limite di credito riconosciuto alla stessa SEA Energia con riferimento alla linea di credito concessa da Banca Popolare di Milano S.c.a. r.l.) e (iv) in data 9 ottobre 2003, Malpensa Logistica Europa si è costituita fideiussore di SEA e delle altre società del Gruppo partecipanti al *cash pooling* sino all'ammontare di Euro 4 milioni (corrispondente al limite di credito riconosciuto alla stessa Malpensa Logistica Europa con riferimento alla linea di credito concessa da Banca Popolare di Milano S.c.a. r.l.); Malpensa Logistica Europa è stata liberata dall'impegno assunto con la predetta fidejussione in data 16 giugno 2011.

19.1.3 *Cessione da parte di SEA Handling a SEA dei rami d'azienda "biglietteria" e "manutenzione mezzi"*

Nell'ambito del processo di riorganizzazione delle attività di *handling*, finalizzato a un riposizionamento competitivo di tale attività, a seguito della liberalizzazione del mercato dell'*handling*, in data 1° ottobre 2009 SEA e SEA Handling hanno sottoscritto due contratti aventi ad oggetto la cessione da SEA Handling a SEA, rispettivamente, dei seguenti rami d'azienda esercitati presso gli Aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate: (i) il ramo d'azienda relativo all'attività di emissione e riemissione di ogni tipologia di biglietti aerei, anche per eccedenza bagaglio e trasporto animali, nonché di prenotazione e rimborso dei medesimi (il "**Ramo d'Azienda Biglietteria**"), e (ii) il ramo d'azienda relativo all'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi specifici di piazzale, come, ad esempio, scale, nastri, carrelli (il "**Ramo d'Azienda Manutenzione Mezzi**").

La cessione dei suddetti rami d'azienda ha avuto effetto a decorrere dal 1° ottobre 2009.

SEA e SEA Handling hanno determinato, sulla base di una situazione patrimoniale stimata di riferimento al 30 settembre 2009, redatta in relazione a ciascuno dei due rami d'azienda, il corrispettivo per la cessione del Ramo d'Azienda Biglietteria in Euro 40.802,01, ed il corrispettivo per la cessione del Ramo d'Azienda Manutenzione Mezzi in Euro 49.406,29.

Entrambi i contratti prevedevano, inoltre, un meccanismo di aggiustamento prezzo da calcolarsi sulla base di una situazione patrimoniale di riferimento al 30 settembre 2009 - da redigersi, per ciascun ramo d'azienda, entro e non oltre due mesi dalla data di efficacia della relativa cessione, al fine di definire le voci indicate in modo solo stimato nella situazione patrimoniale stimata di riferimento al 30 settembre 2009 - e, nel caso in cui il prezzo definitivo fosse diverso dal prezzo provvisorio versato, la sottoscrizione di un atto autentico che desse atto del corrispettivo definitivo delle cessioni.

Conformemente a tali previsioni, in data 2 dicembre 2009 SEA e SEA Handling hanno sottoscritto due distinte scritture private autenticate integrative dei contratti di cessione dei rami d'azienda, riconoscendo, quanto al Ramo d'Azienda Biglietteria, il prezzo

definitivo di cessione di Euro 86.170,50, e, quanto al Ramo d'Azienda Manutenzione Mezzi, il prezzo definitivo di cessione di Euro 136.070,28.

SEA ha pertanto provveduto, alla medesima data, a versare a SEA Handling le somme ancora dovute a titolo di corrispettivo per la cessione del Ramo d'Azienda Biglietteria e del Ramo d'Azienda Manutenzione Mezzi, pari rispettivamente ad Euro 45.368,49 e ad Euro 86.663,99.

La cessione dei due rami d'azienda, che ha comportato il trasferimento di figure professionali da SEA Handling alla capogruppo SEA, ha consentito a SEA Handling di concentrare le attività di *handling* sulle aree rampa, passeggeri e merci, e, allo stesso tempo, a SEA di offrire a terzi una più ampia gamma di servizi, in un contesto di maggiore efficienza dei costi, favorito anche dal processo di revisione organizzativa cui le aree sono state sottoposte.

19.1.4 *Contratto di construction management*

In data 25 novembre 2009, SEA e il Consorzio Malpensa Construction hanno sottoscritto un contratto di *construction management*, in virtù del quale SEA ha affidato al Consorzio Malpensa Construction le attività di progettazione (elaborazione di progetti, coordinamento delle attività di progettazione, coordinamento della sicurezza) e di *construction management* (direzione lavori, coordinamento e supervisione dei lavori) riguardanti, tra l'altro, la realizzazione di opere di ampliamento e ammodernamento degli Aeroporti di Milano e delle infrastrutture agli stessi connesse. Ai sensi del contratto, tali attività devono essere eseguite nel rispetto delle tempistiche richieste da SEA e formalizzate in appositi programmi temporali concordati con il Consorzio Malpensa Construction.

Il contratto prevede quale termine ultimo di affidamento al Consorzio Malpensa Construction delle attività di cui sopra, il 31 dicembre 2011.

Il corrispettivo dovuto da SEA per le attività di progettazione e di *construction management* affidate al Consorzio Malpensa Construction viene calcolato quale percentuale dell'importo totale stimato delle opere progettate. Tale percentuale varia a seconda dell'oggetto delle attività affidate (es. attività di progettazione e di *construction management* di fabbricati, ovvero di infrastrutture di volo di valore superiore o inferiore a 5 milioni di Euro), secondo quanto stabilito da una tabella allegata al contratto.

Quanto all'ipotesi di cessazione del contratto, lo stesso, oltre a disciplinare ipotesi di risoluzione di diritto o per inadempimento, riconosce a SEA il diritto di recedere dallo stesso contratto, qualora le prestazioni fornite dal Consorzio Malpensa Construction dovessero discostarsi, per fatti imputabili a quest'ultima, di una percentuale superiore al 20% rispetto al programma concordato con SEA. Il suddetto recesso non comporterà alcun diritto al risarcimento danni a favore del Consorzio Malpensa Construction, ma solo l'obbligo di SEA di pagare, nei termini e nei modi previsti dal contratto, le attività regolarmente eseguite.

19.1.5 *SEA Energia*

Le Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano negli ultimi tre esercizi

Si segnala che, precedentemente alla stipula della convenzione di subconcessione tra SEA e SEA Energia descritta nel successivo paragrafo, le attività di gestione delle

Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano e di fornitura di energia agli Aeroporti di Milano erano regolate da due apposite convezioni, le quali sono state successivamente sostituite dalla predetta convenzione del 2011. In particolare, quanto alla Centrale di cogenerazione di Malpensa, con la convenzione del 9 febbraio 1995 SEA ha affidato a Malpensa Energia, in regime di subconcessione, (i) l'organizzazione dei lavori necessari per la realizzazione della Centrale di cogenerazione sul sedime aeroportuale di Malpensa per la fornitura di energia all'Aeroporto di Milano Malpensa, (ii) la gestione della predetta centrale, e (iii) la cessione a terzi dell'energia prodotta in eccesso rispetto ai fabbisogni dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Quanto, invece, alla Centrale di cogenerazione di Linate in forza di una convenzione stipulata in data 24 giugno 2002 tra SEA e SEA Energia, l'Emittente subconcedeva a Malpensa Energia l'uso di un terreno sito all'interno del sedime aeroportuale al fine della realizzazione e successiva gestione di una centrale di cogenerazione a servizio dell'Aeroporto di Milano Linate e per le eccedenze di energia prodotta di utenti terzi. Detta centrale è stata realizzata e da ultimo messa in opera nel corso del 2008 (per la descrizione del contratto di cessione a SEA della partecipazione detenuta da A2A S.p.A. in SEA Energia *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.2 del Documento di Registrazione).

Le Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano alla Data del Documento di Registrazione

In forza di una convenzione di subconcessione stipulata in data 14 giugno 2011 tra SEA e SEA Energia, SEA, in conformità al disposto di cui all'art. 4, comma 1, lett. c) n.7 della Convenzione 2001 (per la cui descrizione si rimanda al successivo Capitolo XXII, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione) che prevede, *inter alia*, l'obbligo di SEA di assicurare agli aeroporti dalla stessa gestiti la somministrazione di energia elettrica per l'illuminazione e forza motrice, nonché di fornire e di provvedere al condizionamento degli stessi, ha affidato a SEA Energia la gestione delle Centrali di cogenerazione di degli Aeroporti di Milano che producono energia elettrica e termica da somministrare, rispettivamente, all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate, ovvero da cedere ad utenze diverse dai predetti aeroporti, in caso di eccedenze energetiche prodotte dalle stesse centrali rispetto al fabbisogno dei medesimi aeroporti.

La convenzione ha durata fino al 30 giugno 2022, con l'impegno delle parti di incontrarsi 48 mesi prima della suddetta scadenza per negoziare in buona fede un'eventuale proroga della stessa.

La convenzione stabilisce che per la fornitura di energia SEA debba pagare a SEA Energia un corrispettivo risultante dal prezzo unitario, rispettivamente per l'energia elettrica e l'Energia termica, indicato nella convenzione, moltiplicato per la quantità di energia effettivamente fornita e misurata nel mese di riferimento, da pagarsi entro il quindicesimo giorno del mese successivo a quello a cui si riferiscono i corrispettivi maturati. Il corrispettivo così determinato è soggetto ad aggiornamenti trimestrali.

Al fine di consentire la realizzazione delle predette attività, in forza della convenzione di subconcessione, SEA consente a SEA Energia l'utilizzo di terreni e fabbricati, rappresentanti una porzione dei sedimi aeroportuali di Linate e Malpensa, a fronte di un canone annuo di Euro 150.000, da aggiornarsi annualmente sulla base dell'indice ISTAT e da corrispondersi a SEA con cadenza semestrale anticipata, entro 60 giorni dalla fine del mese indicato nella data di emissione della fattura.

Tenuto conto dell'obbligo a carico di SEA Energia di assicurare costantemente il fabbisogno energetico degli Aeroporti di Milano anche in caso di eventi tecnici accidentali o guasti tecnici che riducano il funzionamento degli impianti, ovvero di insufficiente potenza degli impianti, la convenzione prevede, in particolare, l'obbligo per

SEA Energia di coprire detti fabbisogni energetici mediante allacciamento delle proprie strutture elettriche alla rete elettrica di zona, in ipotesi di carenze produttive di energia elettrica. A tal fine, SEA Energia ha stipulato un apposito contratto con Enel Energia S.p.A., descritto in dettaglio nel Capitolo XXII, Paragrafo 22.5.2 del Documento di Registrazione. In caso, invece, di carenze produttive di Energia termica, la convenzione prevede che SEA Energia utilizzi le caldaie ausiliari.

La convenzione, oltre a disciplinare ipotesi di risoluzione di diritto o per inadempimento, riconosce a SEA il diritto di recedere dalla stessa convenzione in caso di revoca anche parziale della più sopra citata Convenzione 2001 e/o sopravvenute ragioni contingenti legate alla predetta Convenzione 2001 o da provvedimenti delle competenti autorità che impediscano la prosecuzione del rapporto contrattuale da parte dell'Emittente. In tali ipotesi, ad esito dell'esercizio del diritto di recesso, le Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano dovranno essere cedute a SEA a fronte di un corrispettivo da stabilirsi in buona fede a cura della parti.

Ove, di contro, la convenzione venga a naturale scadenza, senza che intervenga una proroga della medesima, SEA Energia cesserà l'esercizio delle attività ivi previste, e dovrà cedere a titolo gratuito a SEA le Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano in buono stato di normale conservazione ed efficienza (da verificarsi a cura delle parti secondo modalità e termini che saranno dalle stesse stabiliti) e riconsegnare a SEA il terreno su cui sono ubicate le stesse centrali, privo di alcuna forma di inquinamento, contaminazione e/o danno ambientale, facendosi carico, in caso contrario, di eventuali interventi di bonifica/ripristino dello stesso.

19.1.6 *Altre operazioni infragruppo*

Di seguito sono fornite le tabelle riassuntive dei Rapporti Infragruppo (ivi inclusi i rapporti descritti nei Paragrafi 19.1.1, 19.1.2, 19.1.3, 19.1.4 e 19.1.5 del presente Capitolo XIX del Documento di Registrazione), commerciali e finanziari, in essere, rispettivamente, alle date del 30 giugno 2011, 30 giugno 2010, 31 dicembre 2010, 31 dicembre 2009 e 31 dicembre 2008.

Le informazioni riportate nelle seguenti tabelle sono state estratte dalla contabilità di SEA al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 tenuta in accordo con i Principi Contabili Italiani.

Tabella "Rapporti Infragruppo al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010"

	Al 30 giugno 2011				Semestre chiuso al 30 giugno 2011				
(Migliaia di Euro)	Crediti commerciali	Crediti finanziari	Debiti commerciali	Debiti finanziari	Ricavi	Costi	proventi da consolidato Fiscale	proventi (oneri) finanziari	Dividendi
Sea Handling	13.463	0	11.464	58.278	12.556	8.698	841	(219)	
Sea Energia	938	29.580	8.402	-	603	14.124		703	
Consorzio Malpensa Construction	491	0	843	-	62				
Totale rapporti infragruppo	**14.892**	**29.580**	**20.709**	**58.278**	**13.221**	**22.822**	**841**	**484**	**-**

(Migliaia di Euro)	Semestre chiuso al 30 giugno 2010				
	Ricavi	Costi	proventi da consolidato Fiscale	proventi (oneri) finanziari	Dividendi
Sea Handling	12.883	7.566	1.364	(100)	
Sea Energia	147	13.957		849	
Consorzio Malpensa Construction	152				
Totale rapporti infragruppo	**13.182**	**21.523**	**1.364**	**749**	**-**

Le informazioni riportate nelle seguenti tabelle sono state estratte dai bilanci di esercizio della SEA, predisposti in conformità ai Principi Contabili Italiani, approvati dall'assmblea dell'Emittente, rispettivamente, in data 13 maggio 2011, 28 aprile 2010 e 27 aprile 2009 e assoggettati a revisione contabile da parte della Società di Revisione.

Tabella "Rapporti Infragruppo al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008"

(Migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010								
	Crediti commerciali	Crediti finanziari	Debiti commerciali	Debiti finanziari	Ricavi	Costi	proventi da consolidato Fiscale	proventi (oneri) finanziari	Dividendi
Sea Handling	13.717		11.432	40.017	26.389	14.643	2.184	(241)	
Sea Energia	2.314	34.353	8.901		750	28.969		1.693	
Consorzio Malpensa Construction	621		656		284				
Totale rapporti infragruppo	**16.652**	**34.353**	**20.989**	**40.017**	**27.423**	**43.612**	**2.184**	**1.452**	**-**

(Migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2009								
	Crediti commerciali	Crediti finanziari	Debiti commerciali	Debiti finanziari	Ricavi	Costi	Proventi da consolidato fiscale	Proventi (oneri) finanziari	Dividendi
Sea Handling	22.265		26.532	62.098	26.237	23.673	4.662	(697)	-
Sea Energia	890	37.743	10.643		299	28.343	46	2.361	156
Consorzio Malpensa Construction	724		925		331	-	-	-	-
Malpensa Logistica Europa					4.089	6		(13)	-
Totale rapporti infragruppo	**23.879**	**37.743**	**38.100**	**62.098**	**30.956**	**52.022**	**4.708**	**1.651**	**156**

Migliaia di Euro	Esercizio chiuso al 31 docembre 2008								
	Crediti commerciali	Crediti finanziari	Debiti commerciali	Debiti finanziari	Ricavi	Costi	Proventi da consolidato fiscale	Proventi (oneri) finanziari	Dividendi
Sea Handling	21.086		24.904	79.978	23.813	15.639	7.691	(3.536)	-
Sea Energia	1.211	44.108	25.562		316	32.744	-	2.535	-
Consorzio Malpensa Construction	2.168		2.480		427	-	-	-	-
Malpensa Logistica Europa	1.829		-	2.631	3.993	6	-	(131)	-
Totale rapporti infragruppo	**26.294**	**44.108**	**52.946**	**82.609**	**28.549**	**48.389**	**7.691**	**(1.132)**	**-**

I rapporti commerciali infragruppo descritti nella precedente tabella e in essere fra l'Emittente e le altre società del Gruppo, nei periodi ivi indicati, sono rappresentati da:

(i) quanto ai rapporti fra SEA e SEA Handling, fra gli altri, (a) SEA Handling presta in favore dell'Emittente alcuni servizi operativi presso gli Aeroporti di Milano, tra cui, *inter alia*, servizi di *de-icing* (sghiacciamento degli aeromobili), servizi di sgombero neve, assistenza all'impianto per lo smaltimento bagagli per tutti i vettori presenti sugli scali *(BHS)*, assistenza a voli militari, di stato e umanitari ed assistenza al servizio di *Fast-track*; (b) l'Emittente fornisce alla controllata SEA Handling alcuni servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, pianificazione e controllo, *auditing* e *customer care*) e di natura operativa (quali, *inter alia,* traino degli aeromobili e trasporto passeggeri ed equipaggi

dall'aerostazione agli aeromobili e viceversa), concede, a fronte di un corrispettivo contrattualmente pattuito, l'utilizzo del proprio impianto automatizzato di smistamento dei bagagli *(BHS)* e l'utilizzo di spazi del sedime degli Aeroporti di Milano per la prestazione in favore dell'Emittente dei servizi *sub* (a) (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.3 del Documento di Registrazione);

(ii) con riferimento a SEA Energia i rapporti tra tale società e SEA attengono alla fornitura da parte di SEA Energia in favore degli Aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.4 e Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.5 del Documento di Registrazione); agli accordi relativi al riparto dei Certificati verdi generati dalla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.4 e Capitolo XIX, Paragrafo 19.2.1 del Documento di Registrazione), nonché ad un accordo per la prestazione, da parte dell'Emittente in favore di SEA Energia, servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale, e pianificazione e controllo);

(iii) in relazione ai rapporti tra la Società e il Consorzio Malpensa Construction detti rapporti sono rappresentati dai servizi di progettazione e direzione dei lavori per le opere di ampliamento e potenziamento degli Aeroporti di Milano che svolge il Consorzio in favore dell'Emittente (per la descrizione dell'attività del Consorzio Malpensa Construction *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione);

(iv) con riferimento al rapporto tra SEA e Malpensa Logistica Europa, principalmente, alla concessione da parte di SEA in favore di Malpensa Logistica Europa di spazi destinati all'attività *cargo* per lo svolgimento, da parte della stessa Malpensa Logistica Europa, di attività di trattamento di merci e posta (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2(c) del Documento di Registrazione). Con riferimento Malpensa Logistica Europa si precisa che tale società a partire da fine esercizio 2009 (anno in cui è avvuta la cessione da parte di SEA del 75% del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa detenuto dalla stessa SEA) non è più consolidata integralmente dall'Emittente (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.3 del Documento di Registrazione).

Quanto invece ai rapporti finanziari infragruppo descritti nella precedente tabella e in essere fra l'Emittente e le altre società del Gruppo, nei periodi ivi indicati, sono rappresentati principalmente da:

(i) servizi di tesoreria accentrata (*cash pooling*) che presta l'Emittente in favore delle controllate SEA Handling e SEA Energia, e che ha prestato l'Emittente in favore Malpensa Logistica Europa fino al mese di gennaio 2011 (incluso) (*cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.2 del Documento di Registrazione);

(ii) credito finanziario di SEA Handling nei confronti dell'Emittente che ha origine sin dalla costituzione della stessa SEA Handling, utilizzato e da utilizzare per i fabbisogni finanziari della società stessa, compreso degli interessi maturati (*cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione);

(iii) il Contratto di Finanziamento stipulato tra l'Emittente e SEA Energia (*cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.1 del Documento di Registrazione).

Quanto ai Rapporti Infragruppo, si segnala quanto segue, con riferimento al primo semestre 2011:

a) in data 8 aprile 2011 SEA ha effettuato un versamento di Euro 22.354.285 in favore di SEA Handling a copertura delle perdite di quest'ultima, con contestuale ricostituzione del capitale sociale di SEA Handling;

b) in data 25 luglio 2011, il consiglio di amministrazione di SEA ha autorizzato il rilascio di una garanzia in favore del Consorzio Malpensa Construction, nell'importo massimo di Euro 450 migliaia, da rilasciare a cura dell'Emittente, ai sensi del DPR 633/1972, in qualità di soggetto controllante il Consorzio, ai fini della richiesta di rimborso del credito IVA che sarà avanzata dal Consorzio stesso all'Agenzia dell'Entrate. Si segnala che, ai sensi del predetto decreto, la garanzia deve essere consegnata nel termine perentorio di 40 giorni dalla data di richiesta di rimborso del credito IVA, coincidente con la data di invio della Dichiarazione IVA 2011 (quest'ultima da effettuarsi entro il 30 settembre 2011) (per ulteriori informazioni in merito al Consorzio Malpensa Construction *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 e Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.4 del Documento di Registrazione).

c) in data 15 settembre 2011, in conformità a quanto previsto dal piano di ammortamento di cui al Contratto di Finanziamento descritto nel precedente Paragrafo 19.1.1, SEA Energia ha rimborsato a SEA l'ammortamento residuo pari ad Euro 1.779.194,02.

19.2 Operazioni con Parti Correlate del Gruppo

Di seguito è fornita la descrizione delle operazioni tra il Gruppo SEA e Parti Correlate del Gruppo, ritenute rilevanti, in essere, rispettivamente, alle date del 30 giugno 2011, 30 giugno 2010, 31 dicembre 2010, 31 dicembre 2009 e 31 dicembre 2008.

19.2.1 *Contratto di cessione dei diritti relativi ai Certificati verdi generati dalla centrale di cogenerazione di Linate tra SEA Energia e A2A Trading S.r.l.*

In data 28 luglio 2008, SEA, SEA Energia e A2A Calore e Servizi S.r.l., società del gruppo A2A, hanno sottoscritto un accordo per la ripartizione dei Certificati verdi generati dalla Centrale di cogenerazione di Linate, i quali, ai sensi dell'art. 1, comma 71, della legge 23 agosto 2004, n. 239 (c.d. Legge Marzano), devono essere emessi per l'energia prodotta da impianti di cogenerazione abbinati al teleriscaldamento, limitatamente alla quota di Energia termica effettivamente utilizzata per il teleriscaldamento (i "**CV TLR**") (l'"**Accordo di Ripartizione**"). Le parti hanno pertanto convenuto di suddividere detti CV TLR tra il soggetto produttore di energia elettrica cogenerata, ovvero SEA Energia, a cui spetterebbe il 30% dei CV TLR generati sulla base del modello di calcolo definito dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE), e i soggetti distributori del calore, ovvero SEA, alla quale, in qualità di proprietaria della rete di teleriscaldamento interna all'Aeroporto di Milano Linate, spetterebbe il 61% dei CV TLR generati, e A2A Calore e Servizi S.r.l., alla quale, in qualità di proprietaria della rete di teleriscaldamento allacciata alla Centrale di cogenerazione di Linate, spetterebbe il 39% dei CV TLR generati.

L'Accordo di Ripartizione ha durata 8 anni a decorrere dal 1º gennaio 2009.

L'Accordo di Ripartizione prevede altresì che SEA Energia gestisca la quota di CV TLR spettante a SEA. In esecuzione di tale previsione, in data 17 dicembre 2010 SEA e SEA Energia hanno sottoscritto un accordo al fine di definire il corrispettivo che SEA

Energia deve riconoscere a SEA per la cessione a favore di SEA Energia dei CV TLR spettanti a SEA, in virtù dell'Accordo di Ripartizione. Tale corrispettivo è pari a Euro 450.000 per anno, da pagarsi in un'unica soluzione a 30 giorni d.f.m., mediante bonifico bancario. L'accordo prevede una condizione risolutiva, ovvero entrata in vigore di disposizioni di carattere imperativo che hanno un impatto negativo sull'oggetto dell'accordo, quale, ad esempio, l'effetto di rendere non più negoziabili i CV TLR, al verificarsi della quale il contratto deve intendersi risolto.

In data 3 dicembre 2010, SEA Energia e A2A Trading S.r.l. società interamente controllata da A2A S.p.A. (società legata all'Emittente da un rapporto di comune controllo del Comune di Milano) hanno sottoscritto un contratto avente ad oggetto la cessione a favore di A2A Trading S.r.l. di tutti i CV TLR generati Centrale di cogenerazione di Linate (il "**Contratto di Cessione CV TLR**"), compresi quelli spettanti a SEA e gestiti da SEA Energia in conformità all'accordo sottoscritto in data 17 dicembre 2010 di cui sopra.

Ai sensi del Contratto di Cessione CV TLR, A2A Trading S.r.l. dovrà pagare a SEA Energia un corrispettivo calcolato in base al prezzo medio ponderato dei certificati verdi emessi dal GSE a favore dei produttori responsabili di impianti alimentati da fonti rinnovabili (i "**CV IAFR**") dell'anno di riferimento scambiati sul mercato elettrico, ridotto del 2,3%.

Il Contratto di Cessione CV TLR prevede una condizione risolutiva, ovvero l'entrata in vigore di disposizioni di carattere imperativo che hanno un impatto negativo sull'oggetto dell'accordo, quale, ad esempio, l'effetto di rendere non più negoziabili i CV TLR, al verificarsi della quale il contratto deve intendersi risolto.

19.3 Altre operazioni con Parti Correlate del Gruppo

Di seguito è fornita la tabella riassuntiva di tutte le operazioni con Parti Correlate del Gruppo (ivi incluso il rapporto descritto nel precedente Paragrafo 19.2.1 del presente Capitolo XIX del Documento di Registrazione) in essere, rispettivamente, alle date del 30 giugno 2011, 30 giugno 2010, 31 dicembre 2010, 31 dicembre 2009 e 31 dicembre 2008.

Le informazioni riportate nelle seguenti tabelle sono state estratte:

(i) dal documento che include i bilanci consolidati del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008 approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 27 giugno 2011; tali bilanci sono stati assoggettati a revisione contabile da parte della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione in data 30 giugno 2011; e

(ii) dal bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo relativo al semestre chiuso al 30 giugno 2011, approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 23 agosto 2011.

Tabelle "Rapporti del Gruppo con Parti Correlate al 30 giugno 2011, al 30 giugno 2010"

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Al 30 giugno 2011		Semestre chiuso al 30 giugno 2011	
(Importi in migliaia di Euro)	Crediti Commerciali	Debiti comerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO	60	-	55	
Dufrital	7.429	334	9.971	1
CID Italia	909	140	1.206	13
Malpensa Logistica Europa	2.996	1.837	2.085	812
SEA Services	1.338	1.400	980	873
Disma	94	75	169	
Totale parti correlate	**12.825**	**3.786**	**14.466**	**1.699**
Totale voce di bilancio	179.471	164.791	276.292	211.091
% sul totale voce di bilancio	**7,15%**	**2,30%**	**5,24%**	**0,80%**

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Al 31 dicembre 2010		Semestre chiuso al 30 giugno 2010	
(Importi in migliaia di Euro)	Crediti Commerciali	Debiti comerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO	6	-	35	6
Dufrital	6.909	453	8.968	
CID Italia	1.035	115	1.067	13
Malpensa Logistica Europa	1.790	858	2.181	1
SEA Services	623	384	385	24
Disma	152	92	155	
Totale parti correlate	**10.515**	**1.902**	**12.791**	**44**
Totale voce di bilancio	190.141	148.415	264.493	202.462
% sul totale voce di bilancio	**5,53%**	**1,28%**	**4,84%**	**0,02%**

Tabelle "Rapporti del Gruppo con Parti Correlate al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008"

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010			
(Importi in migliaia di Euro)	Crediti Commerciali	Debiti comerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO	6	-	72	-
Dufrital	6.909	453	19.579	-
CID Italia	1.035	115	2.307	30
Malpensa Logistica Europa	1.790	858	4.185	-
SEA Services	623	384	1.140	607
Disma	152	92	279	-
Totale parti correlate	**10.515**	**1.902**	**27.562**	**637**
Totale voce di bilancio	190.141	148.415	565.791	417.423
% sul totale voce di bilancio	**5,53%**	**1,28%**	**4,87%**	**0,15%**

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 Riesposto			
(Importi in migliaia di Euro)	Crediti commerciali	Debiti comerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO	28	-	84	-
Dufrital	6.078	143	21.722	-
CID Italia	872	15	2.201	30
Malpensa Logistica Europa	3.437	3.453	-	-
SEA Services	139	66	139	66
Disma	58	-	279	-
Altre correlate				
A2A Energia	-	-	-	8.111
A2A Trading	-	-	-	440
A2A Calore e servizi	-	-	763	-
A2A Reti elettriche	-	-	248	-
Totale parti correlate	**10.612**	**3.677**	**25.436**	**8.647**
Totale voce di bilancio	172.970	149.843	570.134	429.806
% su totale voce di bilancio	**6,1%**	**2,5%**	**4,5%**	**2,0%**

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 - Riesposto			
(Importi in migliaia di Euro)	Crediti commerciali	Debiti comerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO	1		62	-
Dufrital	4.992	146	19.227	-
CID Italia	521	7	2.161	-
Disma	41	-	206	-
Altre correlate				
A2A Energia	-	1.781	-	10.311
A2A Trading	-	96	-	391
A2A Calore e servizi	41	-	41	-
A2A Reti elettriche	63	-	222	-
Totale parti correlate	**5.659**	**2.030**	**21.919**	**10.702**
Totale voce di bilancio	148.317	169.742	621.787	451.944
% sul totale voce di bilancio	**3,8%**	**1,2%**	**3,5%**	**2,4%**

I rapporti con Parti Correlate del Gruppo, indicati nelle precedenti tabelle ed in essere nei periodi ivi indicati, sono rappresentati principalmente:

(i) quanto ai rapporti fra SEA e SACBO, tra gli altri, da un contratto di assistenza, stipulato tra le predette società, avente ad oggetto il servizio di predisposizione delle buste paga del personale(*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.3 del Documento di Registrazione);

(ii) in relazione ai rapporti fra l'Emittente e Dufrital, dalle concessioni da parte di SEA in favore di Dufrital di spazi del sedime degli Aeroporti di Milano per lo svolgimento da parte della stessa Dufrital di attività di vendita al pubblico, nonché dai contributi in conto esercizio riconosciuti all'Emittente per lo sviluppo del traffico degli Aeroporti di Milano (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2(a), Capitolo IX, Paragrafo 9.2.2, Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1, Nota 16 del Documento di Registrazione);

(iii) quanto al rapporto fra CID e SEA, dalle concessioni da parte di SEA in favore di CID di spazi del sedime degli Aeroporti di Milano per lo svolgimento da parte della stessa CID di attività di vendita al pubblico (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2(a) del Documento di Registrazione);

(iv) con riferimento al rapporto tra l'Emittente e Malpensa Logistica Europa, detto rapporto attiene alla concessione da parte di SEA in favore di Malpensa Logistica Europa di spazi destinati all'attività *cargo* per lo svolgimento, da parte della stessa Malpensa Logistica Europa, di attività di trattamento di merci e posta (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2(c) del Documento di Registrazione);

(v) in relazione ai rapporti tra SEA e SEA Services, tali rapporti consistono nelle concessioni da parte di SEA in favore della predetta società di spazi degli Aeroporti di Milano per lo svolgimento di attività di ristorazione in favore degli utenti aeroportuali, nonché dell'attività di gestione, in esclusiva, del servizio di ristorazione della mensa interaziendale sita presso Milano Malpensa 1 (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2(a) del Documento di Registrazione);

(vi) quanto a Disma, i rapporti tra tale società e l'Emittente sono rappresentati dalla concessione di spazi dell'Aeroporto di Milano Malpensa per lo svolgimento da parte di Disma dell'attività di gestione e manutenzione di impianti stoccaggio e distribuzione di avio-carburante e da un contratto di assistenza generale prestata da SEA in favore di Disma, stipulato tra le predette società, avente ad oggetto servizi attinenti le aree legale, amministrativa finanziaria e fiscale (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.1(e) del Documento di Registrazione);

(vii) in merito al rapporto tra l'Emittente e A2A Trading, tali soggetti - unitamente a SEA Energia (*cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.6 del Documento di Registrazione) - hanno sottoscritto un accordo avente ad oggetto la ripartizione dei Certificati verdi generati della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate (*cfr.* Capitolo VI, 6.1.2.4 e Capitolo XIX, Paragrafo 19.2.1 del Documento di Registrazione);

(viii) in merito al rapporto tra SEA Energia e A2A Trading, tali soggetti hanno sottoscritto un contratto di servizio avente ad oggetto lo svolgimento del servizio di vendita da parte di A2A Trading per conto di SEA Energia dell'energia elettrica prodotta dalle Centrali di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate e dell'Aeroporto di Milano Malpensa (*cfr.* Capitolo VI, 6.1.2.4 del Documento di Registrazione);

(ix) relativamente al rapporto tra SEA Energia e A2A Calore e Servizi, tali soggetti hanno sottoscritto un contratto per la somministrazione ad A2A Calore & Servizi le eccedenze di Energia termica prodotte dalla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate, al fine di coprire in tutto o in parte il fabbisogno urbano delle zone limitrofe (*cfr.* Capitolo VI, 6.1.2.4 del Documento di Registrazione);

(x) con riferimento al rapporto tra SEA Energia e A2A Reti Elettriche S.p.A., quest'ultima corrisponde a SEA Energia i corrispettivi per il servizio di

trasmissione dell'energia elettrica prelevata dalla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate previsti ai sensi dell'art. 17.1 lett. b) del Testo Integrato delle disposizioni dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas per l'erogazione dei servizi di trasmissione, distribuzione, misura e vendita dell'energia elettrica;

(xi) quanto ai rapporti tra SEA Energia e A2A Energia questi ultimi ineriscono al contratto di somministrazione di gas metano da parte di A2A Energia in favore di SEA Energia per l'alimentazione delle centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano. Detto contratto è stato disdettato dall'Emittente, in conformità a quanto previsto nello stesso contratto, nel corso del 2010.

Quanto ai rapporti con Parti Correlate del Gruppo, si segnala inoltre che:

a) nel corso semestre chiuso al 30 giugno 2011 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per Euro 659 migliaia;

b) in data 8 luglio 2011, SEA Energia e A2A Trading hanno sottoscritto un accordo quadro disciplinante i termini e le condizioni per la compravendita tra le predette società di energia elettrica (da scambiare sul mercato elettrico) da regolarsi mediante la sottoscrizione di appositi accordi disciplinanti le singole forniture di energia con riferimento alle quali SEA Energia e A2A Trading potranno, ciascuno, rispettivamente, acquisire o vendere energia elettrica secondo quanto, di volta in volta, convenuto tra le stesse parti.

Con riferimento ai rapporti, sopra descritti, tra il Gruppo SEA e il gruppo facente capo ad A2A S.p.A. (società soggetta al controllo del Comune di Milano e del Comune di Brescia), si precisa che a partire dall'esercizio 2010, l'Emittente, ai fini della redazione del bilancio consolidato, si è avvalsa dell'esenzione di cui allo IAS 24, Paragrafo 25, "Informativa di bilancio sulle operazioni con parti corralte, come rivisto in data 4 novembre 2009 dall'International Accounting Standards Board (IASB)". Pertanto i predetti rapporti non figurano, nell'esercizio 2010, tra le operazioni con Parti Correlate del Gruppo.

Si precisa inoltre che in data 17 giugno 2009, si è perfezionata l'operazione di acquisizione da parte di SEA del 49% capitale sociale di SEA Energia detenuto, a quella data, da A2A S.p.A., ad un prezzo pari a Euro 4,4 milioni (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.3.2 del Documento di Registrazione). A tal riguardo con riferimento alle tabelle di seguito riportate ("Saldi economici e dei flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate") si segnala che i saldi economici e dei flussi di cassa per l'esercizio 2009, relativi ai rapporti fra il Gruppo SEA e il gruppo facente capo ad A2A S.p.A., sono stati comunque inclusi per l'intero esercizio.

* * *

Le seguenti tabelle riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 nonché per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

Tabelle "Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate 30 giugno 2011 e 30 giugno 2010"

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Semestre chiuso al 30 giugno 2011			
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	**Totale rapporti verso entità correlate**	**Saldo consolidato**	**%**
A)Cash flow derivante dall'attività operativa	(426)	**(426)**	**61.565**	**(0,7%)**
B)Cash flow derivante dall'attività di investimento	659	**659**	**(18.333)**	**(3,6%)**
C)Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		**-**	**(15.662)**	**-**

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Semestre chiuso al 30 giugno 2010			
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	**Totale rapporti verso entità correlate**	**Saldo consolidato**	**%**
A)Cash flow derivante dall'attività operativa	(1.282)	**(1.282)**	**39.099**	**(3,3%)**
B)Cash flow derivante dall'attività di investimento		**-**	**(26.440)**	**-**
C)Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		**-**	**(6.295)**	**-**

Tabelle "Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate 31 dicembre 2010, 31 dicembre 2009 e 31 dicembre 2008"

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010				
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Altre parti correlate	**Totale rapporti verso entità correlate**	**Saldo**	**%**
A)Cash flow derivante dall'attività operativa	(1.678)	-	**(1.678)**	**91.022**	**(1,8%)**
B)Cash flow derivante dall'attività di investimento	6.000	-	**6.000**	**(61.814)**	**(9,7%)**
C)Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	-	-	**-**	**(31.517)**	**0%**

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 Riesposto				
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Altre correlate	**Totale rapporti verso entità correlate**	**Saldo**	**%**
A)Cash flow derivante dall'attività operativa	(1.533)	(585)	**(2.118)**	**65.570**	**(3,2%)**
B)Cash flow derivante dall'attività di investimento	-	(4.400)	**(4.400)**	**(8.109)**	**54,3%**
C)Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	-	-	-	**(61.609)**	**0,0%**

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 Riesposto				
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Altre correlate	**Totale rapporti verso entità correlate**	**Saldo**	**%**
A)Cash flow derivante dall'attività operativa	(625)	(724)	**(1.349)**	**93.767**	**-1,4%**
B)Cash flow derivante dall'attività di investimento	4.448	-	**4.448**	**(54.835)**	**-8,1%**
C)Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	-	-	-	**(56.110)**	**0%**

19.4 Procedura Parti Correlate

Si segnala che il consiglio di amministrazione, nella seduta del 27 giugno 2011, ha approvato la Procedura Parti Correlate dell'Emittente, volta a disciplinare le operazioni con parti correlate realizzate da quest'ultima, al fine di garantire la correttezza sostanziale e procedurale delle medesime, nonchè la corretta informativa al mercato, ai sensi dell'art. 2391-*bis* del codice civile e della delibera Consob n. 17221 del 12 marzo 2010, come successivamente modificata e integrata (il "**Regolamento Consob per Operazioni con Parti Correlate**"). Tale procedura, la cui efficacia è subordinata all'inizio delle negoziazioni delle azioni ordinarie di SEA sul mercato ad esito di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato, entrerà in vigore solo dopo che detta procedura sia stata sottoposta, senza indugio successivamente alla predetta data di inizio delle negoziazioni, al Comitato per il Controllo Interno (nella composizione dei tre amministratori indipendenti descritta nel Capitolo XVI, Paragrafo 16.3.1 del Documento di Registrazione) che sarà chiamato ad esprimere il proprio parere ai sensi di quanto disposto dall'art. 4 del Regolamento Consob per Operazioni con Parti Correlate e, successivamente all'acquisizione di tale parere, la Procedura Parti Correlate sarà riapprovata dal consiglio di amministrazione.

Ai sensi della Procedura Parti Correlate, il comitato parti correlate (corrispondente, a seconda dei casi, al comitato per il controllo interno ovvero al comitato per la remunerazione) è chiamato a un preventivo esame e al rilascio di un parere sulle varie tipologie di operazioni con parti correlate, fatta eccezione per quelle operazioni che a norma della stessa Procedura Parti Correlate sono escluse dall'applicazione delle procedure ivi disciplinate. A tal riguardo, si precisa che, la Procedura Parti Correlate prevede che la procedura ivi descritta non si applica: (i) ai piani di compensi basati su strumenti finanziari approvati dall'assemblea ai sensi dell'art. 114-*bis* del Testo Unico della Finanza e alle relative operazioni esecutive; (ii) alle deliberazioni del consiglio di amministrazione in materia di remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche - diverse dalle deliberazioni assunte dal consiglio di amministrazione nei limiti di un importo complessivo preventivamente stabilito dall'assemblea ai sensi dell'art. 2389, comma 3, cod. civ. - nonché dei dirigenti con responsabilità strategiche, in presenza delle condizioni indicate nella Procedura Parti Correlate; (iii) alle Operazioni Ordinarie (come definite nella Procedura Parti Correlate); (iv) alle operazioni con parti correlate con o tra Società Controllate (come definite nella Procedura Parti Correlate), anche congiuntamente, nonché a quelle con Società Collegate (come definite nella Procedura Parti Correlate), purché nelle Società Controllate o nelle Società Collegate controparti dell'operazione non vi siano Interessi Significativi (come definite nella Procedura Parti Correlate) di altre parti correlate della Società.

Con riferimento al comitato parti correlate si precisa che la Procedura Parti Correlate dell'Emittente prevede, in conformità al Regolamento Consob per Operazioni con Parti Correlate, che, nel caso in cui uno o più componenti del predetto comitato siano la controparte dell'operazione con parte correlata oggetto di valutazione o siano una sua parte correlata, il consiglio di amministrazione ovvero, se questo non vi ha già provveduto, il presidente del consiglio di amministrazione, sentito il collegio sindacale, debba chiamare a far parte del consesso altro amministratore non correlato (a seconda dei casi, non esecutivo o indipendente) ovvero, in mancanza, un membro effettivo del collegio sindacale (diverso dal presidente) non correlato.

La Procedura Parti Correlate dell'Emittente, in conformità al Regolamento Consob per Operazioni con Parti Correlate, prevede inoltre, a seconda della tipologia di operazione con Parti Correlate da realizzare, due distinte procedure (c.d. "procedura per operazioni di minore rilevanza" e "procedura per operazioni di maggiore rilevanza"), le quali, in particolare, definiscono un diverso grado di coinvolgimento del comitato parti correlate. A tal proposito si precisa che l'Emittente, nella definizione del contenuto della Procedura Parti Correlate, si è avvalsa della facoltà, prevista dal Regolamento Consob per Operazioni con Parti Correlate con riferimento alle società di recente quotazione, intese quali le società con azioni quotate nel periodo compreso tra la data di inizio delle negoziazioni e la data di approvazione del bilancio relativo al secondo esercizio successivo a quello di quotazione, di applicare, sino all'approvazione del bilancio di esercizio relativo al secondo anno successivo a quello di quotazione della Società, un'unica procedura semplificata (e nella specie la procedura per operazioni di minore rilevanza), indipendentemente dalla tipologia di operazione con Parti Correlate rilevante.

Con riferimento alla "procedura per operazioni di maggiore rilevanza" (che si ricorda, in confomità a quanto previsto della Procedura, non trova applicazione fino al secondo esercizio successivo a quello di quotazione della Società), la predetta Procedura prevede, in linea con quanto previsto dallo Statuto all'art. 25.3, la facoltà del consiglio di amministrazione di approvare un'operazione di maggiore rilevanza nonostante l'avviso contrario degli amministratori indipendenti, a condizione che: (i) l'assemblea ordinaria autorizzi il compimento dell'operazione; e (ii) la medesima assemblea deliberi, oltre che con le maggioranze di legge, con il voto favorevole della maggioranza dei soci non correlati presenti in assemblea, a condizione che i soci non correlati presenti in assemblea rappresentino almeno il 10% del capitale sociale con diritto di voto.

Inoltre, con riguardo alle operazioni con parti correlate di competenza assembleare, la Procedura Parti Correlate prevede che le proposte di deliberazioni - da sottoporre all'assemblea - relative ad operazioni di maggiore rilevanza possano essere approvate anche in presenza di un avviso contrario degli amministratori indipendenti. In tale caso, il consiglio di amministrazione non darà attuazione alle deliberazioni dell'assemblea o non compirà gli atti di gestione dalla stessa autorizzati qualora i soci non correlati che partecipano all'assemblea al momento della votazione rappresentino più del 10% del capitale sociale con diritto di voto e la maggioranza dei soci non correlati votanti votino contro la proposta del consiglio di amministrazione**.**

La Procedura Parti Correlate inoltre qualifica le operazioni di importo esiguo, con riferimento alle quali non trova applicazione - in conformità alla facoltà prevista dal Regolamento Consob per Operazioni con Parti Correlate - la stessa Procedura Parti Correlate, come le operazioni con parti correlate in cui il prevedibile ammontare massimo del corrispettivo o il prevedibile valore massimo delle prestazioni a carico della Società non superi, per ciascuna operazione: (i) Euro 300.000, in ragione d'anno, con riferimento all'assegnazione e all'incremento di remunerazioni e benefici economici,

sotto qualsiasi forma, ad un componente di un organo di amministrazione o controllo o ad un dirigente con responsabilità strategiche; (ii) in generale, Euro 500.000 per operazioni con parti correlate di altra natura considerate singolarmente ovvero, nel caso di operazioni con parti correlate concluse con una medesima parte correlata tra loro omogenee o realizzate in esecuzione di un disegno unitario, l'importo cumulativo di Euro 1.000.000 anche qualora la singola operazione avesse un valore inferiore al suddetto importo di Euro 500.000.

La Procedura Parti Correlate, in conformità alla facoltà riconosciuta dall'art. 25.2 dello Statuto, prevede altresì che in caso di urgenza, le operazioni con parti correlate che non siano di competenza dell'assemblea, né debbano essere da questa preventivamente autorizzate, possono essere concluse in deroga, a seconda del caso, alla procedura per operazioni di minore rilevanza o alla procedura per operazioni di maggiore rilevanza, a condizione che:

(a) qualora l'operazione con parte correlata da compiere ricada nelle competenze del *Chief Executive Officer* - Direttore Generale o del comitato esecutivo, se costituito, il consiglio di amministrazione sia informato delle ragioni di urgenza prima del compimento dell'operazione con parte correlata;

(b) ferma restando la sua efficacia, l'operazione con parte correlata sia successivamente oggetto di una deliberazione non vincolante della prima assemblea ordinaria utile;

(c) il consiglio di amministrazione predisponga per l'assemblea una relazione contenente un'adeguata motivazione delle ragioni di urgenza;

(d) il collegio sindacale riferisca all'assemblea le proprie valutazioni in merito alla sussistenza delle ragioni di urgenza;

(e) la relazione e le valutazioni di cui ai precedenti punti (c) e (d) siano messe a disposizione del pubblico almeno ventuno giorni prima di quello fissato per l'assemblea presso la sede sociale e con le modalità previste dalle disposizioni normative e regolamentari applicabili;

(f) la Società metta a disposizione del pubblico entro il giorno successivo a quello dell'assemblea, con le modalità previste dalle disposizioni normative e regolamentari applicabili; le informazioni sugli esiti del voto, con particolare riguardo al numero dei voti complessivamente espressi dai Soci Non Correlati (come definiti nella Procedura Parti Correlate).

CAPITOLO XX - INFORMAZIONI FINANZIARIE RIGUARDANTI LE ATTIVITÀ E LE PASSIVITÀ, LA SITUAZIONE FINANZIARIA E I PROFITTI E LE PERDITE DELL'EMITTENTE

20.1 Informazioni finanziarie relative agli esercizi passati

Nel presente capitolo sono riportati:

- un estratto del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo relativo al semestre chiuso al 30 giugno 2011, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in data 23 agosto 2011 (il "**Bilancio Semestrale**"). Tale bilancio è stato assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione in data 29 agosto 2011(*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1 del Documento di Registrazione);
- il documento che include i bilanci consolidati del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 27 giugno 2011 (i "**Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008**"). Tali bilanci sono stati assoggettati a revisione contabile da parte della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione in data 30 giugno 2011 (*cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.2 del Documento di Registrazione).

Il precitato documento, che include i bilanci consolidati del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, è stato predisposto esclusivamente ai fini della preparazione dei documenti connessi ad un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato..

Il Gruppo SEA a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006 ha scelto di avvalersi dell'opzione di applicare gli *International Financial Reporting Standards* ("**IFRS**"), emanati dall'*International Accounting Standards Board* ("**IASB**"), e adottati dall'Unione Europea ("**UE IFRS**") per la redazione del proprio bilancio consolidato. Tale opzione è consentita dal Decreto Legislativo n. 38 del 28 febbraio 2005, emesso a seguito della pubblicazione del Regolamento Europeo (CE) n. 1606/2002 del 19 luglio 2002.

Inoltre il Gruppo, a partire dall'esercizio 2010, ha applicato l'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione". Ciò ha comportato, nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2010, approvato dal consiglio di amministrazione in data 7 marzo 2011, la rideterminazione degli effetti che si sarebbero avuti al 1 gennaio 2009.

Nell'ambito dell'operazione finalizzata alla quotazione delle azioni di SEA sul MTA, in considerazione del fatto che il Regolamento CE 809/2004 richiede la presentazione dei dati finanziari relativi agli ultimi tre esercizi, si è resa necessaria la predisposizione dei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 principalmente per le seguenti motivazioni:

a) per presentare i dati finanziari relativi agli ultimi tre esercizi applicando, come previsto dai principi contabili di riferimento, in modo omogeneo, l'interpretazione "IFRIC 12" a far data dall'inizio del primo esercizio comparativo presentato (ovvero dal 1 gennaio 2008, anziché dal 1 gennaio 2009). Pertanto, per tener conto dell'applicazione retrospettica dell'interpretazione IFRIC 12, i dati degli esercizi 2009 e 2008 sono stati riesposti rispetto ai dati riportati nei bilanci consolidati per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 approvati dal consiglio di

amministrazione dell'Emittente rispettivamente in data 29 marzo 2010 e 31 marzo 2009. Tali dati sono di seguito definiti "**Riesposti**";

b) per tener conto di quei principi contabili UE IFRS applicabili in via obbligatoria solo per le società (i) che hanno titoli ammessi alle negoziazioni in mercati regolamentati o (ii) che hanno avviato il processo per l'ammissione di titoli alle negoziazioni in mercati regolamentati (e in particolare principalmente l'IFRS 8 e lo IAS 33), nonché per recepire alcuni specifiche riclassifiche su taluni dati relativi al rendiconto finanziario e al conto economico per una migliore uniformità di informativa nei tre esercizi di riferimento.

Per maggior chiarezza in merito alle fonti dei dati finanziari presentati nel presente Capitolo e nel presente Documento di Registrazione, di seguito si riporta una tabella riepilogativa dei documenti dai quali sono estratte le informazioni finanziarie:

Documento / Riesposizione	**Semestre chiuso al 30 giugno**		**Esercizio chiuso al 31 dicembre**		
	2011	**2010**	**2010**	**2009**	**2008**
Bilancio Semestrale approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 23 agosto 2011	√	√			
Documento che include i Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 27 giugno 2011			√	√	√
Riesposizione per applicazione IFRIC 12				√	√

Il presente Capitolo non include i bilanci di esercizio dell'Emittente, con riferimento a ciascuna delle date sopra indicate, in quanto il contenuto di tali bilanci non evidenzia alcuna informazione aggiuntiva rispetto a quelle riportate nel Bilancio Semestrale e nei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008.

20.1.1 *Bilancio Semestrale*

Di seguito si riporta un estratto del Bilancio Semestrale, approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 23 agosto 2011 e assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione in data 29 agosto 2011, di seguito riportata.

.

pwc

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO DEL GRUPPO SEA PER IL SEMESTRE CHIUSO AL 30 GIUGNO 2011 EMESSA NELL'AMBITO DEL PROCESSO CONNESSO ALL'OFFERTA PUBBLICA DI SOTTOSCRIZIONE E ALL'AMMISSIONE ALLE NEGOZIAZIONI SUL MERCATO TELEMATICO AZIONARIO ORGANIZZATO E GESTITO DA BORSA ITALIANA SPA DI AZIONI ORDINARIE DI S.E.A. SPA

Al Consiglio di Amministrazione di
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative ("Bilancio Semestrale") della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. SpA ("Società") e delle sue società controllate ("Gruppo SEA") per il semestre chiuso al 30 giugno 2011. La revisione contabile è stata svolta per le finalità previste dalle Istruzioni al Regolamento dei Mercati Organizzati e Gestiti da Borsa Italia S.p.A. nell'ambito del processo connesso all'offerta pubblica di sottoscrizione e all'ammissione alle negoziazioni sul mercato telematico azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana SpA di azioni ordinarie della Società.
La responsabilità della redazione del Bilancio Semestrale in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea compete agli Amministratori della Società. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul Bilancio Semestrale e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il Bilancio Semestrale sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per quanto riguarda i dati comparativi al 31 dicembre 2010, si fa riferimento alla relazione di revisione da noi emessa in data 8 aprile 2011. I dati comparativi al 30 giugno 2010 sono stati assoggettati a revisione contabile limitata in via volontaria, per la quale avevamo emesso la nostra relazione in data 29 settembre 2010; le riclassifiche segnalate dagli Amministratori nelle note esplicative per miglior omogeneità ed esposizione sono state da noi esaminate ai fini della redazione della presente relazione di revisione contabile sul bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2011.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: **Bari** 70125 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 0516186911 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wührer 23 Tel. 0303697501 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 0498762677 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 - **Trento** 38100 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel.0458002561

www.pwc.com/it

pwc

3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA per il semestre chiuso al 30 giugno 2011 è stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Milano, 29 agosto 2011

PricewaterhouseCoopers SpA

Sergio Pizzarelli
(Revisore legale)

(2)

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

(importi in migliaia di Euro)	Note	Al 30 giugno 2011	*di cui verso parti correlate*	Al 31 dicembre 2010	*di cui verso parti correlate*
ATTIVITA'					
Immobilizzazioni immateriali (*)	7.1	725.719		712.310	-
Immobilizzazioni materiali (**)	7.2	247.751		246.316	-
Investimenti immobiliari	7.3	3.363		3.406	-
Partecipazioni in società collegate	7.4	38.370		35.656	-
Partecipazioni disponibili per la vendita	7.5	2.826		15.726	-
Imposte differite attive	7.6	16.912		15.825	-
Altri Crediti	7.7	1.081		1.187	-
Totale Attività non correnti		**1.036.022**		**1.030.426**	
Rimanenze	7.8	9.175		9.693	-
Crediti commerciali	7.9	179.471	12.825	190.141	10.515
Altri crediti	7.10	28.259		22.662	-
Cassa e disponibilità liquide	7.11	51.035		23.465	-
Totale Attivo corrente		**267.940**		**245.961**	
TOTALE ATTIVO		**1.303.962**		**1.276.387**	
PASSIVITÀ					
Capitale sociale		27.500		27.500	-
Altre riserve		316.669		303.082	-
Utili dell'esercizio		37.136		63.131	-
Patrimonio netto di Gruppo	**7.12**	**381.305**		**393.713**	
Patrimonio netto di terzi		**81**		**80**	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi	**7.12**	**381.386**		**393.793**	
Fondo rischi e oneri	7.13	152.568		154.927	-
Fondi relativi al personale	7.14	71.736		72.825	-
Passività finanziarie non correnti	7.15	316.718		304.380	-
Totale Passività non correnti		**541.022**		**532.132**	
Debiti commerciali	7.16	164.791	3.786	148.415	1.902
Debiti per imposte dell'esercizio	7.17	40.161		41.351	-
Altri debiti	7.18	135.676		87.413	-
Passività finanziarie correnti	7.17	40.926		73.283	-
Totale Passivo corrente		**381.554**		**350.462**	
TOTALE PASSIVO		**922.576**		**882.594**	
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		**1.303.962**		**1.276.387**	

(*) Le immobilizzazioni immateriali includono beni in concessione (finiti e in corso) per Euro 717,8 milioni ed Euro 705,1 milioni, rispettivamente al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010.

(**) Le immobilizzazioni materiali non esplicitano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a Euro 500,6 milioni ed Euro 499,5 milioni rispettivamente al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010. Tali beni sono, infatti, rappresentati al netto dei relativi contributi ricevuti, in accordo con lo IAS 20.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(importi in migliaia di Euro)	Note	Semestre chiuso al 30 giugno 2011	*di cui verso parti correlate*	*di cui non ricorrente*	2010	*di cui verso parti correlate*	*di cui non ricorrente*
Ricavi di gestione	**8.1**	276.292	14.466		264.493	12.791	
Ricavi per lavori su beni in concessione	**8.2**	23.556			23.126		
Totale ricavi		**299.848**			**287.619**		
Costi operativi							
Costi del lavoro	**8.3**	(126.392)	(119)		(122.230)		
Materiali di consumo	**8.4**	(23.805)			(22.047)		
Costi industriali	**8.5**	(42.776)	(1.566)		(41.413)	(24)	
Costi amministrativi	**8.6**	(18.118)	(14)		(16.772)	(20)	
Costi per lavori su beni in concessione	**8.7**	(22.102)			(21.914)		
Totale costi operativi		**(233.193)**			**(224.376)**		
Margine Operativo lordo / EBITDA		**66.655**			**63.243**		
Ammortamenti	**8.8**	(19.838)			(20.033)		
Accantonamenti e svalutazioni	**8.9**	(8.942)		(719)	(11.275)		(685)
Risultato operativo		**37.875**			**31.935**		
Proventi (oneri) da partecipazioni	**8.10**	20.150		16.122	3.099		
Oneri finanziari	**8.11**	(7.674)			(10.196)		
Proventi finanziari	**8.11**	1.703			1.877		
Risultato prima delle imposte		**52.054**			**26.715**		
Imposte dell'esercizio	**8.12**	(14.917)			(11.592)		
Risultato netto		**37.137**			**15.123**		
Risultato di pertinenza dei terzi		1			1		
Risultato del Gruppo		37.136			15.122		
Risultato per azione	**8.13**						
Base (euro)		0,15			0,06		
Diluito (euro)		0,15			0,06		
Altre componenti dell'utile complessivo:							
Valutazione a *fair value* di AFS - accordo di cessione AA2000		(3.811)			-		
Valutazione a *fair value* di AFS - accordo di cessione AA2000 - effetto fiscale		1.756					
Valutazione a *fair value* di AFS - cessione Gesac		(5.811)			-		
Valutazione a *fair value* di AFS - cessione Gesac - effetto fiscale		292					
Valutazione a *fair value* di strumenti finanziari derivati		(169)					
Valutazione a *fair value* di strumenti finanziari derivati - effetto fiscale		45			-		
Totale altre componenti dell'utile complessivo		**(7.698)**			**-**		
Totale utile complessivo dell'esercizio		**29.439**			**15.123**		
Attribuibile a:							
- Azionisti della Capogruppo		**29.438**			**15.122**		
- Interessi di minoranza		**1**			**1**		

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(importi in migliaia di Euro)	Semestre chiuso al 30 giugno 2011	*di cui verso parti correlate*	2010	*di cui verso parti correlate*
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	52.054		26.715	
Rettifiche:				
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali ed immateriali	19.838		20.033	
Accantonamento netto a fondi (incluso il fondo del personale)	(954)		(2.022)	
Oneri finanziari netti	5.971		8.319	
Proventi da partecipazioni	(20.150)		(3.099)	
Altre variazioni non monetarie	(1.321)		(1.212)	
Cash flow derivante dall'attivtà operativa prima delle variazioni del capitale circolante	**55.438**		**48.734**	
Variazione rimanenze	518		261	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(2.190)	(2.310)	(18.089)	514
Variazione altre attività non correnti	106		88	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	24.552	1.884	(7.077)	(1.796)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	**22.986**		**(24.817)**	
Imposte sul reddito pagate	(16.859)		(12.157)	
Risarcimento Ministero dei Trasporti (inclusa quota interessi)	0		27.339	
Cash flow derivante dall'attività operativa	**61.565**		**39.099**	
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali	(26.621)		(23.464)	
-materiali	(9.726)		(6.433)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-materiali	501		59	
-finanziarie	16.200		3.345	
Dividendi incassati	1.313	659	53	
Cash flow derivante dall'attività di investimento	**(18.333)**		**(26.440)**	
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi /(decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(9.239)		388	
- incrementi /(decremento) di anticipazione finanz. su contributi Stato	(9.277)		(1.219)	
Decremento /(incremento) crediti per contributi Stato	7.318		1.501	
Incremento / (Decremento) netto altre passività finanziarie	72		(859)	
Interessi pagati	(4.536)		(6.106)	
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	**(15.662)**		**(6.295)**	
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	**27.570**		**6.364**	
Disponibilità liquide di inizio periodo	23.465		25.774	
Disponibilità liquide di fine periodo	51.035		32.138	

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Adeguamento partecipazioni collegate	Riserva hedge accounting contratti derivati	Adeguamento a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita	Risultato del periodo	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 31/12/2009 Riesposto	**27.500**	**5.500**	**228.405**	**4.000**	**0**	**4.632**	**55.026**	**325.063**	**78**	**325.141**
Operazioni con gli azionisti										
Destinanzione dell'utile di esercizio 2009			55.026				(55.026)	**0**		**0**
Altri movimenti										
Risultato del periodo							15.122	**15.122**	**1**	**15123**
Saldo al 30/06/2010	**27.500**	**5.500**	**283.431**	**4.000**	**0**	**4.632**	**15.122**	**340.185**	**79**	**340.264**
Saldo al 31/12/2010	**27.500**	**5.500**	**283.431**	**4.000**	**-**	**10.151**	**63.131**	**393.713**	**80**	**393.793**
Operazioni con gli azionisti										
Destinanzione dell'utile di esercizio 2010			63.131				(63.131)	**0**		**0**
Delibera di distribuzione dei dividendi (3 maggio 2011)			(41.846)					**(41.846)**	0	**(41.846)**
Altri movimenti										
Cessione GESAC						(5.519)		**(5.519)**	0	**(5.519)**
Accordo di cessione AA2000						(2.055)		**(2.055)**		**(2.055)**
Valutazione al *fair value* degli strumenti finanziari derivati					(124)			**(124)**		**(124)**
Totale Altre componenti del conto economico complessivo	0	0	0	0	**(124)**	**(7.574)**	**0**	**(7.698)**	**0**	**(7.698)**
Risultato del periodo							37.136	**37136**	1	**37137**
Saldo al 30/06/2011	**27.500**	**5.500**	**304.716**	**4.000**	**(124)**	**2.577**	**37.136**	**381.305**	**81**	**381.386**

1. Informazioni generali

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. 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 concessione del 7 maggio 1962).

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

Attraverso la società SEA Handling, controllata da SEA, il Gruppo SEA fornisce anche i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta (attività di *handling).*

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

Alla data di predisposizione del presente documento il Comune di Milano detiene il controllo di diritto di SEA tramite una partecipazione pari all'84,56% del capitale sociale.

2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del Bilancio Semestrale, come di seguito definito.

Il Bilancio Semestrale è stato redatto in migliaia di Euro così come le tabelle incluse nella nota integrativa.

2.1 Base di preparazione

Il presente bilancio semestrale consolidato abbreviato al 30 giugno 2011 ("Bilancio Semestrale") è stato predisposto in conformità allo IAS 34, concernente l'informativa finanziaria infrannuale. Lo IAS 34 consente la redazione del bilancio in forma "abbreviata" e cioè sulla base di un livello minimo di informativa significativamente inferiore a quanto previsto dagli International Financial Reporting Standards, emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea (IFRS), laddove sia stato in precedenza reso disponibile al pubblico un bilancio completo di informativa predisposto in base agli IFRS. Il Bilancio Semestrale è stato redatto in forma "sintetica" e deve pertanto essere letto congiuntamente con il Bilancio Consolidato 2010, 2009 e 2008.

Il Bilancio Semestrale è comprensivo del prospetto della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010, del conto economico consolidato complessivo, del rendiconto finanziario consolidato, del prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e 2010 e delle relative note esplicative.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la situazione patrimoniale e finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il conto economico complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il rendiconto finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

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

Il Bilancio Semestrale è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale, avendo gli amministratori verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro ed in particolare nei prossimi 12 mesi.

In data 5 luglio 2011, SEA ha presentato a Borsa Italiana S.p.A. la richiesta di ammissione a quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. delle proprie azioni ordinarie ed ha richiesto a Consob l'autorizzazione alla pubblicazione del prospetto informativo relativo alla connessa offerta pubblica di sottoscrizione.

Per tale motivo, ai sensi degli IFRS, è diventata obbligatoria per SEA l'applicazione dei principi contabili IAS 33 "*Earnings per Share*" e IFRS 8 "*Operating Segments*". Conseguentemente il presente bilancio include per la prima volta detta informativa aggiuntiva sia per il semestre chiuso al 30 giugno 2011 che per i valori comparativi del semestre chiuso al 30 giugno 2010.

Si segnala che rispetto al Bilancio Consolidato 2010, 2009 e 2008, a partire dal presente Bilancio Semestrale la Società ha scelto di cambiare la modalità di contabilizzazione degli strumenti finanziari derivati, così come consentito dallo IAS 39. In particolare, con riferimento ai contratti sottoscritti fino al 31 dicembre 2010 gli stessi, alla data di stipula erano contabilizzati al *fair value* e le variazioni del *fair value* rilevate successivamente alla prima iscrizione erano trattate quali componenti del risultato economico-finanziario dell'esercizio. Per i nuovi contratti, sottoscritti dal maggio 2011, anche in considerazione del fatto che i contratti esistenti a fine 2010, sono giunti a scadenza precedentemente, la Società applica la cosiddetta metodologia dell'"*hedge accounting*". La modifica della modalità di contabilizzazione è stata effettuata per meglio rappresentare in bilancio la natura di copertura degli strumenti derivati sottoscritti dall'Emittente Si rimanda al successivo paragrafo 2.6 per la descrizione di detta metodologia.

Nel presente Bilancio Semestrale, i dati riportati ai fini comparativi nelle tabelle di movimentazione, riferiti ai saldi patrimoniali al 31 dicembre 2009, sono indicati come "Riesposti", in quanto tengono conto della prima applicazione dell'IFRIC 12, come descritto nel Bilancio Consolidato 2010, 2009 e 2008.

Il Bilancio Semestrale è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA in data 23 agosto 2011.

Il Bilancio Semestrale è assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione, PricewaterhouseCoopers S.p.A., revisore legale della Società e del Gruppo. La revisione contabile è stata effettuata in ottemperanza a quanto richiesto da Borsa Italiana S.p.A. nell'ambito del processo di ammissione a quotazione delle azioni ordinarie della Società.

2.2.1 Principi Contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili nel 2011

Di seguito si riportano i principi contabili internazionali e le interpretazioni entrati in vigore dal 1° gennaio 2011 e applicabili al Gruppo a partire dal 1 gennaio 2011. L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni non ha avuto effetti sulla posizione finanziaria o sul risultato della Società.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
Modifiche allo IAS 32: classificazione dei diritti di emissione	23 dic '09	24 dic '09	Esercizi che iniziano dopo il 31 gen '10	1 gen '11
Modifiche all'IFRS 1 e all'IFRS 7 Esenzione limitata dall'informativa comparativa prevista dall'IFRS 7 per i neo-utilizzatori	30 giu '10	1 lug '10	Esercizi che iniziano dopo il 30 giu '10	1 gen '11
IAS 24 Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate e conseguenti modifiche all'IFRS 8	19 lug '10	20 lug '10	Esercizi che iniziano dopo il 31 dicembre '10	1 gen '11
Modifiche all'IFRIC 14 Pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima	19 lug '10	20 lug '10	Esercizi che iniziano dopo il 31 dicembre '10	1 gen '11
IFRIC 19: Estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale	23 lug '10	24 lug '10	Esercizi che iniziano successivamente al 30 giu '10	1 gen '11

Si precisa che lo IAS 24 *revised* era già applicato in via anticipata dal Gruppo.

Nel mese di maggio 2010 lo IASB ha emesso le seguenti modifiche agli IFRS (*improvement*):

- *Improvement* all'IFRS 3 – Aggregazioni aziendali valutazione delle partecipazioni dei terzi;
- *Improvement* allo IAS 27 – Bilancio consolidato e separato;
- *Improvement* all'IFRS 7 – Strumenti Finanziari: informazioni integrative e le modifiche alle informazioni integrative;
- *Improvement* allo IAS 1 – Presentazione del prospetto delle variazioni di patrimonio netto;
- *Improvement* allo IAS 34 – Bilanci intermedi, eventi ed operazioni significativi;
- *Improvement* all'IFRIC 13 – Programmi di fidelizzazione della clientela, *fair value* dei punti premio.

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

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni, 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 alla data di approvazione del presente documento:

Descrizione	**Data di efficacia prevista dal principio**
Provisions of IAS 39 relating to fair value hedge of interest rate risk associated with a portfolio including core deposits	Data della *First Time Adoption*
IFRS 9: Financial instruments	Esercizi che iniziano a partire dal 1 gen 2013
Amendments to IFRS 1: Severe Hyperinflation and Removal of Fixed Dates for First-time Adopters	Esercizi che iniziano a partire dal 1 lug 2011
Amendments to IAS 12: Deferred Tax: Recovery of Underlying Assets	Esercizi che iniziano a partire dal 1 gen 2012
IFRS 10 "Consolidated Financial Statements" e la versione aggiornata dello IAS 27 "Separate Financial Statements"	Esercizi che iniziano a partire dal 1 gen 2013
IFRS 11 "Joint Arrangements" e la versione aggiornata dello IAS 28 "Investments in Associates and Joint Ventures".	Esercizi che iniziano a partire dal 1 gen 2013
IFRS 12 "Disclosure of Interests in Other Entities"	Esercizi che iniziano a partire dal 1 gen 2013
l'IFRS 13 "Fair Value Measurement"	Esercizi che iniziano a partire dal 1 gen 2013
Amendments to IAS 1 "Presentation of Items of Other Comprehensive Income"	Esercizi che iniziano a partire dal 1 lug 2012
Nuova versione dello IAS 19 "Employee Benefits"	Esercizi che iniziano a partire dal 1 gen 2013

Il Gruppo sta valutando gli effetti che l'applicazione di tali principi potrà avere sul bilancio consolidato del Gruppo.

2.3 Criteri e metodologie di consolidamento

Le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatte facendo riferimento al semestre chiuso al 30 giugno 2011 e sono state opportunamente rettificate, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo.

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci della Società e delle società sulle quali la stessa esercita, direttamente o indirettamente, il controllo a partire dalla data in cui lo stesso è stato acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Nella fattispecie il controllo è esercitato in forza del possesso diretto della maggioranza delle azioni con diritto di voto.

Si rimanda al Capitolo XX, Paragrafo 20.1.2, Nota 2.3 del Documento di Registrazione, per una descrizione dettagliata dei criteri e delle metodologie di consolidamento.

2.4 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale (al 30 giugno 2011) delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2011 con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione Sociale	**Sede Legale**	**Capitale Sociale al 30/06/2011** (in Euro)
SEA Handling SpA	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	38.050.394
SEA Energia SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000
Consorzio Malpensa Construction	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano	51.646
Dufrital SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	258.250
CID Italia SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	208.000
SACBO SpA	Largo Belotti , 16 - Bergamo	17.010.000
SEA Service Srl	Via Val Formazza, 10 - Milano	105.000
Malpensa Logistica Europa SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000
Disma Spa	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2011 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	**% Possesso**	**Metodo di Consolidamento**
SEA Handling SpA	100%	Integrale
SEA Energia SpA	100%	Integrale
Consorzio Malpensa Construcion	51%	Integrale
Dufrital SpA	40%	Patr. Netto
CID Italia SpA	40%	Patr. Netto
SACBO SpA	30,979%	Patr. Netto
SEA Services Srl	30%	Patr. Netto
Malpensa Logistica Europa SpA	25%	Patr. Netto
Disma SpA	18,75%	Patr. Netto

Si segnala che non vi sono state variazioni rispetto al semestre chiuso al 30 giugno 2010 o al 31 dicembre 2010.

2.5 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 tradotte utilizzando il tasso di cambio in essere alla data della transazione.

Gli utili e le perdite su cambi generate dalla chiusura della transazione oppure dalla conversione effettuata a fine anno delle attività e delle passività in valuta sono iscritte a conto economico.

2.6 Criteri di valutazione

I criteri di valutazione utilizzati per la predisposizione del Bilancio Semestrale sono i medesimi utilizzati per la redazione del Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008, ai quali si rimanda (Cfr. Capitolo XX, Paragrafo 20.1.2, Nota 2.6 del Documento di Registrazione) ad eccezione dei criteri utilizzati con riferimento agli strumenti finanziari derivati, di seguito descritti.

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

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

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.

Si rimanda al Capitolo XX, Paragrafo 20.1.2, Nota 3 del Documento di Registrazione, per una descrizione dei principi contabili, che relativamente al Gruppo, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati.

4. Gestione dei rischi

La strategia di *risk management* del Gruppo è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle performance finanziarie del Gruppo. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

La gestione dei suddetti rischi è svolta dalla capogruppo che identifica, valuta ed effettua la copertura dei rischi finanziari, in stretta collaborazione con le altre unità del Gruppo.

4.1 Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie.

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di *default* di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per il Gruppo SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie o assicurative a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali.

Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

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

Il credito complessivo al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010 è garantito da fidejussioni bancarie, assicurative e depositi cauzionali rispettivamente per un valore complessivo pari a Euro 92,9 milioni ed Euro 101,7 milioni.

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

(Importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	269.295	279.832
- di cui scaduto	167.299	216.363
Fondo svalutazione crediti commerciali	102.649	100.207
Crediti commerciali verso imprese collegate	12.825	10.516
Totale Crediti Commerciali	179.471	190.141

Al 30 giugno 2011 i crediti commerciali includono crediti per fatture da emettere pari a Euro 5.449 migliaia, mentre al 31 dicembre 2010 includevano note di credito da emettere per Euro 7.252 migliaia.

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

(Importi in migliaia di Euro)	Al 30 giugno 2011	Al 31 dicembre 2010
da meno di 180 giorni	30.519	67.962
da oltre 180 giorni	136.780	148.401
Totale Crediti Commerciali	167.299	216.363

La riduzione dei crediti commerciali al 30 giugno 2011 rispetto al 31 dicembre 2010 deriva dalla chiusura di taluni contenziosi e dal miglioramento della gestione degli scaduti.

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 primo semestre 2011 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

a) rischio tasso di interesse
b) rischio tasso di cambio

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 di riferimento.

L'esposizione a tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA può fare ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi (anche con l'individuazione di barriere), permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*.

Al 30 giugno 2011 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine e a breve, queste ultime costituite dalle quote in scadenza nei successivi 12 mesi).

Il debito a medio/lungo termine è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,20% e l'1% e non considera l'effetto delle operazioni copertura):

Contratti di finanziamento a medio/lungo termine al 30/06/2011

Finanziamento	tipologia di tasso	data di erogazione	data di scadenza	30 giugno 2011		30 giugno 2010	
				importo in euro migliaia	tasso	importo in euro migliaia	tasso
SEA SPA:							
BEI 1^ erogazione (a)	F	17-dic-1996	15-set-2011	1.779,19	7,70%	5.156,82	7,70%
BEI 2^ erogazione (a)	F	24-lug-1998	15-mar-2013	6.225,89	5,27%	9.115,46	5,27%
BEI 2^ erogazione (a) (**)	V	24-lug-1998	15-mar-2013	5.164,57	1,89%	7.746,85	1,12%
Totale BEI diretto				**13.169,65**	**4,27%**	**22.019,14**	**4,38%**
Pool Cariplo 1^ erogazione (**)	V	17-dic-1996	15-set-2011	774,69	1,85%	2.324,06	1,10%
Pool Cariplo 2^ erogazione	V	20-giu-1997	15-mar-2012	1.549,37	1,85%	3.098,74	1,10%
Pool Cariplo 2^ erogazione	F	20-giu-1997	15-mar-2012	2.116,03	7,57%	4.080,53	7,57%
Pool Cariplo 3^ erogazione	F	8-ago-1997	15-mar-2012	4.090,04	6,67%	7.920,35	6,67%
Pool Cariplo 4^ erogazione	F	8-apr-1998	15-mar-2013	12.656,46	5,44%	18.493,07	5,44%
Totale BEI/Pool Cariplo				**21.186,6**	**5,50%**	**35.916,7**	**5,30%**
BIIS (ex Comit) -BEI 1^ erogazione	F	26-ago-1999	15-mar-2014	6.000,00	3,14%	8.000,00	3,14%
BIIS (ex Comit) -BEI 2^ erogazione (**)	V	30-nov-2000	15-set-2015	4.500,00	1,80%	5.500,00	1,05%
BIIS (ex Comit) -BEI 3^ erogazione (**)	V	17-mar-2003	15-set-2017	15.052,63	1,80%	17.368,42	1,05%
Totale BEI/Comit				**25.552,63**	**2,12%**	**30.868,42**	**1,59%**
BNL-BEI 1^ erogazione	V	22-nov-1999	15-set-2014	7.000,00	1,75%	9.000,00	1,00%
BNL-BEI 2^ erogazione (**)	V	11-ago-2000	15-mar-2015	4.000,00	1,75%	5.000,00	1,00%
BNL-BEI 3^ erogazione	V	14-gen-2002	15-set-2009	-	0,00%	-	1,00%
BNL-BEI 4^ erogazione (**)	V	8-mag-2003	15-mar-2018	8.151,50	1,75%	9.316,00	1,00%
BNL-BEI 13.06.2006 1^ erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	11.000,00	1,80%	11.000,00	1,05%
BNL-BEI 13.06.2006 2^ erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	11.000,00	1,80%	11.000,00	1,05%
BNL-BEI 13.06.2006 3^ erog. (*)	V	4-set-2006	4-set-2026	11.000,00	1,80%	11.000,00	1,05%
BNL-BEI 13.06.2006 4^ erog. (*)	V	4-set-2006	4-set-2026	12.000,00	1,80%	12.000,00	1,05%
BNL-BEI 13.06.2006 5^ erog. (*)	V	4-set-2006	4-set-2026	12.000,00	1,80%	12.000,00	1,05%
BNL-BEI 2007 1^ erog. (*)	V	7-mar-2007	7-mar-2027	11.000,00	1,80%	11.000,00	1,05%
BNL-BEI 2007 2^ erog. (*)	V	7-mar-2007	7-mar-2027	11.000,00	1,80%	11.000,00	1,05%
Totale BEI/BNL				**98.151,50**	**1,79%**	**102.316,00**	**1,04%**
UNICREDIT BEI 1^ erog. (*)	V	8-set-2007	8-set-2027	10.000,00	1,51%	10.000,00	1,21%
UNICREDIT BEI 2^ erog. (*)	V	8-set-2007	8-set-2027	10.000,00	1,51%	10.000,00	1,21%
UNICREDIT BEI 3^ erog (*)	V	16-feb-2009	15-set-2028	15.000,00	1,74%	15.000,00	1,44%
Totale BEI/UNICREDIT				**35.000,00**	**1,60%**	**35.000,00**	**1,31%**
BIIS-BEI 1^ erog. (*)	V	25-feb-2011	15-set-2015	10.000,00	1,90%	-	-
BIIS-BEI 2^ erog. (*)	V	25-feb-2011	15-set-2015	5.000,00	1,90%	-	-
BIIS-BEI 3^ erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2015	10.000,00	1,90%	-	-
BIIS-BEI 4^ erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2015	5.000,00	1,90%	-	-
Totale BEI/UNICREDIT				**30.000,00**	**1,90%**	-	-
Unicredit Mediobanca di cui:	V	8-mar-2006	8-mar-2013	102.500,00	1,94%	102.500,00	1,51%
- quota non swappata				102.500,00	1,94%	52.500,00	1,51%
- quota swappata (**)				-		50.000,00	1,51%
Totale finanziamenti diversi da BEI				**102.500,00**	**1,94%**	**102.500,00**	**1,51%**
TOTALE SEA SPA				**325.560,37**	**2,20%**	**328.620,30**	**1,96%**
Mxp Energia:							
BPM	V	20-giu-2003	31-dic-2014	7.834,00	2,20%	8.841,00	1,70%
UNICREDIT - BPM	V	20-giu-2006	30-giu-2014	16.911,92	2,00%	20.011,67	1,75%
TOTALE MXP ENERGIA				**24.745,92**	**2,06%**	**28.852,67**	**1,73%**
TOTALE DEBITO DI GRUPPO				**350.306,29**	**2,19%**	**357.472,98**	**1,94%**
		totale tranche swappate		*107.000,00*	*30,5%*	*132.255,33*	*37,0%*
		quota debito a tasso fisso		*32.867,61*	*9,4%*	*52.766,23*	*14,8%*
		quota debito non coperto		*210.438,68*	*60,1%*	*172.451,41*	*48,2%*

(a) soggetto a fidejussione FEI

(*) Tranche soggette a swap

(**) Tranche soggette a swap al 30 giugno 2010, ma non al 30 giugno 2011.

Il *fair value* dei debiti a medio/lungo termine verso le banche, pari a fine semestre 2011 a Euro 357.064 migliaia (al termine del corrispondente periodo del 2010 pari a Euro 367.374 migliaia) è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale ed interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello *spread* definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento

Nella tabella seguente sono indicati gli strumenti derivati utilizzati dal Gruppo SEA per la copertura del rischio tasso di interesse (valutati contabilmente secondo il *cash flow hedge*).

COPERTURE TASSO D'INTERESSE							
Dati in migliaia di Euro	Nozionale alla stipula	Debito Residuo al 30/06/2011	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 30/06/2011	Fair value al 30/06/2010
Step up collar knock out swap	30.729	0	25/6/2004	15/3/2005	15/9/2010	0	(154)
Plain vanilla	50.000	0	8/5/2006	13/9/2006	13/3/2011	0	(1.440)
	22.000	0	31/5/2006	15/3/2007	15/3/2011	0	(454)
	10.000	10.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(46)	0
	5.000	5.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(23)	0
	15.000	15.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(80)	0
	11.000	11.000	18/5/2011	15/9/2011	15/9/2016	(85)	0
	10.000	10.000	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	2	0
	11.000	11.000	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	3	0
	12.000	12.000	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	5	0
	12.000	12.000	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	5	0
Collar swap	11.645	0	7/6/2006	15/9/2006	15/3/2011	0	(233)
	17.500	0	7/6/2006	15/9/2006	15/3/2011	0	(255)
	12.000	0	11/7/2007	17/9/2007	15/9/2010	0	(201)
	12.000	0	20/7/2007	17/9/2007	15/9/2010	0	(202)
	11.000	0	4/9/2007	17/9/2007	15/9/2010	0	(171)
	10.000	10.000	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	29	0
	11.000	11.000	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	30	0
Totale		**107.000,0**				**(160)**	**(3.110)**

Il segno "- "indica il costo per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere

Il segno "+" indica il premio per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere

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 *commodity*

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle commodity energetiche trattate, ovvero gas e marginalmente energia elettrica. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni si manifestano tanto direttamente quanto indirettamente, mediante formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing*. I rischi si evidenziano anche nella fase di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell'energia elettrica venduta a terzi.

Si segnala che al 30 giugno 2011 il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio che sono in fase di analisi e valutazione per gli esercizi futuri.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziare disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha ottenuto delle linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

Al termine del primo semestre 2011, il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per Euro 140 milioni, con una vita media residua superiore a 4 anni, e così ripartite: euro 90 milioni di linee di credito non revolving intermediate da primari istituti bancari su raccolta BEI, correlate alla realizzazione di interventi infrastrutturali sullo scalo di Malpensa ed euro 50 milioni di una linea di credito revolving (utilizzabile in tranche di durata compresa fra i 3 e i 12 mesi). A fine giugno 2011, il Gruppo SEA dispone di euro Euro 51 milioni di disponibilità liquide investite in conti correnti ordinari e di tesoreria.

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 (avvalendosi anche di rapporti di factoring indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa).

La tabella seguente evidenzia la composizione e la scadenza dei debiti finanziari (capitale, interessi e strumenti derivati) e commerciali in essere alla fine del primo semestre del 2011:

(milioni di euro)	< 1 anno	> 1anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5anni	Totale
Passività					
Indebitamento finanziario lordo	46,7	177,8	44,6	151,1	420,2
Debiti commerciali	164,8				164,8
Totale debito	***211,5***	***177,8***	***44,6***	***151,1***	***585,0***

La tabella seguente evidenzia la composizione e la scadenza dei debiti finanziari (capitale, interessi e strumenti derivati) e commerciali in essere al corrispondente periodo del 2010:

(milioni di euro)	< 1 anno	> 1anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5anni	Totale
Passività					
Indebitamento finanziario lordo	72,8	183,5	55,3	127,7	439,3
Debiti commerciali	170,5				170,5
Totale debito	***243,3***	***183,5***	***55,3***	***127,7***	***609,9***

(*) Relativamente all'indebitamento finanziario lordo si segnala che tali valori non includono le linee di anticipazione di crediti verso lo Stato, che al 30 giugno 2010 risultavano utilizzate per Euro 21,3 milioni, e il cui rimborso è correlato all'incasso di tali crediti da parte di SEA. Gli utilizzi delle linee di anticipazione di crediti verso lo Stato sono stati rimborsati nel maggio 2011 come contrattualmente previsto.

4.4 Sensitivity

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

In particolare l'analisi ha considerato:
- depositi bancari
- finanziamenti
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso

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

a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico del Gruppo SEA, al 30/06/2011 e al 30/06/2010, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di – 50 basis point.

b) Metodi di calcolo:

- la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA
- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/ decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva forward attesa per il periodo di riferimento

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

	30 giugno 2011		30 giugno 2010	
(migliaia di euro)	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-103,99	105,35	-86,63	121,04
Finanziamenti (interessi passivi) (1)	1.475,28	-1.475,28	1.573,68	-1.573,68
Strumenti derivati di copertura (flussi)(2)	-545,32	545,32	-742,16	742,16
Strumenti derivati di copertura (fair value a CE)	496,96	-542,51	-248,00	245,74
Strumenti derivati di copertura (fair value a SP)	2.299,24	-2.416,62		

(1) + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi. Analisi condotta sul periodo 30.06.2010-30.06.2011 e 30.06.2009-30.06.2010

(2) + = ricavo da copertura; - = costo da copertura. Analisi condotta sul periodo 30.06.2010-30.06.2011 e 30.06.2009-30.06.2010

Si precisa che alcune poste relative al primo semestre 2010 sono state rettificate a seguito dell'adozione di nuove metodologie di definizione dei *fair value*.

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* condotta sui conti correnti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato, che nel caso di una variazione di -50 basis point risulterebbero negativi e pertanto sono stati posti uguali a zero.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (covenants), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente. Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei covenants determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato *spread* predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

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

5. Classificazione degli strumenti finanziari

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010 del Gruppo:

Migliaia di Euro	Al 30 giugno 2011					
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				2.826		2.826
Altri crediti non correnti			1.081			1.081
Crediti commerciali			179.471			179.471
Altri crediti correnti	74		28.185			28.259
Cassa e disponibilità liquide			51.035			51.035
Totale	**74**	**-**	**259.772**	**2.826**	**-**	**262.672**
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing					314.485	314.485
Passività finanziarie non correnti per leasing					2.233	2.233
Debiti Commerciali					164.791	164.791
Debiti per imposte dell'esercizio					40.161	40.161
Altri debiti correnti					135.676	135.676
Passività finanziarie correnti esclusi leasing	234				39.211	39.445
Passività finanziarie correnti per leasing					1.481	1.481
Totale	**234**	**-**	**-**	**-**	**698.038**	**698.272**

Migliaia di Euro	Al 31 dicembre 2010					
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita	-	-	-	15.726	-	15.726
Altri crediti non correnti	-	-	1.187	-	-	1.187
Crediti commerciali	-	-	190.141	-	-	190.141
Altri crediti correnti	-	-	22.662	-	-	22.662
Cassa e disponibilità liquide	-	-	23.465	-	-	23.465
Totale	**-**	**-**	**237.455**	**15.726**	**-**	**253.181**
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing	-	-	-	-	301.252	301.252
Passività finanziarie non correnti per leasing	-	-	-	-	3.128	3.128
Debiti Commerciali	-	-	-	-	148.415	148.415
Debiti per imposte dell'esercizio	-	-	-	-	41.351	41.351
Altri debiti correnti	-	-	-	-	87.413	87.413
Passività finanziarie correnti esclusi leasing	1.142	-	-	-	71.510	72.652
Passività finanziarie correnti per leasing	-	-	-	-	631	631
Totale	**1.142**	**-**	**-**	**-**	**653.700**	**654.842**

5.1 Informativa sul *fair value*

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto dal Gruppo per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;

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

- livello 3: altre informazioni.

Nella tabella di seguito rappresentata vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010:

Euro Migliaia	Al 30 giugno 2011		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita		2.800	26
Strumenti finanziari derivati (passività al netto delle attività)		160	
Totale	-	2.960	26

Euro Migliaia	Al 31 dicembre 2010		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita		15.700	26
Strumenti finanziari derivati (passività al netto delle attività)		1.142	
Totale	-	16.842	26

6. Informativa per settori operativi

L'identificazione dei settori operativi e delle relative informazioni riportate nel presente paragrafo si è basata sugli elementi che il *management* utilizza per prendere le proprie decisioni operative. In particolare, la rendicontazione interna rivista ed utilizzata periodicamente dai più alti livelli decisionali del Gruppo prende a riferimento le seguenti unità di *business*, meglio descritte nella Nota 1 "Informazioni generali": *aviation*, *non aviation*, *handling* ed energia.

Di seguito si riportano le principali informazioni finanziarie per ciascun settore di attività.

Valori in Euro migliaia	Semestre chiuso al 30 giugno 2011					
	Aviation	*Non Aviation*	*Handling*	*Energia*	Elisioni	Totale
Ricavi di gestione verso Terzi	129.223	78.661	55.354	13.054		276.292
Ricavi di gestione intersettoriali	4.799	7.349	8.469	13.833	(34.450)	-
Ricavi per lavori su beni in concessione	23.556					23.556
Totale ricavi	**157.578**	**86.010**	**63.823**	**26.887**	**(34.450)**	**299.848**
Margine operativo lordo (EBITDA)	21.377	42.290	(2.289)	5.277		66.655
Ammortamenti	(10.680)	(6.781)	(784)	(1.593)		(19.838)
Accantonamenti e svalutazioni	(7.318)	(1.321)	(345)	42		(8.942)
Risultato operativo						**37.875**
Proventi (oneri) da partecipazioni						20.150
Proventi (oneri) finanziari						(5.971)
Imposte dell'esercizio						(14.917)
Risulato netto						**37.137**
Partecipazioni in società collegate al 30 giugno 2011	30.898	5.880	1.592	-		38.370
Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2011	23.413	10.252	1.082	526		35.273
Immobilizzazioni immateriali al 30 giugno 2011	717.847	7.137	735			725.719
Immobilizzazioni materiali al 30 giugno 2011	-	181.725	3.296	62.730		247.751

Valori in Euro migliaia	Semestre chiuso al 30 giugno 2010					
	Aviation	*Non Aviation*	*Handling*	*Energia*	Elisioni	Totale
Ricavi di gestione verso Terzi	129.419	75.659	51.657	7.758		264.493
Ricavi di gestione intersettoriali	4.770	7.237	6.811	13.666	(32.484)	-
Ricavi per lavori su beni in concessione	23.126					23.126
Totale ricavi	**157.315**	**82.896**	**58.468**	**21.424**	**(32.484)**	**287.619**
Margine operativo lordo (EBITDA)	24.358	41.650	(6.332)	3.567		63.243
Ammortamenti	(11.116)	(6.218)	(732)	(1.967)		(20.033)
Accantonamenti e svalutazioni	(8.023)	(1.738)	(1.467)	(47)		(11.275)
Risultato operativo						**31.935**
Proventi (oneri) da partecipazioni						3.099
Proventi (oneri) finanziari						(8.319)
Imposte dell'esercizio						(11.592)
Risulato netto						**15.123**
Partecipazioni in società collegate al 31 dicembre 2010	29.048	4.845	1.763	-		35.656
Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali per il semestre chiuso al 30 giugno 2010	23.126	10.993	375	698		35.192
Immobilizzazioni immateriali al 31 dicembre 2010	705.114	6.205	991	-		712.310
Immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2010	-	179.777	2.742	63.797		246.316

Le partecipazioni in società collegate sono state così ripartite per *business unit*:

- *aviation*: SACBO e Disma;
- *non aviation*: Dufrital, CID e SEA Services;
- *handling*: Malpensa Logistica Europa;
- energia: nessuna partecipazione.

7. Note alla situazione patrimoniale e finanziaria

7.1 Immobilizzazioni immateriali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e 2010 relative alle immobilizzazioni immateriali:

(importi in migliaia di Euro)

	31 dicembre 2010	Incrementi del periodo	Riclassifiche lavori in corso	Ammortamenti	30 giugno 2011
Immobilizzazioni immateriali					
Valore lordo					
Beni in concessione	978.427	296	5.976		984.699
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	14.433	23.117	(5.976)		31.574
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	35.153		1.415		36.568
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.679	2.134	(1.415)		2.398
Altre	15.262				15.262
Valore lordo	**1.044.954**	**25.547**	**-**	**-**	**1.070.501**
Fondo ammortamento					
Beni in concessione	(287.746)			(10.680)	(298.426)
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	-				-
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	(29.636)			(1.458)	(31.094)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	-				-
Altre	(15.262)				(15.262)
Fondo ammortamento	**(332.644)**	**-**	**-**	**(12.138)**	**(344.782)**
Valore netto					
Beni in concessione	690.681	296	5.976	(10.680)	686.273
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	14.433	23.117	(5.976)	-	31.574
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	5.517	-	1.415	(1.458)	5.474
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.679	2.134	(1.415)	-	2.398
Altre	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	**712.310**	**25.547**	**-**	**(12.138)**	**725.719**

(importi in migliaia di Euro)

	Al 31 dicembre 2009 Riesposto	Incrementi del periodo	Riclassifiche lavori in corso e immobilizz. materiali	Ammortamenti	Al 30 giugno 2010
Immobilizzazioni immateriali					
Valore lordo					
Beni in concessione	946.477	2.250	9.759		958.486
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	2.121	20.876	(10.359)		12.638
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	32.163		1.307		33.470
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.196	1.551	(1.307)		1.440
Altre	15.262				15.262
Valore lordo	**997.219**	**24.677**	**(600)**	**-**	**1.021.296**
Fondo ammortamento					
Beni in concessione	(268.608)			(11.116)	(279.724)
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	-				-
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	(26.799)			(1.250)	(28.049)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	-				-
Altre	(15.262)				(15.262)
Fondo ammortamento	**(310.669)**	**-**	**-**	**(12.366)**	**(323.035)**
Valore netto					
Beni in concessione	677.869	2.250	9.759	(11.116)	678.762
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	2.121	20.876	(10.359)	-	12.638
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	5.364	-	1.307	(1.250)	5.421
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.196	1.551	(1.307)	-	1.440
Altre	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	**686.550**	**24.677**	**(600)**	**(12.366)**	**698.261**

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per Euro 686.273 migliaia al 30 giugno 2011 e per Euro 690.681 migliaia al 31 dicembre 2010. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento del primo semestre 2011 è pari a Euro 10.680 migliaia.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA non detiene il controllo, ma ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione.

Gli investimenti correlati allo sviluppo del settore *aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12 sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, hanno principalmente riguardato:

- l'avanzamento delle opere per l'ampliamento del Terminal 1 e per la realizzazione del terzo satellite;
- l'ampliamento dell'area cargo e la copertura del raccordo ferroviario.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, pari ad Euro 5.474 migliaia al 30 giugno 2011, si riferiscono ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale, e all'acquisto di componenti *software*.

Come evidenziato nei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 (*cfr* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.2, Nota 7.1 del Documento di Registrazione) il Gruppo, a partire dall'esercizio 2010, ha applicato l'interpretazione IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione". Ciò ha comportato, nel bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2010, la rideterminazione degli effetti che si sarebbero avuti al 1° gennaio 2009.

Nell'ambito dell'operazione finalizzata alla quotazione delle azioni di SEA sul MTA, in considerazione del fatto che il Regolamento CE 809/2004 richiede la presentazione dei dati finanziari relativi agli ultimi tre esercizi, si è resa necessaria la predisposizione di un nuovo documento che, come previsto dai principi contabili di riferimento, applicasse in

modo omogeneo, l'interpretazione "IFRIC 12" a far data dall'inizio del primo esercizio comparativo presentato (ovvero dal 1° gennaio 2008, anziché dal 1° gennaio 2009).

Si rileva che l'anticipazione della applicazione dell'IFRIC 12, a far data dal 1° gennaio 2008, ha richiesto alcune modifiche alla metodologia di verifica delle perdite di valore (c.d. *impairment*); infatti le attività di bilancio precedentemente iscritte tra i beni materiali o immateriali a titolo individuale, sono ora state raggruppate in una sola unica attività immateriale rappresentativa del valore della concessione per l'esercizio della attività aeroportuale. In particolare, l'IFRIC 12, a far data dalla sua applicazione, ha modificato, ampliandolo, il perimetro di *cash generating unit*, rispetto a quello precedentemente identificato.

Le svalutazioni per perdite di valore contabilizzate nei periodi precedenti all'applicazione dell'IFRIC 12 sono state considerate come parte integrante nella determinazione del valore contabile della concessione al 1 gennaio 2008.

Il valore contabile della concessione alla data di applicazione dell'IFRIC 12, riportato nelle tabelle sopra esposte, si qualifica pertanto quale nuovo importo di costo contabile di riferimento cui viene opportunamente dedotto, per gli esercizi a seguire, l'adeguato onere di ammortamento.

Si precisa che, anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business*, al 30 giugno 2011 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

7.2 Immobilizzazioni materiali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e 2010 relative alle immobilizzazioni materiali:

(importi in migliaia di Euro)

Immobilizzazioni materiali	31 dicembre 2010	Incrementi del periodo	Riclassifiche	Distruzioni/Insus s/vend	Ammortamento	30 giugno 2011
Valori Lordi						
Terreni e Fabbricati	211.188		6.580	(692)		217.076
Impianti e macchinari	118.867	708	368	(41)		119.902
Attrezzature industriali e commerciali	47.175	557		-		47.732
Altri beni	95.606	2.610	845	(1.471)		97.590
Immobilizzazioni in corso ed acconti	43.054	5.851	(7.793)	(9)		41.103
Totale Valori Lordi	**515.890**	**9.726**	**-**	**(2.213)**	**-**	**523.403**
Fondi ammortamenti e svalutazioni						
Terreni e Fabbricati	(74.779)			68	(3.653)	(78.364)
Impianti e macchinari	(63.675)			41	(1.638)	(65.272)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.488)				(409)	(46.897)
Altri beni	(84.589)			1.470	(1.957)	(85.076)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	(43)					(43)
Totale Fondi ammortamento e svalutazione	**(269.574)**	**-**	**-**	**1.579**	**(7.657)**	**(275.652)**
Valori Netti						
Terreni e Fabbricati	136.409	-	6.580	(624)	(3.653)	138.712
Impianti e macchinari	55.192	708	368	-	(1.638)	54.630
Attrezzature industriali e commerciali	687	557	-	-	(409)	835
Altri beni	11.017	2.610	845	(1)	(1.957)	12.514
Immobilizzazioni in corso ed acconti	43.011	5.851	(7.793)	(9)	-	41.060
Totale valori netti	**246.316**	**9.726**	**-**	**(634)**	**(7.657)**	**247.751**

(importi in migliaia di Euro)

Immobilizzazioni materiali	31 dicembre 2009 riesposto	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche	Distruzioni/Insus s/vend	Ammortamento	30 giugno 2010
Valori Lordi						
Terreni e Fabbricati	221.006	-	2.298	-		223.304
Impianti e macchinari	125.632	-	1.497	(253)		126.876
Attrezzature industriali e commerciali	47.559	154	-	(13.227)		34.486
Altri beni	93.272	1.370	282	(112)		94.812
Immobilizzazioni in corso ed acconti	12.097	8.991	(3.477)	(6)		17.605
Totale Valori Lordi	**499.566**	**10.515**	**600**	**(13.598)**	**-**	**497.083**
Fondi ammortamenti e svalutazioni						
Terreni e Fabbricati	(69.637)		117	-	(2.964)	(72.484)
Impianti e macchinari	(62.252)			253	(2.478)	(64.477)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.190)			13.227	(238)	(33.201)
Altri beni	(83.336)			59	(1.943)	(85.220)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	(43)			-	-	(43)
Totale Fondi ammortamento e svalutazione	**(261.458)**	**-**	**117**	**13.539**	**(7.623)**	**(255.425)**
Valori Netti						
Terreni e Fabbricati	151.369	-	2.415	-	(2.964)	150.820
Impianti e macchinari	63.380	-	1.497	-	(2.478)	62.399
Attrezzature industriali e commerciali	1.369	154	-	-	(238)	1.285
Altri beni	9.936	1.370	282	(53)	(1.943)	9.592
Immobilizzazioni in corso ed acconti	12.054	8.991	(3.477)	(6)	-	17.562
Totale valori netti	**238.108**	**10.515**	**717**	**(59)**	**(7.623)**	**241.658**

Le immobilizzazioni materiali non evidenziano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a Euro 500,6 milioni al 30 giungo 2011 ed Euro 499,5 milioni al 31 dicembre 2010.

Le immobilizzazioni materiali sono infatti rappresentate al netto di contributi ricevuti dallo Stato, in accordo con lo IAS 20.

Gli investimenti relativi ai semestri chiusi al 30 giugno 2011 e 2010 hanno riguardato principalmente interventi sui parcheggi di Linate, sulle aerostazioni di Linate e Malpensa e sulle attrezzature complesse ed acquisti per *push back* e *ambulift*.

7.3 Investimenti immobiliari

Di seguito la tabella relativa agli investimenti immobiliari:

Investimenti immobiliari	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	**2011**	**2010**
Valori lordi	4.075	4.075
Fondi ammortamento	(712)	(669)
Totale investimenti Immobiliari Netti	**3.363**	**3.406**

Movimentazione Fondo Ammortamento	Semestre chiuso al 30 giugno 2011
(importi in migliaia di Euro)	
Valori iniziale	(669)
Ammortamenti	(43)
Valore finale	**(712)**

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

7.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 della voce "partecipazioni in società collegate":

Partecipazioni in società collegate	Movimentazione			
(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2010	incrementi/ rivalutazioni	decrementi/svaluta zioni	30 giugno 2011
SACBO SpA	26.489	2.389	(659)	28.219
Dufrital SpA	4.038	918		4.956
CID Italia SpA	611	65		676
Disma SpA	2.559	120		2.679
Malpensa Logistica Europa SpA	1.763		(171)	1.592
SEA Services Srl	196	52		248
Totale	**35.656**	**3.544**	**(830)**	**38.370**

Partecipazioni in società collegate	Movimentazione			
(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2009 Riesposto	incrementi/ rivalutazioni	decrementi/svaluta zioni	30 giugno 2010
SACBO SpA	22.443	1.948		24.391
Dufrital SpA	9.215	770		9.985
CID Italia SpA	390	157		547
Disma SpA	2.314	115		2.429
Malpensa Logistica Europa SpA	1.763	15		1.778
SEA Services Srl	118	41		159
Totale	**36.243**	**3.046**	**-**	**39.289**

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia.

SACBO

Il patrimonio netto rettificato al 30 giugno 2011 ammonta a Euro 91.089 migliaia (Euro 28.219 migliaia pro quota per il Gruppo). L'ammontare del decremento indicato in tabella pari a Euro 659 migliaia rappresenta i dividendi distribuiti alla SEA nel primo semestre 2011.

Dufrital

Il patrimonio netto rettificato al 30 giugno 2011 ammonta a Euro 12.391 migliaia (Euro 4.956 migliaia pro quota per il Gruppo).

CID

Il patrimonio netto rettificato al 30 giugno 2011 ammonta a Euro 1.690 migliaia (Euro 676 migliaia pro quota per il Gruppo).

Disma

Il patrimonio netto rettificato al 30 giugno 2011 ammonta a Euro 14.288 migliaia (Euro 2.679 migliaia pro quota per il Gruppo).

Malpensa Logistica Europa

Il patrimonio netto rettificato al 30 giugno 2011 ammonta a Euro 6.369 migliaia (Euro 1.592 migliaia pro quota per il Gruppo).

SEA Services

Il patrimonio netto rettificato al 30 giugno 2011 ammonta a Euro 826 migliaia (Euro 248 migliaia pro quota per il Gruppo).

7.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni disponibili per la vendita:

Ragione Sociale	% Possesso al 30 giugno 2011	% Possesso al 31 dicembre 2010
GESAC SpA	0%	5%
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
Aereopuertos Argentina 2000 SA	10%	10%

Le tabelle di seguito riepilogano il dettaglio della movimentazione delle partecipazioni disponibili per la vendita per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010:

Partecipazioni disponibili per la vendita	Movimentazione			
(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2010	incrementi/ rivalutazioni/ riclassifiche	decrementi/ svalutazioni	30 giugno 2011
Gesac Spa	8.200		(8.200)	-
Consorzio Milano Sistema	25			25
Romairport srl	1			1
Aereopuertos Argentina 2000 SA	7.500	1.300	(6.000)	2.800
Totale	**15.726**	**1.300**	**(14.200)**	**2.826**

Partecipazioni disponibili per la vendita	Movimentazione			
(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2009 Riesposto	incrementi/ rivalutazioni/ riclassifiche	decrementi/ svalutazioni	30 giugno 2010
Gesac Spa	2.389	-	-	2.389
Consorzio Milano Sistema	25	-	-	25
Romairport srl	1	-	-	1
Aereopuertos Argentina 2000 SA	7.500	-	-	7.500
Totale	**9.915**	**-**	**-**	**9.915**

GESAC S.p.A.

In data 3 marzo 2011, SEA ha stipulato con F2i Sistema Aeroportuale Campano S.p.A. ("**F2i**") un contratto avente ad oggetto la vendita, da parte di SEA in favore di F2i, dell'intera partecipazione detenuta Società Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A. - società attiva nel settore della conduzione, manutenzione e sviluppo dei servizi aeroportuali negli aeroporti della Campania, che, in particolare, gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino - pari a n. 12.500 azioni corrispondenti al 5% del capitale sociale di GESAC.

Il trasferimento delle azioni di GESAC è avvenuto in pari data a fronte del versamento del corrispettivo concordato, pari ad Euro 8.200.000.

AA2000

In data 30 giugno 2011, è stato concluso un accordo con Cedicor S.A. ("**Cedicor**") per la cessione del 10% del capitale sociale di Aeropuertos Argentina 2000, di seguito AA2000, detenuto da SEA, pari a 21.973.747 azioni ordinarie classe A con diritto ad un voto per ogni azione (il "**Contratto AA2000**") (per una descrizione dettagliata del Contratto AA2000, si veda Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione).

Si precisa che Cedicor è una società di diritto uruguayano che gestisce oltre 40 aeroporti in America Latina, tra i quali aeroporti argentini e uruguayani.

Oltre alla partecipazione del 10% di cui sopra che potrà essere acquistata da Cedicor in conformità ai termini e alle condizioni del Contratto AA2000, il gruppo facente capo a Cedicor possiede indirettamente una partecipazione pari all'89% del capitale sociale di AA2000; in particolare: (i) Corporaciòn América S.A. ("**CASA**") (di cui Cedicor detiene una partecipazione pari al 97,5% del capitale sociale della stessa) detiene una partecipazione pari al 54% del capitale sociale di AA2000; e (ii) Corporacion America Sudamericana S.A. (società controllata da CASA) detiene una partecipazione pari al 35% del capitale sociale di AA2000.

Si precisa altresì che il Contratto AA2000 è stato sottoscritto con Cedicor e non con CASA - società controllata da Cedicor e con la quale SEA aveva sottoscritto, in data 9 agosto 2006, un contratto denominato "*option agreement*" per la cessione del 10% del capitale sociale di AA2000 attraverso l'esercizio di un'opzione di vendita da parte di SEA in scadenza nel mese di agosto 2011 (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.4, del Documento di Registrazione) - in quanto l'accordo raggiunto con Cedicor ha consentito a SEA di conseguire migliori condizioni economiche rispetto a quelle conseguibili con l'esercizio dell'opzione di vendita. In aggiunta a quanto sopra, la scelta di cedere la partecipazione del 10% del capitale sociale di AA2000 a Cedicor, si è basata altresì sulla circostanza che Cedicor è un gestore aeroportuale nonchè, in quanto tale, in possesso dei requisiti richiesti dalla Convenzione di affidamento in concessione sottoscritta in data 9 febbraio 1999 tra AA2000 e il governo argentino, che prevede che sia parte del capitale sociale di AA2000 anche una società di gestione aeroportuale.

Si segnala che, al fine di determinare il valore della partecipazione del 10% del capitale sociale di AA2000 posseduta da SEA, quest'ultima ha conferito ad una società di consulenza l'incarico di predisporre un'apposita perizia. Da tale perizia risulta che, sulla base di una valutazione fondata sui multipli, EV/EBITDA, di quote non di controllo utilizzati nelle più recenti transazioni comparabili avvenute nel mercato argentino, il valore della partecipazione detenuta da SEA nel capitale sociale di AA2000 si colloca in un intervallo stimato tra gli 11 milioni di Euro e 18 milioni di Euro.

Nella determinazione di detto intervallo di valore della partecipazione di SEA in AA2000 si è tenuto altresì conto dell'incertezza sulla trasferibilità delle azioni di AA2000 di proprietà di SEA derivante dalla possibile conversione da parte del governo argentino di azioni privilegiate di AA2000, detenute dallo stesso governo argentino, in azioni ordinarie di AA2000.

Si precisa altresì che il medesimo governo potrebbe in futuro procedere a ulteriori conversioni di obbligazione e/o di crediti in azioni di AA2000.

Da quanto precede deriva un rischio di diluizione della partecipazione di SEA nel capitale sociale di AA2000 attualmente non quantificabile.

Anche in considerazione dell'intervallo di valori indicati nella suddetta perizia, il corrispettivo è stato fissato in complessivi Euro 14.000.000 pagabili come segue:

- Euro 8.000.000 all'atto dell'accettazione dell'offerta da parte di SEA, avvenuta in data 30 giugno 2011;
- Euro 6.000.000 entro 6 mesi dalla data dell'offerta vincolante (ovvero entro il 29 dicembre 2011). A garanzia di tale seconda *tranche* Cedicor ha rilasciato a beneficio di SEA una lettera di credito dell'importo di Euro 3,2 milioni.

Si precisa che, ai sensi del Contratto AA2000, fino a quando l'ORSNA (*Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos*) non avrà rilasciato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione, SEA, pur rimandendo titolare della predetta partecipazione, riconoscerà a Cedicor i diritti amministrativi e patrimoniali connessi alla stessa partecipazione (tra cui il diritto a percepire i dividendi eventualmente distribuiti, nonché i diritti di opzione relativi alla partecipazione oggetto di cessione).

Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con il rilascio dell'autorizzazione da parte dell'ORSNA.

Nel caso in cui l'ORSNA non dovesse rilasciare l'autorizzazione alla cessione del 10% a Cedicor, ai sensi del Contratto AA2000, Cedicor si impegna a trovare, nei 18 mesi successivi alla data di diniego all'autorizzazione da parte dell'ORSNA, una terza parte alla quale l'ORSNA rilasci l'autorizzazione per l'acquisto delle azioni in oggetto. A tal fine SEA garantirà una procura irrevocabile a Cedicor, con durata di 5 anni dalla data di diniego all'autorizzazione da parte dell'ORSNA, per l'ottenimento dell'autorizzazione dell'ORSNA alla cessione della partecipazione in AA2000 al terzo individuato da Cedicor, nonché del conseguente trasferimento della predetta partecipazione.

In caso di diniego da parte dell'ORSNA all'autorizzazione alla cessione della stessa partecipazione al terzo individuato da Cedicor, il Contratto AA2000 cesserà di produrre ogni effetto. Di conseguenza:

(i) SEA continuerà ad essere titolare della partecipazione in AA2000, e pertanto rientrerà nella titolarità (a) del diritto a percepire i dividendi correlati alla propria partecipazione, (b) del diritto a nominare un membro effettivo e un membro supplente del collegio sindacale di AA2000, e (c) degli altri diritti amministrativi ed economici relativi alla propria partecipazione pari al 10% del capitale sociale di AA2000, nonchè tratterrà le somme ricevute, a titolo di corrispettivo, da Cedicor, in conformità al Contratto AA2000;

(ii) Cedicor tratterà le somme ricevute a titolo di dividendo con riferimento alla partecipazione in oggetto, nonché le eventuali ulteriori azioni di AA2000 che Cedicor dovesse aver sottoscritto mediante esercizio di diritti di opzione relativi alle azioni di AA2000 rappresentative del 10% del capitale sociale della stessa AA2000 oggetto di trasferimento.

Si precisa che, alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non è a conoscenza di motivazioni e/o circostanze ostative al rilascio, da parte dell'ORSNA, dell'autorizzazione alla vendita della partecipazione del 10% del capitale sociale di AA2000 e non dispone di indicazioni circa i tempi di pronunciamento da parte dell'ORSNA.

In considerazione di quanto esposto in precedenza, al 30 giugno 2011 e alla data del Documento di Registrazione, il Gruppo SEA detiene ancora il 10% della partecipazione in AA2000.

L'accordo in oggetto - come sopra indicato - prevede che i diritti economici relativi al 10% delle azioni AA2000 detenute da SEA siano di competenza di Cedicor. Conseguentemente, ai fini della predisposizione del Bilancio Semestrale si è proceduto alla *derecognition* della partecipazione per la sola parte relativa ai diritti economici effettivamente ceduti al 30 giugno 2011, per i soli successivi cinque esercizi, in accordo con quanto previsto dallo IAS 39, paragrafo 16 (a). A tal proposito, l'ammontare già ricevuto da Cedicor (Euro 8 milioni), unitamente alla parte di prezzo dalla stessa garantita a SEA (Euro 3,2 milioni), per un importo complessivo di Euro 11,2 milioni, è stato ritenuto essere la miglior stima del *fair value* dei diritti economici correlati alle azioni di AA2000, e in particolare del flusso di dividendi attesi, nonché della possibilità di esercitare i diritti di opzione derivanti da eventuali operazioni di aumento di capitale di AA2000. Tale stima è stata ritenuta ragionevole anche in considerazione del fatto che trattasi dell'ammontare che SEA ha già incassato (o di cui ha ricevuto garanzia per l'incasso) da parte di Cedicor. Si precisa che il provvedimento della Consob di autorizzazione alla pubblicazione del Documento di Registrazione non implica alcun giudizio da parte della stessa Consob sulla modalità di applicazione all'operazione in oggetto dei principi contabili di riferimento. In relazione a quanto esposto - come riportato nel Bilancio Semestrale assoggettato a revisione contabile completa della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione, senza rilievi, in data 29 agosto 2011 - è stata eseguita la *partial derecognition* della partecipazione, iscritta all'attivo per complessivi Euro 7,5 milioni, in misura proporzionale al rapporto tra il valore attuale dei diritti economici futuri e il prezzo di vendita complessivo (rapporto che ammonta all'80%).

La *partial derecognition* della partecipazione, che è stata pari quindi a Euro 6 milioni, ha dato luogo (i) alla rilevazione della relativa plusvalenza, (ii) al rilascio della riserva delle altre componenti del conto economico complessivo, precedentemente iscritta in conformità al trattamento contabile delle partecipazioni disponibili per la vendita, sempre nella medesima proporzione dell'80%, (iii) nonché alla rivalutazione al *fair value* della quota di partecipazione residua con contropartita riserva di patrimonio netto nelle altre componenti del conto economico complessivo.

In dettaglio, escludendo gli effetti fiscali dell'operazione nel Bilancio Semestrale gli effetti contabili sono di seguito riepilogati:

- *partial derecognition* del valore della partecipazione per Euro 6.000 migliaia (da Euro 7.500 migliaia a Euro 1.500 migliaia), ovvero della quota rappresentativa dei diritti economici ceduti. La differenza tra il valore della cessione di Euro 11.200 migliaia ed Euro 6.000 migliaia rappresenta parte della plusvalenza della cessione (Euro 5.200 migliaia);
- rilascio a conto economico della riserva delle altre componenti del conto economico complessivo (per Euro 5.111 migliaia, ovvero l'80% dell'ammontare complessivo pari a Euro 6.389 migliaia);
- conseguentemente, il provento complessivo iscritto a conto economico è pari alla sommatoria dei precitati importi, ovvero Euro 10.311 migliaia;
- adeguamento a *fair value* del residuo valore della partecipazione (da Euro 1,5 milioni a Euro 2,8 milioni, iscrivendo Euro 1,3 milioni nella riserva di patrimonio netto delle altre componenti del conto economico complessivo).

Si ricorda che il corrispettivo correlato ai flussi economici futuri, complessivamente pari a Euro 11, 2 milioni è stato incassato per Euro 8 milioni e per la parte residua di Euro 3,2 milioni è stato iscritto il relativo credito garantito da una lettera di credito.

Si precisa che gli elementi contrattuali sopra descritti, ai fini della redazione del bilancio semestrale, sono stati valutati tenendo conto del principio contabile internazionale IAS 39 paragrafi 20 e 23.

Si precisa che, alla Data del Documento di Registrazione, non sussistono rapporti di natura commerciale, finanziaria tra SEA e AA2000 e tra SEA e il gruppo facente capo a Cedicor, oltre a quelli sopra descritti.

7.6 Imposte differite attive

Di seguito si riporta il dettaglio delle imposte differite attive:

Imposte differite attive nette	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Imposte anticipate attive	54.295	55.059
Imposte differite passive	(37.383)	(39.234)
Totale imposte differite attive nette	**16.912**	**15.825**

La movimentazione delle imposte differite attive nette per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e 2010 è riepilogata di seguito:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Saldo al 31 dicembre 2010	Rilasci/ Accantonamenti a conto economico	Rilasci/ Accantonamenti a patrimonio netto	Saldo al 30 giugno 2011
Imposte differite attive	55.059	(811)	47	54.295
Imposte differite passive	(39.234)	(196)	2.047	(37.383)
Totale Imposte differite attive nette	**15.825**	**(1.007)**	**2.094**	**16.912**

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Saldo al 31 dicembre 2009 Riesposto	Rilasci/ Accantonamenti a conto economico	Rilasci/ Accantonamenti a patrimonio netto	Saldo al 30 giugno 2010
Imposte differite attive	63.561	1.748	-	65.309
Imposte differite passive	(37.267)	(1.758)	-	(39.025)
Totale Imposte differite attive nette	**26.294**	**(10)**	**-**	**26.284**

Alle date di riferimento non vi sono perdite fiscali per le quali non sono state iscritte imposte anticipate.

7.7 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

Altri Crediti non correnti	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Crediti tributari	679	757
Crediti verso altri	402	430
Totale crediti non correnti	**1.081**	**1.187**

I crediti tributari, pari rispettivamente ad Euro 679 migliaia al 30 giugno 2011 (Euro 757 migliaia al 31 dicembre 2010) si riferiscono in prevalenza al prelievo forzoso sul TFR relativo alla controllata SEA Handling.

I crediti verso altri, pari ad Euro 402 migliaia al 30 giugno 2011 (Euro 430 migliaia al 31 dicembre 2010), si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

7.8 Rimanenze

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

Rimanenze	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Materie prime, sussidiarie e di consumo	9.175	9.693
Totale Rimanenze	**9.175**	**9.693**

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino destinati ad attività aeroportuali.

Al 30 giugno 2011 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Si precisa che la Società non ha ritenuto necessaria l'iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze.

7.9 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Crediti commerciali verso clienti	166.646	179.625
Crediti commerciali verso imprese collegate	12.825	10.516
Totale crediti commerciali netti	**179.471**	**190.141**

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Fondo iniziale	(100.207)	(141.229)
Incrementi	(3.193)	(9.765)
Utilizzi / scioglimenti	751	50.787
Fondo svalutazione crediti finale	**(102.649)**	**(100.207)**

Gli accantonamenti al fondo, pari ad Euro 3.193 migliaia per il primo semestre del 2011 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.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dello stesso si rimanda alla Nota 4.1.

7.10 Altri crediti correnti

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

Altri crediti correnti	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Crediti tributari	4.339	4.678
Fair value dei derivati	74	-
Crediti verso altri	23.846	17.984
Totale altri crediti correnti	**28.259**	**22.662**

I crediti tributari si riferiscono al 30 giugno 2011 per Euro 2.266 migliaia (Euro 2.266 migliaia al 31 dicembre 2010) all'istanza di rimborso del 10% dell'IRAP versata negli esercizi precedenti, per Euro 1.601 migliaia (Euro 1.666 migliaia al 31 dicembre 2010) a crediti IVA, e per Euro 472 migliaia (Euro 746 migliaia al 31 dicembre 2010) ad altri crediti fiscali.

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

Crediti verso altri	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85	2.186	9.504
Crediti verso lo Stato per causa SEA /Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti	3.282	3.195
Crediti diversi	12.055	4.606
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	7.687	1.928
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	184	211
Fondo svalutazione crediti	(1.548)	(1.460)
Totale crediti verso altri	**23.846**	**17.984**

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della legge 449/85 sono riconducibili ai crediti vantati nei confronti dello Stato, in forza dell'"Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa. Tali crediti sono stati inclusi nell'indebitamento finanziario netto, come riportato nella Nota 7.15 "passività finanziarie correnti e non correnti".

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguenti alla sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per Euro 3.282 migliaia (Euro 3.195 migliaia al 31 dicembre 2010) è relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 30 giugno 2011.

La voce "crediti diversi" comprende crediti di varia natura (attività di biglietteria, rimborsi, anticipi a fornitori, crediti verso compagnie assicurative, arbitrati con appaltatori, crediti verso il Cral aziendale e altre posizioni minori). Tali crediti inoltre includono i crediti verso Cedicor, relativi all'accordo di cessione della partecipazione in AA2000 (si rimanda a quanto meglio esposto alla Nota 7.5).

Il credito verso dipendenti ed enti previdenziali, pari ad Euro 7.687 migliaia (Euro 1.928 migliaia al 31 dicembre 2010), si riferisce principalmente a crediti verso l'INPS e verso il

Fondo Volo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria anticipata ai dipendenti per conto degli stessi enti, e a crediti verso l'INAIL. L'incremento della voce al 30 giugno 2011 rispetto al 31 dicembre 2010 è attribuibile ad un momentaneo rallentamento dei rimborsi da parte degli enti sopra menzionati.

Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni si riferisce ai maggiori pagamenti effettuati in maniera provvisoria negli anni precedenti per canoni correlati ai ponti radio e che saranno compensati con i canoni versati in futuro.

7.11 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce "cassa e disponibilità liquide":

Cassa e disponibilità liquide	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Depositi bancari e postali	50.912	23.353
Denaro e valori in cassa	123	112
Totale	**51.035**	**23.465**

La liquidità disponibile al 30 giugno 2011 è costituta dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per Euro 41.534 migliaia (Euro 13.691 migliaia al 31 dicembre 2010), depositi bancari non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi, per Euro 9.378 migliaia (Euro 9.662 migliaia al 31 dicembre 2010), denaro e valori in cassa per Euro 123 migliaia (Euro 112 migliaia al 31 dicembre 2010).

7.12 Patrimonio netto

Al 30 giugno 2011 il capitale sociale della Società ammonta a Euro 27.500 migliaia. Al 30 giugno 2011 il numero delle azioni ordinarie è costituito nel seguente modo:

	Numero di Azioni	% possesso
Comune di Milano	211.398.622	84,56%
ASAM SpA	36.394.210	14,56%
Altri Azionisti	2.207.168	0,88%
Totale numero di azioni	**250.000.000**	**100,00%**

Il valore nominale per ciascuna azione è pari ad Euro 0,11.

7.13 Fondi rischi e oneri

La voce "fondi per rischi ed oneri", movimentata dalla seguente tabella, è composta nel modo seguente:

Fondi rischi ed oneri					
(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2010	Accantonamenti/Incr.	Utilizzi	Scioglimenti	Al 30 giugno 2011
Fondo di ripristino e sostituzione	104.083	6.088	(2.530)		107.641
Fondo oneri futuri	50.844	4.649	(7.200)	(3.366)	44.927
Totale Fondo per Rischi ed Oneri	**154.927**	**10.737**	**(9.730)**	**(3.366)**	**152.568**

Fondi rischi ed oneri (importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2009 Riesposto	Accantonamenti/Incr.	Utilizzi	Scioglimenti	Al 30 giugno 2010
Fondo di ripristino e sostituzione	101.994	5.839		-	107.833
Fondo oneri futuri	59.715	2.346	(7.944)	(604)	53.513
Totale Fondo per Rischi ed Oneri	**161.709**	**8.185**	**(7.944)**	**(604)**	**161.346**

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari ad Euro 107.641 migliaia al 30 giugno 2011, rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri.

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

Fondi Oneri Futuri (importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2010	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 30 giugno 2011
Accantonamenti in materia di lavoro	16.705	274	(2.943)	(14)	14.022
Contenziosi con appaltatori	4.800			(2.800)	2.000
Rapporti commerciali con i vettori	144				144
Rischi fiscali	3.030				3.030
Fondi diversi	26.165	4.375	(4.257)	(552)	25.731
Totale Fondo Oneri Futuri	**50.844**	**4.649**	**(7.200)**	**(3.366)**	**44.927**

Fondi Oneri Futuri (importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2009 Riesposto	Accantonamenti/In crementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 30 giugno 2010
Accantonamenti in materia di lavoro	21.325	794	(5.934)		16.185
Contenziosi con appaltatori	6.235	500			6.735
Rapporti commerciali con i vettori	144				144
Rischi fiscali	2.946	47	(23)		2.970
Fondi diversi	28.673	1.005	(1.595)	(604)	27.479
Altro	392		(392)		
Totale Fondo Oneri Futuri	**59.715**	**2.346**	**(7.944)**	**(604)**	**53.513**

La voce dei "fondi diversi" per Euro 25.731 migliaia (Euro 26.165 migliaia al 31 dicembre 2010) è composta principalmente nel modo seguente:

- Euro 10.350 migliaia (Euro 5.138 migliaia al 31 dicembre 2010) per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;

- Euro 9.696 migliaia (Euro 14.369 migliaia al 31 dicembre 2010) per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute alla Società e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza;

-Euro 5.000 migliaia (Euro 5.000 migliaia al 31 dicembre 2010) riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali);

- Euro 679 migliaia per contenziosi con l'ENAV (Euro 690 migliaia al 31 dicembre 2010);

7.14 Fondi relativi al personale

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

Fondi relativi ai dipendenti	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Fondo iniziale	72.825	79.236
Costo del lavoro	6.130	11.631
(Proventi)/oneri finanziari	1.607	3.096
Utilizzi	(8.826)	(19.567)
Utili /(Perdite) Attuariali imputate a conto economico	-	(1.571)
Totale Fondi relativi al personale	**71.736**	**72.825**

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:

Principali assunzioni attuariali	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Tasso annuo di attualizzazione	4,50%	4,50%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%

7.15 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010:

	Al 30 giugno 2011		Al 31 dicembre 2010	
(importi in migliaia di Euro)	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	38.013	314.485	70.510	301.252
Debiti verso altri finanziatori	2.913	2.233	2.773	3.128
Totale passività finanziarie	**40.926**	**316.718**	**73.283**	**304.380**

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

	Al 30 giugno		Al 31 dicembre	
Migliaia di Euro	2011		2010	
	Quota corrente	*Quota non corrente*	*Quota corrente*	*Quota non corrente*
Finanziamenti a lungo termine	35.821	314.485	37.793	301.252
Debito per oneri su finanziamento	1.958	-	1.798	-
Finanziamenti a breve termine (hot money)	-	-	20.500	-
Anticipazioni finanziarie sui contributi dello Stato	-	-	9.277	-
Fair value derivati	234	-	1.142	-
Debiti verso banche	**38.013**	**314.485**	**70.510**	**301.252**
Debiti verso factor per cessione crediti *pro solvendo*	1.432	-	2.142	-
Debiti per leasing	1.481	2.233	631	3.128
Debiti verso altri finanziatori	**2.913**	**2.233**	**2.773**	**3.128**
Totale passività correnti e non correnti	**40.926**	**316.718**	**73.283**	**304.380**

Come evidenziato dalla tabella precedente l'indebitamento finanziario del Gruppo è prevalentemente riconducibile ad indebitamento bancario per finanziamenti di medio lungo termine.

Il debito per *leasing* finanziario è relativo alle apparecchiature radiogene.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso del primo semestre 2011, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei rimborsi che il Gruppo è tenuto ad effettuare sulla base dei piani di ammortamento, si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato al 30 giugno 2011 e al 31 dicembre 2010, secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
A. Disponibilità Liquide	(51.035)	(23.465)
B. Altre Disponibilità Liquide	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-
D. Liquidità (A)+(B)+ (C)	**(51.035)**	**(23.465)**
E. Crediti finanziari	**(2.260)**	**(9.504)**
F. Debiti finanziari correnti	-	20.500
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	35.821	37.793
H. Altri debiti finanziari correnti	5.105	14.990
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	**40.926**	**73.283**
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	**(12.369)**	**40.314**
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	314.485	301.252
L. Obbligazioni emesse	-	-
M. Altri debiti finanziari non correnti	2.233	3.128
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	316.718	304.380
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	**304.349**	**344.694**

7.16 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

Debiti commerciali	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Debiti verso fornitori	157.486	142.476
Acconti	3.519	4.037
Debiti verso imprese collegate	3.786	1.902
Totale debiti commerciali	**164.791**	**148.415**

I debiti verso fornitori (che includono debiti per fatture da ricevere per Euro 73.700 migliaia al 30 giugno 2011 ed Euro 86.269 migliaia al 31 dicembre 2010) si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo. Al 30 giugno 2011 tale voce risulta in crescita rispetto al 31 dicembre 2010 per effetto della gestione del circolante.

I debiti per acconti al 30 giugno 2011, pari a Euro 3.519 migliaia (Euro 4.037 migliaia al 31 dicembre 2010) sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi ed oneri diversi.

7.17 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari ad Euro 40.161 migliaia al 30 giugno 2011 (Euro 41.351 migliaia al 31 dicembre 2010), sono costituiti principalmente dall'addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle leggi n. 166/2008, n.350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006 per Euro 31.293 migliaia (Euro 29.819 migliaia al 31 dicembre 2010), dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per Euro 4.115 migliaia (Euro 5.229 migliaia al 31 dicembre 2010), dal debito IVA per Euro 2.723 migliaia (Euro 1.026 migliaia al 31 dicembre 2010), dal debito Irap per Euro 1.349 migliaia (Euro 177 migliaia al 31 dicembre 2010) e da altri debiti di natura fiscale per Euro 681 migliaia (Euro 303 migliaia al 31 dicembre 2010). Si precisa che al 31 dicembre 2010 il saldo includeva inoltre debiti per IRES pari a Euro 4.797 migliaia.

Per i periodi in oggetto SEA ha aderito al consolidato fiscale nazionale con le società controllate SEA Handling e SEA Energia.

7.18 Altri debiti correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce "altri debiti correnti":

Altri debiti correnti	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	17.500	18.306
Debiti verso altri	118.176	69.107
Totale altri debiti correnti	**135.676**	**87.413**

La voce "debiti verso altri" è dettagliabile come segue:

Debiti verso altri	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Debiti verso i dipendenti per competenza maturate	11.525	13.534
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	12.081	11.316
Debti verso lo Stato per canone concessorio	2.870	2.632
Debiti per danni da responsabilità civile	3.832	3.352
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	5.328	6.166
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	86	71
Debito verso azionisti per dividendi	41.846	-
Altri	40.608	32.036
Totale debiti verso altri	**118.176**	**69.107**

La voce "altri", pari a Euro 40.608 migliaia al 30 giugno 2011 (Euro 32.036 migliaia al 31 dicembre 2010), si riferisce principalmente al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 per Euro 19.137 migliaia (Euro 15.825 migliaia al 31 dicembre 2010), oltre ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori per complessivi Euro 21.471 migliaia (Euro 16.211 migliaia al 31 dicembre 2010).

I debiti verso azionisti per dividendi, pari a Euro 41.846 migliaia si riferiscono all'iscrizione del debito relativo alla delibera assembleare del 3 maggio 2011 di distribuzione dei dividendi relativi all'utile dell'esercizio 2010. La distribuzione di detto dividendo è stata stabilita per il 16 dicembre 2011 o, se antecedente, nel periodo compreso tra la data di chiusura di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato e la data dell'inizio delle negoziazioni delle azioni di SEA sul mercato ad esito della predetta operazione.

8.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit* per i semestri chiusi al 30 giugno 2011 e 2010.

Ricavi di gestione per *Business Unit*	**Semestre chiuso al 30 giugno**	
(Migliaia di Euro)	**2011**	**2010**
Aviation	134.022	134.189
Non Aviation	86.010	82.896
Handling	63.823	58.468
Energia	26.887	21.424
Elisioni Infrasettore	(34.450)	(32.484)
Totale Ricavi di gestione	**276.292**	**264.493**

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Aviation	**Semestre chiuso al 30 giugno**	
(Migliaia di Euro)	**2011**	**2010**
Diritti e infrastrutture centralizzate	95.170	95.672
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	24.431	22.529
Utilizzo spazi in regime regolamentato	14.421	15.988
Totale Ricavi di gestione Aviation	**134.022**	**134.189**

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *non aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Non Aviation	**Semestre chiuso al 30 giugno**	
(Migliaia di Euro)	**2011**	**2010**
Retail	38.084	37.426
Parcheggi	20.906	20.663
Spazi cargo	5.216	5.240
Servizi e altri ricavi	21.804	19.567
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	**86.010**	**82.896**

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

Ricavi Retail	**Semestre chiuso al 30 giugno**	
(Migliaia di Euro)	**2011**	**2010**
Shops	16.175	15.577
Food & Beverage	7.385	7.824
Pubblicità	5.082	5.064
Altro	9.442	8.961
Totale Retail	**38.084**	**37.426**

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *energia* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Energia	Semestre chiuso al 30 giugno	
(Migliaia di Euro)	2011	2010
Vendita Energia Elettrica	20.025	14.466
Vendita Energia Termica	6.226	6.644
Altri Ricavi e Servizi	636	314
Totale Ricavi di gestione Energia	**26.887**	**21.424**

Si rimanda alla Nota 6 per maggiori dettagli.

8.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 23.126 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 23.556 migliaia nel primo semestre 2011.

Tali ricavi, corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione, e sono inclusi nella *business unit aviation*. Si precisa che nel primo semestre 2011 sono stati effettuati acquisti da terzi di beni rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (Euro 296 migliaia), sui quali la Società non ha effettuato alcuna attività di realizzazione e di progettazione e pertanto non ha iscritto il relativo *mark-up*.

8.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

Costi del lavoro	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Salari e stipendi	89.768	86.509
Oneri sociali	26.689	26.233
Trattamento fine rapporto	6.130	5.763
Emolumenti e altri costi CDA	559	384
Altri costi del lavoro	3.246	3.341
Totale	**126.392**	**122.230**

Il costo del lavoro si incrementa da Euro 122.230 migliaia a Euro 126.392 migliaia (+3,4%).

Sull'incremento del costo del lavoro ha inciso il rinnovo del CCNL per il personale di terra del Trasporto Aereo e delle Attività Aeroportuali del 8 luglio 2010, con scadenza 31 dicembre 2011.

Nel corso del 2011, il Gruppo ha beneficiato in misura minore, rispetto al primo semestre del 2010, del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) con riferimento alle società SEA e SEA Handling. In particolare il ricorso agli ammortizzatori sociali ammonta a Euro 9,7 milioni per il primo semestre 2011 ed Euro 10,5 milioni per il primo semestre 2010).

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria nel primo semestre 2010 e 2011:

Numero medio dipendenti	Semestre chiuso al 30 giugno	
	2011	2010
Dirigenti	55	51
Quadri	283	269
Impiegati	2.925	2.975
Operai	1.951	1.986
Totale	**5.214**	**5.281**

8.4 Materiali di consumo

La voce relativa ai "materiali di consumo" è rappresentabile dalla tabella di seguito.

Costi per Materiali di consumo	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	23.287	21.786
Variazione delle rimanenze	518	261
Totale	**23.805**	**22.047**

La voce "materiali di consumo" include principalmente l'acquisto di metano per la produzione di energia elettrica e termica attribuibile prevalentemente a SEA Energia, nonché gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.).

Nel primo semestre 2011, i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di Euro 1.758 migliaia (8,0%) rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio, passando da Euro 22.047 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 23.805 migliaia nel primo semestre 2011, per effetto principalmente dell'aumento dei consumi di metano connessi all'incremento della produzione di energia elettrica. I prezzi del metano, per contro, rimangono sostanzialmente in linea nei due periodi.

Nel primo semestre 2011 si sono ridotti gli acquisti di liquido per *de-icing*, rispetto al primo semestre 2010, per le più favorevoli condizioni meteo di inizio 2011.

8.5 Costi industriali

La tabella relativa ai "costi industriali" è la seguente:

Costi industriali	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Costi di manutenzione ordinaria	17.363	17.734
Pulizia	7.138	6.961
Servizio antincendio negli aeroporti	3.315	3.326
Assicurazioni	2.671	2.930
Outsourcing pulizie di cabina	2.512	2.638
Costi industriali diversi	3.309	2.209
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	1.827	1.407
Utenze e spese di vigilanza	3.549	3.110
Prestazione per assistenza disabili	1.042	1.046
Minusvalenze su beni patrimoniali	50	52
Totale costi industriali	**42.776**	**41.413**

Nel primo semestre 2011, i costi industriali sono aumentati di Euro 1.363 migliaia rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (3,3%), passando da Euro 41.413 migliaia (14,4% dei ricavi) nel primo semestre 2010 a Euro 42.776 migliaia (14,3% dei ricavi) nel primo semestre 2011.

I costi per le manutenzioni ordinarie si riducono di Euro 371 migliaia.

Nel primo semestre 2011, i costi industriali diversi si incrementano di Euro 1.100 migliaia, a seguito principalmente dell'incremento dei costi commerciali relativi allo sviluppo degli aeroporti e dei costi legati ai servizi di navetta di collegamento tra i terminal di Malpensa.

8.6 Costi amministrativi

La tabella relativa ai "costi amministrativi" è la seguente:

Costi amministrativi	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Canone concessorio	2.967	2.703
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	2.878	2.868
Prestazioni professionali per servizi legali	2.812	2.862
Prestazioni professionali tecniche	443	536
Consulenze strategiche	1.231	1.700
Pubblicità, spese promozionali e di rappresentanza	1.844	1.693
Oneri tributari	1.618	1.263
Altri costi amministrativi	553	677
Affitti passivi	342	624
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale	683	150
Altri costi	2.747	1.696
Totale costi amministrativi	**18.118**	**16.772**

Nel primo semestre 2011, i costi amministrativi si incrementano di Euro 1.346 migliaia rispetto al primo semestre 2010 (+8,0%), passando da Euro 16.772 migliaia (5,8% dei ricavi) a Euro 18.118 migliaia (6,0% dei ricavi).

Il canone concessorio si incrementa di Euro 264 migliaia rispetto al primo semestre 2010 per effetto dell'incremento del traffico.

Nel primo semestre 2011, gli emolumenti e costi per il collegio sindacale si incrementano di Euro 533 migliaia, per effetto della rivisitazione delle relative tariffe mentre gli altri costi si incrementano di Euro 1.051 migliaia principalmente a seguito di contributi erogati al Teatro della Scala.

8.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 21.914 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 22.102 migliaia nel primo semestre 2011.

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella *business unit aviation*. Si precisa che nel primo semestre 2011 la Società ha effettuato acquisti da terzi di beni rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (Euro 296 migliaia), sui quali non ha effettuato alcuna attività di realizzazione e di progettazione e pertanto non ha iscritto il relativo *mark-up*.

8.8 Ammortamenti

La voce "ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	12.138	12.366
Ammortamento immobilizzazioni materiali e investimenti immobiliari	7.700	7.667
Totale ammortamenti	**19.838**	**20.033**

L'andamento degli ammortamenti nel periodo riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dalla Società.

8.9 Accantonamenti e svalutazioni

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

Accantonamenti e svalutazioni	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Svalutazione dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liq.	3.278	8.494
Scioglimento fondo svalutazione crediti	-	(3.148)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	1.281	1.741
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	4.383	4.188
Totale accantonamenti e svalutazioni	**8.942**	**11.275**

Nel primo semestre 2011, gli accantonamenti e svalutazioni si decrementano di Euro 2.333 migliaia rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, passando da Euro 11.275 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 8.942 migliaia nel primo semestre 2011, principalmente per effetto delle minori svalutazioni dei crediti.

Si precisa che gli accantonamenti a fondo svalutazione crediti includono accantonamenti non ricorrenti per Euro 719 migliaia ed Euro 685 migliaia, rispettivamente nel primo semestre 2011 e nel primo semestre 2010. Tali accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Gli accantonamenti a fondi per oneri futuri del primo semestre 2011 si riferiscono principalmente alle azioni revocatorie in corso promosse dalle società in amministrazione straordinaria del Gruppo Alitalia. Si precisa che gli accantonamenti netti ai fondi per oneri futuri del primo semestre 2011 e del primo semestre 2010 includono rilasci rispettivamente di Euro 3.366 migliaia ed Euro 604 migliaia conseguenti la chiusura di alcuni contenziosi per i quali negli scorsi esercizi sono stati previsti accantonamenti a copertura dei relativi rischi.

Gli accantonamenti ai fondi di ripristino e sostituzione accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione.

L'accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, è pari ad Euro 4.383 migliaia nel primo semestre 2011 (Euro 4.188 migliaia nel primo semestre 2010) e rappresenta la quota di competenza di ciascun periodo.

8.10 Proventi e oneri da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi ed oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
SACBO Spa	2.389	1.948
Dufrital Spa	918	770
CID Italia Spa	65	157
Disma Spa	120	115
Malpensa Logistica Europa	-170	15
Sea Service	52	41
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	**3.374**	**3.046**
Dividendi da Aeropuertos Argentina 2000	654	53
Provento per accordo di cessione Aeropuertos Argentina 2000	10.311	-
Provento per valorizzazione Gesac S.p.A.	5.811	-
Altri proventi da partecipazioni	**16.776**	**53**
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	**20.150**	**3.099**

Le "valutazioni a patrimonio netto delle partecipazioni" comprendono i risultati economici derivanti dalle società collegate, pari ad Euro 3.374 migliaia (Euro 3.046 migliaia nel primo semestre 2010).

Con riferimento ai proventi derivanti dalla sottoscrizione dell'accordo di cessione di AA2000 e dalla cessione di GESAC si rimanda alla Nota 7.5.

8.11 Proventi e oneri finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Utili su cambi	23	67
Altri proventi finanziari	1.680	1.810
Totale proventi finanziari	**1.703**	**1.877**
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(3.494)	(3.860)
Perdite su cambi	(38)	(110)
Altri interessi passivi	(4.142)	(6.226)
Totale oneri finanziari	**(7.674)**	**(10.196)**
Totale proventi (oneri) finanziari	**(5.971)**	**(8.319)**

Gli oneri finanziari netti si riducono nel corso del primo semestre 2011 di Euro 2.348 migliaia, passando da Euro 8.319 migliaia nel primo semestre 2010 a Euro 5.971 migliaia nel primo semestre 2011. Tale variazione è dovuta principalmente alla riduzione degli interessi passivi sui finanziamenti e sui contratti derivati.

Si precisa che la voce "altri proventi finanziari" include principalmente la variazione positiva del *fair value* sui derivati a copertura dei tassi di interesse per Euro 1.151 migliaia nel primo semestre 2011 ed Euro 1.588 migliaia nel primo semestre 2010.

La voce "altri interessi passivi" include principalmente:

- gli oneri finanziari per l'applicazione dell'IFRIC 12 per Euro 1.705 migliaia nel primo semestre 2011 e Euro 1.651 migliaia nel primo semestre 2010;
- gli "*interest cost*" connessi ai fondi del personale per Euro 1.607 migliaia nel primo semestre 2011 ed Euro 1.577 migliaia nel primo semestre 2010;
- gli interessi passivi su contratti derivati per Euro 462 migliaia nel primo semestre 2011 e Euro 1.970 migliaia nel primo semestre 2010.

8.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte	Semestre chiuso al 30 giugno	
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
Imposte correnti	13.910	11.582
Imposte differite	1.007	10
Totale imposte	**14.917**	**11.592**

Di seguito si evidenzia la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria effettiva e quella teorica:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Semestrale 2011		Semestrale 2010	
Utile prima delle imposte	52.054		26.715	
Imposte sul reddito teoriche	14.315	27,5%	7.347	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	(1.953)	-3,8%	415	1,6%
IRAP	5.837	11,2%	5.269	19,7%
Altro	(3.282)	-6,3%	(1.437)	-5,4%
Totale	**14.917**	**28,7%**	**11.592**	**43,4%**

La riduzione dell'onere fiscale effettivo del primo semestre 2011 rispetto al primo semestre del 2010, è sostanzialmente ascrivibile ai benefici connessi all'applicazione del regime "*participation exemption*", sulla cessione della partecipazione in Gesac, e l'integrale detassazione del provento derivante dall'accordo per il trasferimento della partecipazione in AA2000.

8.13. Risultato per azione

Il risultato per azione base è determinato dividendo il risultato netto del Gruppo per il numero medio di azioni in circolazione della Società esistenti alla data di approvazione di ciascun bilancio.

	Semestre chiuso al 30 giugno	
	2011	2010
Numero medio ponderato di azioni ordinarie (numero di azioni)	250.000.000	250.000.000
Risultato Netto di pertinenza del Gruppo (migliaia di Euro)	37.136	15.122
Risultato per azione base (Euro)	**0,15**	**0,06**

In merito al calcolo dell'utile diluito per azione, si fa presente che il Gruppo non ha emesso diritti che potenzialmente avrebbero effetto diluitivo. Pertanto, il valore dell'utile per azione diluito corrisponde a quello base.

9. Transazioni con le Parti Correlate

Si rimanda al Capitolo XIX, Paragrafi 19.2 e 19.3 del Documento di Registrazione per i dettagli relativi alle transazioni con parti correlate.

9.1 Compensi amministratori e dirigenti con responsabilità strategica

Per il semestre chiuso al 30 giugno 2011, il compenso per il Consiglio di Amministrazione è pari ad Euro 559 migliaia e per i dirigenti con responsabilità strategica pari a circa Euro 1.301 migliaia (l'importo non include la componente variabile dell'MBO 2011 non ancora maturata per l'anno in corso).

10. Impegni e garanzie

10.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per Euro 114.097 migliaia al 30 giugno 2011 (Euro 53.185 migliaia al 31 dicembre 2010), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

Dettaglio Impegni per progetto	Al 30 giugno	Al 31 dicembre
(importi in migliaia di Euro)	2011	2010
R.T.I Codelfa/ Coiver Contract	38.993	-
Accordo SEA/Ministero della Difesa/ENAC	25.773	25.773
R.T.I Gemmo / Elettromeccanica Bustese	20.776	-
R.T.I CCC/Cile/Oanzeri/Boffetti imp./STS	14.447	13.886
R.T.I CCC/Sirti/Centroedile/Econord	7.716	7.054
Codelfa	3.965	3.661
Taddei	1.756	1.324
ATI - Cotea/Gemmo	510	862
Consorzio Stabile Edimo	161	625
Totale	**114.097**	**53.185**

L'incremento degli impegni per investimenti al 30 giugno 2011 rispetto al 31 dicembre 2010 si riferisce principalmente ad impegni relativi alla realizzazione di impianti elettrici e opere di finitura del terzo satellite di Milano Malpensa 1.

10.2 Garanzie

Le garanzie reali, pari ad Euro 8.057 migliaia al 30 giugno 2011 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 30 giugno 2011, le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- fidejussione emessa dal Fondo Europeo per gli Investimenti (FEI) per Euro 13.170 migliaia a garanzia del finanziamento BEI;
- fidejussione emessa dalla Banca Popolare di Lodi S.p.A. a favore di ENAC pari ad Euro 5.500 migliaia come garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di Euro 7.500 migliaia alla Banca Popolare di Milano S.c.a.r.l. a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di pertinenza della controllata SEA Energia, rilasciata dalla Banca Popolare di Milano S.c.a.r.l. a favore dell'Ufficio delle Entrate di Milano a garanzia della compensazione dell'IVA di Gruppo per Euro 2.394 migliaia;

- fidejussione di Euro 4.000 migliaia a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli Aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa per un ammontare pari a Euro 25.900 migliaia;

- fidejussione di Euro 1.602 migliaia a favore del Consorzio Parco Lombardo Valle del Ticino per la corretta esecuzione degli interventi di compensazione forestale per la trasformazione di porzione di bosco nel sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa e nel comune di Lonate Pozzolo;

- fidejussione di Euro 342 migliaia a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;

- fidejussione di Euro 1.052 migliaia della controllata SEA Energia a favore di Terna S.p.A. a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica;

- fidejussione di Euro 300 migliaia della controllata SEA Energia a favore del Gestore dei Mercati Energetici S.p.A. (GME) per poter partecipare al mercato elettrico;

- Euro 833 migliaia per altre fidejussione minori.

11. 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.

12. Passività potenziali e contenzioso

Si rimanda al Capitolo XX, Paragrafi 20.2 e 20.4 del Documento di Registrazione per la descrizione delle passività potenziali e dei contenziosi.

13. Transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti

Nel corso del semestre chiuso al 30 giugno 2011 il Gruppo ha iscritto proventi non ricorrenti per Euro 5.811 migliaia ed Euro 10.311 migliaia rispettivamente per la cessione di Gesac S.p.A. e per la sottoscrizione dell'accordo di cessione di Aeropuertos

Argentina A2000. Si rimanda a quanto meglio descritto nella Nota 7.5 Partecipazioni disponibili per la vendita.

Nel corso dei semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010, il Gruppo ha iscritto accantonamenti a fondo svalutazione crediti non ricorrenti per Euro 719 migliaia ed Euro 685 migliaia rispettivamente per il primo semestre chiuso al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010, relativi principalmente a clienti soggetti a procedure concorsuali.

14. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione Consob del 28 luglio 2006, nei semestri chiusi al 30 giugno 2011 e al 30 giugno 2010 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

15. Altre informazioni

In data 3 maggio 2011, l'assemblea della Società ha deliberato, tra l'altro, oltre l'ammissione delle azioni ordinarie della Società alla quotazione sul MTA e l'Aumento di Capitale, anche la distribuzione straordinaria di poste disponibili di patrimonio netto risultanti dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010 per un importo complessivo di Euro 147.370 migliaia. L'assemblea ha deliberato che la predetta distribuzione straordinaria venga eseguita alla conclusione del processo di quotazione e abbia luogo ad una data quanto più possibile prossima al momento di ingresso nella Società delle risorse finanziarie rivenienti dall'Aumento di Capitale e, pertanto, abbia luogo nel periodo compreso tra la data di chiusura di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato e la data dell'inizio delle negoziazioni delle azioni di SEA sul mercato ad esito della predetta operazione, a favore di coloro che risultino azionisti nella medesima data, con esclusione, in ogni caso, dei sottoscrittori delle nuove azioni di compendio all'Aumento di Capitale proposto dall'assemblea medesima. Condizione per la distribuzione del dividendo è pertanto la chiusura della predetta operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato.

Dal momento che al 30 giugno 2011 il Gruppo SEA può rinunciare al progetto di quotazione, ai fini della redazione del Bilancio Semestrale il dividendo straordinario è da considerarsi come componente di patrimonio netto. Non essendo infatti sorta obbligazione a pagare gli azionisti, al 30 giugno 2011 non è stato iscritto il relativo debito.

16. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del Bilancio Semestrale

Nell'ambito del processo di recupero di produttività ed efficienza del Gruppo SEA a fine luglio è stato sottoscritto un Accordo Quadro con le principali sigle sindacali per il biennio 2012-2013. Tale accordo prevede il proseguimento della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria attualmente in scadenza il 31 dicembre 2011, su livelli inferiori a quelli degli anni precedenti, che verrà effettuata mediante un meccanismo di rotazione sulla totalità dei dipendenti del Gruppo. È inoltre stata concordata una nuova procedura di mobilità che potrà interessare fino a un massimo di 250 dipendenti del Gruppo SEA.

17. Riclassifiche di taluni dati storici

Come già evidenziato in precedenza, gli schemi di conto economico e rendiconto finanziario, riferiti al semestre chiuso al 30 giugno 2010 e presentati nel Bilancio Semestrale a fini comparativi, includono alcune riclassifiche rispetto ai dati storici approvati dal consiglio di amministrazione di SEA in data 27 settembre 2010.

Di seguito sono illustrate in dettaglio le riclassifiche effettuate.

Dati di conto economico

Di seguito si presenta una sintesi delle motivazioni e delle riclassifiche in esame, che hanno avuto un impatto neutrale sia sul risultato netto che sul Margine Operativo Lordo – EBITDA:

- riclassifiche finalizzate a meglio rappresentare nel conto economico la natura di taluni costi: i) inclusione degli emolumenti corrisposti al consiglio di amministrazione tra i costi del lavoro piuttosto che tra i costi amministrativi e ii) classificazione di taluni contributi erogati e ricevuti, rispettivamente a diretta riduzione e incremento dei ricavi di riferimento;
- riclassifiche finalizzate a meglio rappresentare in modo omogeneo nei due semestri di riferimento gli effetti connessi all'applicazione dell'IFRIC 12 su determinate categorie di beni che avrebbero dovuto essere più propriamente rappresentate nel semestre 2010 esclusivamente per quanto riguarda l'esposizione nel conto economico.

Dati di rendiconto finanziario

Al fine di una più immediata comprensione, di seguito sono indicate esclusivamente le principali variazioni di esposizione operate sul rendiconto finanziario di riferimento che hanno determinato riclassifiche tra flussi di cassa derivanti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento:

- migliore esposizione dei flussi di cassa connessi ai dividendi percepiti dalle società collegate, che sono stati inclusi tra i flussi di cassa delle attività di investimento;
- evidenziazione dei flussi di cassa correlati agli interessi pagati nei periodi di riferimento tra i flussi di cassa delle attività di finanziamento;
- esposizione dei debiti correlati ad investimenti in *leasing* tra i flussi di cassa dell'attività di finanziamento;
- eliminazione di taluni movimenti *"non-cash"* netti.

20.1.2 *Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008*

Di seguito si riporta il documento che include i Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008, così come approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 27 giugno 2011 e assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione in data 30 giugno 2011, di seguito riportata.

Di seguito si riporta il documento che include i Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008, così come approvato dal consiglio di amministrazione dell'Emittente in data 27 giugno 2011 e assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione in data 30 giugno 2011, di seguito riportata.

pwc

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE REDATTA CON LE MODALITA' DI CUI AGLI ARTICOLI 14 E 16 DEL D.LGS. n° 39 DEL 27 GENNAIO 2010 SUI BILANCI CONSOLIDATI DEL GRUPPO SEA PER GLI ESERCIZI CHIUSI AL 31 DICEMBRE 2010, 2009 E 2008, PREDISPOSTI NELL'AMBITO DEL PROCESSO CONNESSO ALL'OFFERTA PUBBLICA DI SOTTOSCRIZIONE E ALL'AMMISSIONE ALLE NEGOZIAZIONI SUL MERCATO TELEMATICO AZIONARIO ORGANIZZATO E GESTITO DA BORSA ITALIANA SpA DI AZIONI ORDINARIE DI S.E.A. SpA

Al Consiglio di Amministrazione di
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile degli allegati bilanci consolidati, costituiti dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario relativi agli esercizi chiusi alle suddette date e dalle relative note esplicative ("Bilanci Consolidati") della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. SpA ("Società") e delle sue società controllate ("Gruppo SEA").

I Bilanci Consolidati sono stati redatti per l'inclusione nel prospetto informativo relativo all'offerta pubblica di sottoscrizione e all'ammissione alle negoziazioni sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. di azioni ordinarie della Società.

La responsabilità della redazione dei Bilanci Consolidati in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea compete agli Amministratori della Società. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sui bilanci consolidati e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se i Bilanci Consolidati siano viziati da errori significativi e se risultino, nel loro complesso, attendibili. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nei bilanci consolidati, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 02771851 Fax 0277852240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: Bari 70125 Via Dus Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - Bologna Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 051616861 - Brescia 25123 Via Borgo Pietro Wuhrer 23 Tel. 030365701 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055248281 - Genova 16121 Piazza Dante 7 Tel. 010290241 - Napoli 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 081361181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873611 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - Parma 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242811 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 065702451 - Torino 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 - Trento 38100 Via Granicli 73 Tel. 0461237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040348781 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432256789 - Verona 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel.0458002561

www.pwc.com/it

pwc

3 A nostro giudizio, gli allegati Bilanci Consolidati del Gruppo SEA al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008 sono conformi agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall'Unione Europea; essi pertanto sono redatti con chiarezza e rappresentano in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa del Gruppo SEA per gli esercizi chiusi a tali date.

Milano, 30 giugno 2011

PricewaterhouseCoopers SpA

Sergio Pizzarelli
(Revisore legale)

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

(importi in migliaia di Euro)	Note	Al 31 dicembre 2010	*di cui verso parti correlate*	Al 31 dicembre 2009 - Riesposto	*di cui verso parti correlate*	Al 31 dicembre 2008 - Riesposto	*di cui verso parti correlate*	Al 1 gennaio 2008- Riesposto	*di cui verso parti correlate*
ATTIVITA'									
Immobilizzazioni immateriali (*)	7.1	712.310	-	686.550	-	680.740	-	662.843	-
Immobilizzazioni materiali (**)	7.2	246.316	-	238.108	-	241.128	-	250.420	-
Investimenti immobiliari	7.3	3.406	-	3.611	-	3.673	-	3.736	-
Partecipazioni in società collegate	7.4	35.656	-	36.243	-	40.138	-	39.473	-
Partecipazioni disponibili per la vendita	7.5	15.726	-	9.915	-	9.915	-	2.425	-
Imposte differite attive	7.6	15.825	-	26.294	-	24.811	-	15.160	-
Altri Crediti	7.7	1.187	-	1.578	-	1.704	-	1.930	-
Totale Attività non correnti		**1.030.426**		**1.002.299**		**1.002.109**		**975.987**	
Rimanenze	7.8	9.693	-	9.274	-	8.344	-	9.346	-
Crediti commerciali	7.9	190.141	10.515	172.970	10.612	148.317	5.659	204.750	4.985
Altri crediti	7.10	22.662	-	48.716	-	95.222	-	105.377	-
Cassa e disponibilità liquide	7.11	23.465	-	25.774	-	29.922	-	2.219	-
Attività non correnti destinate alla dismissione	7.12	-	-	-	-	14.361	-	47.100	-
Totale Attivo corrente		**245.961**		**256.734**		**296.166**		**368.792**	
TOTALE ATTIVO		**1.276.387**		**1.259.033**		**1.298.275**		**1.344.779**	
PASSIVITÀ									
Capitale sociale		27.500	-	27.500	-	27.500	-	27.500	-
Altre riserve		303.082	-	242.537	-	227.033	-	216.859	-
Utili dell'esercizio		63.131	-	55.026	-	14.615	-	34.546	-
Patrimonio netto di Gruppo	**7.13**	**393.713**		**325.063**		**269.148**		**278.905**	
Patrimonio netto di terzi		**80**		**78**		**2.994**		**4.859**	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi	**7.13**	**393.793**		**325.141**		**272.142**		**283.764**	
Fondo rischi e oneri	7.14	154.927	-	161.709	-	154.849	-	148.192	-
Fondi relativi al personale	7.15	72.825	-	79.236	-	87.079	-	85.631	-
Passività finanziarie non correnti	7.16	304.380	-	339.061	-	360.603	-	396.523	-
Totale Passività non correnti		**532.132**		**580.006**		**602.531**		**630.346**	
Debiti commerciali	7.17	148.415	1.902	149.843	3.677	169.742	2.030	183.052	2.705
Debiti per imposte dell'esercizio	7.18	41.351	-	44.004	-	43.400	-	43.949	-
Altri debiti	7.19	87.413	-	87.272	-	72.225	-	86.856	-
Passività finanziarie correnti	7.16	73.283	-	72.767	-	129.796	-	116.812	-
Passività non correnti destinate alla dismissione	7.12	-	-	-	-	8.439	-	-	-
Totale Passivo corrente		**350.462**		**353.886**		**423.602**		**430.669**	
TOTALE PASSIVO		**882.594**		**933.892**		**1.026.133**		**1.061.015**	
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		**1.276.387**		**1.259.033**		**1.298.275**		**1.344.779**	

(*) Le immobilizzazioni immateriali includono beni in concessione (finiti e in corso) per Euro 705,1 milioni, Euro 680,0 milioni, Euro 675,4 milioni ed Euro 658,1 milioni rispettivamente al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009, al 31 dicembre 2008 e al 1 gennaio 2008.

(**) Le immobilizzazioni materiali non esplicitano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a Euro 499,5 milioni, Euro 499,4 milioni, Euro 489,1 milioni ed Euro 455,5 milioni rispettivamente al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009, al 31 dicembre 2008 e al 1 gennaio 2008. Tali beni sono, infatti, rappresentati al netto dei relativi contributi ricevuti, in accordo con lo IAS 20.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(importi in migliaia di Euro)	Note	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010	*di cui verso parti correlate*	*di cui non ricorrente (*)*	2009 - Riesposto	*di cui verso parti correlate*	*di cui non ricorrente*	2008 - Riesposto	*di cui verso parti correlate*	*di cui non ricorrente*
Ricavi di gestione	**8.1**	565.791	27.562	15.605	570.734	25.436	5.087	621.787	21.919	10.861
Ricavi per lavori su beni in concessione	**8.2**	48.366	-	-	31.144	-	-	39.122	-	-
Totale ricavi		**614.157**			**601.878**			**660.909**		
Costi operativi										
Costi del lavoro	**8.3**	(248.459)	(78)	-	(252.085)	-	-	(266.144)	-	-
Materiali di consumo	**8.4**	(48.344)	-	-	(42.927)	(8.111)	-	(52.979)	(10.311)	-
Costi industriali	**8.5**	(86.237)	-	-	(100.377)	-	-	(99.654)	-	-
Costi amministrativi	**8.6**	(34.383)	(559)	- -	(34.417)	(536)	- -	(33.167)	(391)	-
Costi per lavori su beni in concessione	**8.7**	(45.691)	-	-	(29.309)	-	-	(36.908)	-	-
Totale costi operativi		**(463.114)**			**(459.115)**			**(488.852)**		
Margine Operativo lordo / EBITDA		**151.043**			**142.763**			**172.057**		
Ammortamenti	**8.8**	(36.913)	-	-	(40.821)	-	-	(47.107)	-	-
Accantonamenti e svalutazioni	**8.9**	(16.265)	-	(6.048)	(40.062)	-	(13.319)	(70.693)	-	(41.793)
Risultato operativo		**97.865**			**61.880**			**54.257**		
Proventi (oneri) da partecipazioni	**8.10**	5.567	-	-	35.394	-	31.204	11.124	-	-
Oneri finanziari	**8.11**	(19.222)			(26.757)	-		(45.071)		
Proventi finanziari	**8.11**	18.203	-	12.456	6.073	-	-	7.386	-	1.228
Risultato prima delle imposte		**102.413**			**76.590**			**27.696**		
Imposte dell'esercizio	**8.12**	(39.280)			(22.865)			(14.946)		
Risultato netto		**63.133**			**53.725**			**12.750**		
Risultato di pertinenza dei terzi		2			(1.301)			(1.865)		
Risultato del Gruppo		63.131			55.026			14.615		
Risultato per azione	**8.13**									
Base (euro)		0,25			0,22			0,06		
Diluito (euro)		0,25			0,22			0,06		
Altre componenti dell'utile complessivo:										
Proventi da valutazione a *fair value* di attività finanziarie disponibili per la vendita		5.811			-			6.389		
Effetto fiscale relativo alle altre componenti dell'utile complessivo		(292)			-			(1.757)		
Totale altre componenti dell'utile complessivo		**5.519**			**-**			**4.632**		
Totale utile complessivo dell'esercizio		**68.652**			**53.725**			**17.382**		
Attribuibile a:										
- Azionisti della Capogruppo		**68.650**			**55.026**			**19.247**		
- Interessi di minoranza		**2**			**(1.301)**			**(1.865)**		

(*) Si rimanda alla Nota 16 per i relativi dettagli.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

	Esercizio chiuso al 31 dicembre					
(importi in migliaia di Euro)	**2010**	*di cui verso parti correlate*	**2009 - Riesposto**	*di cui verso parti correlate*	**2008 - Riesposto**	*di cui verso parti correlate*
Cash flow derivante dall'attività operativa						
Risultato prima delle imposte	102.413		76.590		27.696	
Rettifiche:						
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali ed immateriali	36.913		40.821		47.107	
Accantonamento netto a fondi (incluso il fondo del personale)	(7.640)		16.993		54.202	
Oneri finanziari netti (*)	1.019		20.684		37.685	
Proventi da partecipazioni	(5.567)		(35.394)		(11.124)	
Risarcimento Ministero dei Trasporti (esclusa quota interessi)	(14.883)		0		(9.824)	
Altre variazioni non monetarie	(1.611)		3.480		(654)	
Cash flow derivante dall'attivtà operativa prima delle variazioni del capitale circolante	**110.644**		**123.174**		**145.088**	
Variazione rimanenze	(419)		(930)		909	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(13.889)	97	(46.751)	(5.601)	(9.648)	(674)
Variazione altre attività non correnti	304		(154)		221	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(6.325)	(1.775)	(5.857)	3.483	(24.590)	(675)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	**(20.329)**		**(53.692)**		**(33.108)**	
Imposte sul reddito pagate	(26.632)		(9.437)		(23.739)	
Risarcimento Ministero dei Trasporti (inclusa quota interessi)	27.339		5.525		5.526	
Cash flow derivante dall'attività operativa	**91.022**		**65.570**		**93.767**	
Investimenti in immobilizzazioni:						
-immateriali	(49.166)		(32.627)		(40.466)	
-materiali	(25.442)		(18.860)		(23.716)	
-finanziarie	-		(4.331)	(4.400)	-	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:						
-materiali	269		3.497		-	
-finanziarie	6.525		44.000		4.899	
Dividendi incassati	6.000	6.000	212		4.448	4.448
Cash flow derivante dall'attività di investimento	**(61.814)**		**(8.109)**		**(54.835)**	
Variazione indebitamento finanziario lordo						
- incrementi /(decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(18.990)		(43.835)		(2.353)	
- incrementi /(decremento) di anticipazione finanz. su contributi Stato	(13.201)		(33.443)		(22.179)	
Decremento /(incremento) crediti per contributi Stato	14.632		33.848		20.145	
Incremento / (Decremento) netto altre passività finanziarie	(1.878)		(2.506)		1.957	
Dividendi distribuiti	0		0		(29.565)	
Interessi pagati	(12.080)		(15.673)		(24.115)	
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	**(31.517)**		**(61.609)**		**(56.110)**	
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	**(2.309)**		**(4.148)**		**(17.178)**	
Disponibilità liquide di inizio periodo	25.774		29.922		47.100	
Disponibilità liquide di fine periodo	23.465		25.774		29.922	

(*) La voce include i proventi finanziari derivanti dai risarcimenti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che nell'esercizio 2008 sono pari a Euro 1.228 migliaia e nell'esercizio 2010 sono pari a Euro 12.456 migliaia.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	Capitale	Altre riserve	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 1/1/2008 Riesposto	**27.500**	**216.859**	**34.546**	**278.905**	**4.859**	**283.764**
Operazioni con gli azionisti						
Destinazione dell'utile di esercizio 2007	-	34.546	(34.546)	**-**	**-**	**-**
Distribuzione dividendi	-	(29.565)	-	**(29.565)**	**-**	**(29.565)**
Altri movimenti						
Valutazione al *fair value* delle attività disponibili per la vendita	-	4.632	-	**4.632**	**-**	**4.632**
Altri movimenti	-	561	-	**561**	**-**	**561**
Risultato dell'esercizio	-		14.615	**14.615**	(1.865)	**12.750**
Saldo al 31/12/2008 Riesposto	**27.500**	**227.033**	**14.615**	**269.148**	**2.994**	**272.142**
Operazioni con gli azionisti						
Destinazione dell'utile di esercizio 2008	-	14.615	(14.615)	**-**	**-**	**-**
Altri movimenti						
Incremento del valore della collegata Dufrital	-	4.000	**-**	**4.000**	**-**	**4.000**
Acquisto 49% SEA Energia	-	(2.935)	**-**	**(2.935)**	**(1.615)**	**(4.550)**
Altri movimenti	-	(176)	**-**	**(176)**	**-**	**(176)**
Risultato dell'esercizio	-	-	55.026	**55.026**	**(1.301)**	**53.725**
Saldo al 31/12/2009 Riesposto	**27.500**	**242.537**	**55.026**	**325.063**	**78**	**325.141**
Operazioni con gli azionisti						
Destinanzione dell'utile di esercizio 2009		55.026	(55.026)	**-**	**-**	**-**
Altri movimenti						
Valutazione al *fair value* delle attività disponibili per la vendita		5.519		**5.519**		**5.519**
Risultato dell'esercizio		0	63.131	**63.131**	**2**	**63.133**
Saldo al 31/12/2010	**27.500**	**303.082**	**63.131**	**393.713**	**80**	**393.793**

1. Informazioni Generali

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. (la "**Società**", l'"**Emittente**" 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 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 concessione del 7 maggio 1962).

In particolare, l'Emittente 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).*

Attraverso la società SEA Handling, controllata dall'Emittente, il Gruppo SEA fornisce anche i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta (attività di *handling).*

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

Alla data di predisposizione del presente documento, l'Emittente detiene una quota di partecipazione, pari al 51% del capitale sociale, del Consorzio Malpensa Construction, che presta servizi di ingegneria e di realizzazione di opere aeroportuali e delle infrastrutture ivi connesse.

Si segnala inoltre che l'Emittente (i) per il tramite di una partecipazione, detenuta da SEA, del 40% del capitale sociale di Dufrital, è presente anche nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Genova e Verona; (ii) attraverso la società partecipata Malpensa Logistica Europa (il cui capitale sociale, alla data del 31 dicembre 2010, è detenuto dall'Emittente in misura pari al 25%) opera nelle attività di logistica integrata; (iii) attraverso la partecipazione (pari al 30% del capitale sociale) in SEA Services è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano e (iv) per il tramite di una partecipazione nel capitale sociale di Disma (pari al 18,75%) è attiva nella gestione un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

L'Emittente, con una partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale, è inoltre il primo azionista di SACBO, società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio.

Le attività svolte dal Gruppo SEA, pocanzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nelle seguenti macro aree, corrispondenti ad altrettante *business unit* in relazione a ciascuna delle quali il Gruppo percepisce proventi come di seguito indicati:

- attività *aviation* (attività aeroportuali "*core*" di supporto all'aviazione passeggeri e merci); i ricavi generati sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle

infrastrutture centralizzate, e dei beni di uso comune, nonché dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso esclusivo di spazi da parte di vettori ed *Handler*. A tal riguardo si precisa che i diritti e i corrispettivi per la sicurezza sono stabiliti da decreti ministeriali, mentre i corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune sono soggetti a vigilanza di ENAC, che ne verifica la congruità;

- attività *non aviation* (servizi commerciali offerti a passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli Aeroporti di Milano) i cui ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività *non aviation* svolte direttamente da SEA, e/o con riferimento alle predette attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalties* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, con la previsione di un minimo garantito;
- attività di *handling* (servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta); i relativi ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per lo svolgimento delle attività di *handling* rampa (ossia i servizi prestati in area *Airside*, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento aeromobili, smistamento e riconcilio bagagli) e di *handling* passeggeri (ossia i servizi prestati in area *Landside*, fra cui *Check-in* e *Lost&found*). Tali corrispettivi sono liberamente negoziati tra il Gruppo SEA e le compagnie aeree;
- energia (generazione e vendita di energia elettrica e termica) i cui ricavi sono rappresentati da corrispettivi di mercato stabiliti per unità di misura da moltiplicare per il quantitativo di energia fornita.

Si rimanda alla successiva Nota 6 per informazioni economico – patrimoniali relative alle singole *business unit*.

Alla data di predisposizione del presente documento il Comune di Milano detiene il controllo di diritto di SEA tramite una partecipazione pari all'84,56% del capitale sociale.

2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione dei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008.

I Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 sono stati redatti in migliaia di Euro così come le tabelle incluse nella nota integrativa.

2.1 Base di preparazione

I Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 sono stati predisposti ai fini della preparazione dei documenti connessi ad un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato..

I Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 sono comprensivi dei prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, del conto economico consolidato complessivo, del rendiconto finanziario consolidato, dei prospetti delle variazioni del patrimonio netto consolidato e delle relative note esplicative.

In particolare, nell'ambito dell'operazione finalizzata alla quotazione delle azioni di SEA sul MTA, si è resa necessaria la predisposizione dei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 principalmente:

1) per presentare i dati finanziari relativi agli ultimi tre esercizi applicando, come previsto dai principi contabili di riferimento, in modo omogeneo, l'interpretazione IFRIC 12, a far data dall'inizio del primo esercizio comparativo presentato (ovvero dal 1 gennaio 2008, anziché dal 1 gennaio 2009). Pertanto, per tener conto dell'applicazione retrospettica dell'interpretazione IFRIC 12, i dati degli esercizi 2009 e 2008 sono stati riesposti rispetto ai dati riportati nei bilanci consolidati per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 approvati dal consiglio di amministrazione dell'Emittente, rispettivamente in data 29 marzo 2010 e 31 marzo 2009. Tali dati sono di seguito definiti "**Riesposti**";

2) per tener conto di quei principi contabili UE IFRS applicabili in via obbligatoria solo per le società (i) che hanno titoli ammessi alle negoziazioni in mercati regolamentati o (ii) che hanno avviato il processo per l'ammissione di titoli alle negoziazioni in mercati regolamentati (e in particolare principalmente l'IFRS 8 e lo IAS 33), nonché per recepire alcune specifiche riclassifiche su taluni dati relativi al rendiconto finanziario e al conto economico per una migliore uniformità di informativa nei tre esercizi di riferimento. Si rimanda alla Nota 20 "Riclassifiche di taluni dati storici" che riepiloga in sintesi le principali riclassifiche effettuate rispetto ai dati storici di alcune voci del conto economico e del rendiconto finanziario.

I Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 sono stati redatti in conformità agli UE IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso. Per UE 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.

Si rileva inoltre che gli UE IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008. I Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 sono redatti sulla base delle migliori conoscenze degli UE 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.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la situazione patrimoniale e finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il conto economico lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il rendiconto finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

I Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 sono stati predisposti sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

I Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 sono stati redatti in Euro, valuta funzionale del Gruppo.

I Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 sono assoggettati a revisione contabile da parte della Società di Revisione, PricewaterhouseCoopers S.p.A., revisore legale della Società e del Gruppo.

2.2.1 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati nel 2010

I principi contabili, i criteri e le stime di valutazione sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione"

Nel novembre 2006, lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 12 - Contratti di servizi in concessione. L'interpretazione fornisce le linee guida sulla metodologia di contabilizzazione da parte del soggetto operante in regime concessorio ("*operator*") del valore della concessione. In data 25 marzo 2009, gli organi competenti dell'Unione Europea hanno proceduto all'omologazione di tale interpretazione attraverso la pubblicazione del Regolamento (CE) n. 254/2009 in cui, all'art. 2, viene indicato che "le società applicano l'IFRIC 12 al più tardi a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento".

Il Gruppo SEA ha applicato l'IFRIC 12 a partire dall'esercizio 2010. Ciò ha comportato la rideterminazione degli effetti che si sarebbero avuti al 1 gennaio 2008 (data di inizio del primo esercizio presentato a scopo comparativo) e l'attribuzione alle riserve di patrimonio netto di tali effetti.

Conseguentemente, gli amministratori della Società hanno riesposto i dati comparativi degli esercizi 2009 e 2008 rispetto ai dati precedentemente pubblicati per tenere conto degli impatti contabili derivanti dall'applicazione retrospettiva del documento IFRIC 12 conformemente a quanto previsto dal principio contabile IAS 8.

Inoltre i Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 presentano il prospetto della situazione patrimoniale e finanziaria all'inizio del primo esercizio comparativo a seguito della sopracitata applicazione retrospettiva dell'IFRIC 12 conformemente a quanto previsto dal principio contabile IAS 1.

Si rimanda alla Nota 19 per l'illustrazione nel dettaglio degli impatti contabili derivanti dall'applicazione retrospettiva dell'IFRIC 12 sui dati comparativi.

Di seguito si rappresenta una sintesi dei concetti introdotti dall'IFRIC 12 sui Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008.

Per una migliore facilità di comprensione del documento, all'interno delle note illustrative si è ritenuto opportuno riportare le tabelle relative ai saldi patrimoniali al 1 gennaio 2008 esclusivamente con riferimento alle voci patrimoniali che sono state oggetto di rettifica a seguito dell'introduzione dell'IFRIC 12.

Sintesi dei concetti introdotti dall'IFRIC 12

L'IFRIC 12 si applica agli accordi per servizi in concessione stipulati tra un'entità del settore pubblico (concedente) e un'entità del settore privato (concessionario) se sono rispettate le seguenti condizioni:

- il concedente controlla o regolamenta quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
- il concedente controlla, tramite la proprietà o altro modo, qualsiasi interessenza residua nell'infrastruttura alla scadenza dell'accordo.

Se entrambe le condizioni sopra menzionate sono rispettate, il concessionario costruisce e gestisce l'infrastruttura per conto del concedente e di conseguenza non ha titolo per iscriverla nel proprio bilancio come bene materiale, bensì sarà iscritto in bilancio il

valore del diritto concessorio per la gestione dell'infrastruttura. L'interpretazione si applica anche nel caso in cui il concessionario goda di un'ampia discrezionalità manageriale nella gestione del servizio prestato attraverso l'infrastruttura.

* * *

Si ricorda, inoltre, che sono stati aggiornati i seguenti principi ed interpretazioni, applicabili dal 1° gennaio 2010:

Descrizione	**Data di omologa**	**Pubblicazione in G.U.C.E.**
Modifiche ai seguenti IAS/IFRS a seguito degli "Annual Improvements to IFRSs": IFRS 5 Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate	23 gen 2009	24 gen 2009
IFRS 3 Aggregazioni aziendali	3 giu 2009	12 giu 2009
Modifiche allo IAS 27 Bilancio Consolidato e separato	3 giu 2009	12 giu 2009
IFRIC 15 Accordi per la costruzione di immobili	22 lug 2009	23 lug 2009
Modifiche allo IAS 39 Strumenti finanziari: Elementi qualificabili per la copertura	15 set 2009	16 set 2009
Modifiche all'IFRS 1 Prima adozione degli *International Financial Reporting Standards*	25 nov 2009	26 nov 0209
IFRIC 17 Distribuzione ai soci di attività non rappresentate da disponibilità liquide	26 nov 2009	27 nov 2009
IFRIC 18 Cessioni di attività da parte della clientela	27 nov 2009	1 dic 2009
Modifiche ai seguenti IAS/IFRS a seguito degli "*Annual Improvements to IFRSs*": IFRS 2 Pagamenti basati su azioni IFRS 5 Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate IFRS 8 Settori operativi IAS 1 Presentazione del bilancio IAS 7 Rendiconto finanziario IAS 17 *Leasing* IAS 36 Riduzione di valore delle attività IAS 38 Attività immateriali IAS 39 Strumenti finanziari: Rilevazione e valutazione IFRIC 9 Rideterminazione del valore dei derivati incorporati IFRIC 16 Coperture di un investimento netto in una gestione estera	23 mar 2010	24 mar 2010
Modifiche a IFRS 2 Pagamenti basati su azioni	23 mar 2010	24 mar 2010
Modifiche all'IFRS 1 Prima adozione degli *International Financial Reporting Standards:* Esenzioni aggiuntive per le entità che adottano per la prima volta gli IFRS	23 giu 2010	24 giu 2010

L'applicazione di tali principi non ha determinato significativi impatti per il bilancio consolidato del Gruppo.

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

La seguente tabella indica gli IFRS/Interpretazioni approvati dallo IASB e omologati per l'adozione in Europa la cui data di efficacia obbligatoria è successiva al 31 dicembre 2010.

Descrizione	**Data di omologa**	**Pubblicazione**	**Data di efficacia prevista dal principio**	**Data di efficacia**

		in G.U.C.E.		per SEA
Modifiche allo IAS 32: classificazione dei diritti di emissione	23 dicembre 2009	24 dicembre 2009	Esercizi che iniziano dopo il 31 gen 2010	1 gennaio 2011
Modifiche all'IFRS 1 e all'IFRS 7 Esenzione limitata dall'informativa comparativa prevista dall'IFRS 7 per i neo-utilizzatori	30 giugno 2010	1 luglio 2010	Esercizi che iniziano dopo il 30 giu 2010	1 gennaio 2011
IAS 24 Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate e conseguenti modifiche all'IFRS 8	19 luglio 2010	20 luglio 2010	Esercizi che iniziano dopo il 31 dicembre 2010	1 gennaio 2011
Modifiche all'IFRIC 14 Pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima	19 luglio 2010	20 luglio 2010	Esercizi che iniziano dopo il 31 dicembre 2010	1 gennaio 2011
IFRIC 19: Estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale	23 luglio 2010	24 luglio 2010	Esercizi che iniziano successivamente al 30 giu 2010	1 gennaio 2011

Non si prevede che l'adozione dei principi avrà impatti materiali nella valutazione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi del Gruppo.

Si precisa che il Gruppo ha adottato in via anticipata lo IAS 24 *revised*, in modo omogeneo per i tre esercizi presentati nei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008.

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni, 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 alla data di approvazione del presente documento:

Descrizione	Data di efficacia prevista dal principio
Provisions of IAS 39 relating to fair value hedge of interest rate risk associated with a portfolio including core deposits	Data della *First Time Adoption*
IFRS 9: Financial instruments	Esercizi che iniziano il o a partire dal 1 gennaio 2013
Modifiche ai seguenti IAS/IFRS a seguito degli "*Annual Improvements to IFRSs*": - *IFRS 1: First-time Adoption of International Financial reporting Standards* - *IFRS 3: Business Combinations* - *IFRS 7: Financial Instruments: Disclosures* - *IAS 1: Presentation of Financial Statements* - *IAS 27: Consolidated and Separate Financial Statements* - *IAS 34: Interim Financial Reporting* - *IFRIC 13: Customer Loyalty Programmes*	Esercizi che iniziano il o a partire dal 1 gennaio 2011

Amendments to IFRS 1: Severe Hyperinflation and Removal of Fixed Dates for First-time Adopters	Esercizi che iniziano il o a partire dal 1 luglio 2011
Amendments to IAS 12: Deferred Tax: Recovery of Underlying Assets	Esercizi che iniziano il o a partire dal 1 gennaio 2012

Si ritiene che l'applicazione di tali principi non determinerà significativi impatti per il bilancio consolidato del Gruppo.

2.3 Criteri e metodologie di consolidamento

I bilanci delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatti facendo riferimento agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, e sono stati opportunamente rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili del Gruppo.

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci della Società e delle società sulle quali la stessa esercita, direttamente o indirettamente, il controllo a partire dalla data in cui lo stesso è stato acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Nella fattispecie il controllo è esercitato in forza del possesso diretto della maggioranza delle azioni con diritto di voto.

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

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

- gli utili e le perdite significativi, con i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, salvo che per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati se significativi, i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
- gli utili o le perdite derivanti dalla cessione di quote di partecipazione in Società consolidate 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 evidenzi un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo, laddove questo ultimo si sia impegnato ad adempiere a obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le variazioni patrimoniali delle Società valutate con il metodo del patrimonio netto non rappresentate dal risultato di conto economico sono contabilizzate direttamente a rettifica delle riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite significative non realizzati generati su operazioni poste in essere tra la capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, a eccezione del caso in cui esse siano rappresentative di riduzione di valore.

2.4 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale 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 31/12/2010 (in Euro)
SEA Handling SpA	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	38.050.394
SEA Energia SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000
Consorzio Malpensa Construction	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano	51.646
Dufrital SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	258.250
CID Italia SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	208.000
SACBO SpA	Largo Belotti , 16 - Bergamo	17.010.000
SEA Service Srl	Via Val Formazza, 10 - Milano	105.000
Malpensa Logistica Europa SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000
Disma Spa	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000

Si riportano di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008, con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

				Metodo di Consolidamento		
Ragione Sociale	% Possesso al 31 dicembre 2010	% Possesso al 31 dicembre 2009	% Possesso al 31 dicembre 2008	Al 31 dicembre 2010	Al 31 dicembre 2009	Al 31 dicembre 2008
SEA Handling SpA	100%	100%	100%	Integrale	Integrale	Integrale
SEA Energia SpA	100%	100%	51%	Integrale	Integrale	Integrale
Consorzio Malpensa Construcion	51%	51%	51%	Integrale	Integrale	Integrale
Dufrital SpA	40%	40%	40%	Patr. Netto	Patr. Netto	Patr. Netto
CID Italia SpA	40%	40%	40%	Patr. Netto	Patr. Netto	Patr. Netto
SACBO SpA	30,979%	30,979%	49,979%	Patr. Netto	Patr. Netto	Patr. Netto
SEA Services Srl	30%	30%	0%	Patr. Netto	Patr. Netto	n/a
Malpensa Logistica Europa SpA	25%	25% (*)	100%	Patr. Netto	Patr. Netto	Integrale
Disma SpA	18,75%	18,75%	18,75%	Patr. Netto	Patr. Netto	Patr. Netto

(*) Al 31 dicembre 2009 le azioni effettivamente detenute da SEA rappresentavano il 72,7% del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa. Tuttavia, in virtù del contratto di cessione sottoscritto nel corso del 2009 (si veda paragrafo successivo), ai fini della predisposizione del bilancio consolidato 2009, la partecipazione è stata consolidata integralmente fino alla perdita di controllo e, al 31 dicembre 2009, è stata iscritta nella voce "imprese collegate", utilizzando come percentuale di possesso il 25%, e pertanto, valutata con il metodo del patrimonio netto.

In data 19 marzo 2009, SEA ha acquistato, al prezzo di Euro 4,4 milioni da A2A, il 49% di SEA Energia. Dopo tale operazione la partecipazione di SEA passa dal 51% al 100% del capitale sociale.

In data 24 febbraio 2009, SEA ha sottoscritto, al prezzo di Euro 40 milioni, il contratto di cessione del 19% della partecipazione in SACBO, riducendo così la sua quota di capitale sociale dal 49,979% al 30,979%. Tale operazione ha generato una plusvalenza sull'esercizio 2009 pari a Euro 26.433 migliaia.

In data 26 novembre 2009, SEA ha acquistato il 30% del capitale della società SEA Services al prezzo di Euro 120 migliaia.

In data 26 ottobre 2009, SEA ha sottoscritto un contratto di cessione fino al 75% del capitale sociale della controllata Malpensa Logistica Europa articolato in tre *tranche*, di cui una all'atto della firma e le altre due nel corso del 2010. Tuttavia ai fini del bilancio del Gruppo SEA questa operazione, secondo quanto disposto dallo IAS 27 paragrafo 33, costituisce un "*Multiple Arrangement*" e pertanto rappresenta, nella sostanza, una transazione unica che ha l'obiettivo di cedere il 75% del capitale sociale della società

determinando la perdita di controllo da parte del Gruppo SEA. Pertanto, nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2009, Malpensa Logistica Europa è stata consolidata integralmente fino alla data della perdita del controllo e successivamente iscritta tra le imprese collegate e valutata al patrimonio netto.

2.5 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 tradotte utilizzando il tasso di cambio in essere alla data della transazione.

Gli utili e le perdite su cambi generate dalla chiusura della transazione oppure dalla conversione effettuata a fine anno delle attività e delle passività in valuta sono iscritte a conto economico.

2.6 Criteri di valutazione

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Le attività 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 attività immateriali nei Bilanci Consolidati 2010, 2009, e 2008 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 *mark up* del 6% rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo. La logica di determinazione del *fair value* discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico " Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

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

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

gratuita devoluzione allo Stato alla scadenza della concessione dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;

ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni in concessione.

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

(b) Brevetti, concessioni, licenze, marchi, e diritti similari

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

(c) Computer software

I costi delle licenze software sono ammortizzati a quote costanti in 3 anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali includono beni di proprietà e beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato. Per quanto riguarda i beni gratuitamente devolvibili finanziati dal Gruppo, si rimanda al successivo Paragrafo.

Beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato

I beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato sono rappresentati da immobilizzazioni tecniche 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 del Gruppo 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 del Gruppo fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2041. Tali immobilizzazioni tecniche sono devolute a titolo gratuito all'Amministrazione dello Stato alla data di scadenza della Convenzione. Nel bilancio consolidato i cespiti finanziati attraverso contributi dallo Stato ai sensi della Legge 449/85 sono espressi al netto di tali contributi.

Beni di proprietà

I beni di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni tecniche acquisite a titolo oneroso dal Gruppo non soggette ad obbligo di devoluzione gratuita.

Gli immobili, impianti e macchinari relativamente sia ai beni di proprietà che a beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato 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 imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondano ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di una attività, applicando il criterio del "*component approach"*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. 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"*. I beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato sono ammortizzati nel periodo di durata della concessione o della loro vita utile dei componenti identificati se minore.

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

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

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.

PERDITE DI VALORE DI IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI E IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali 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 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.

INVESTIMENTI IMMOBILIARI

Tale voce comprende gli immobili di proprietà del Gruppo 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.

ATTIVITÀ FINANZIARIE

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

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

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

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

(a) *Attività finanziarie a fair value a conto economico*

Le attività finanziarie sono classificate in questa categoria se acquisite allo scopo di essere cedute nel breve termine. Le attività di questa categoria sono classificate come correnti e valutate al *fair value;* le variazioni di *fair value* sono riconosciute a conto economico nel periodo in cui sono rilevate, se significative.

(b) *Crediti e finanziamenti attivi*

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

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

(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita

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

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

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e le variazioni del *fair value* rilevate successivamente alla prima iscrizione sono trattate quali componenti del risultato economico-finanziario dell'esercizio.

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

CREDITI COMMERCIALI E ALTRI CREDITI

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

L'obiettiva evidenza di perdita di valore è verificata considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti contrattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di insolvenza della controparte. I crediti sono esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se nei periodi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è

utilizzato a fronte oneri; differentemente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del

valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stata effettuata la svalutazione.

RIMANENZE

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

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili, le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nello stato patrimoniale. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*.

ATTIVITÀ NON CORRENTI DESTINATE ALLA DISMISSIONE

Le attività non correnti e le attività correnti e non correnti dei gruppi in dismissione, il cui valore di iscrizione sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché attraverso l'uso continuativo, sono classificate come destinate alla vendita. Le attività non correnti destinate alla vendita, le attività correnti e non correnti afferenti a gruppi in dismissione e le passività direttamente associabili sono rilevate nello stato patrimoniale

separatamente dalle altre attività e passività dell'impresa.

Le attività non correnti destinate alla vendita non sono oggetto di ammortamento e sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il relativo *fair value*, ridotto degli oneri di vendita. L'eventuale differenza tra il valore di iscrizione e il *fair value* ridotto degli oneri di vendita è imputata a conto economico come svalutazione; le eventuali successive riprese di valore sono rilevate sino a concorrenza delle svalutazioni rilevate in precedenza, ivi incluse quelle riconosciute anteriormente alla qualificazione dell'attività come destinata alla vendita.

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 ad 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'imputazione 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 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.

FONDI RELATIVI AL PERSONALE

Fondi pensione

Le Società del Gruppo hanno in essere sia piani a contribuzione definita che piani a benefici definiti.

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 le perdite attuariali derivanti dai suddetti aggiustamenti e le variazioni delle ipotesi attuariali sono imputate direttamente nel conto economico.

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

della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. Il Gruppo contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

PASSIVITÀ FINANZIARIE

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutate al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

DEBITI COMMERCIALI E ALTRI DEBITI

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

RICONOSCIMENTO DEI RICAVI

I ricavi sono rilevati al *fair value* del corrispettivo ricevuto per le prestazioni di servizi della gestione ordinaria dell'attività del Gruppo. Il ricavo è riconosciuto al netto dell'imposta sul valore aggiunto degli incentivi e degli sconti.

I ricavi, principalmente riferibili alle prestazioni di servizi sono riconosciuti nel periodo contabile nel quale i servizi sono resi.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nel periodo 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 *mark up* del 6% rappresentativo della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo.

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20).

Contributi in conto capitale

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

Contributi in conto esercizio

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

RICONOSCIMENTO DEI COSTI

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

ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza ed 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 ed ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono conformemente a quanto previsto dalla nuova versione dello IAS 23.

IMPOSTE

Le imposte correnti sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad 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. 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 i "costi amministrativi".

DIVIDENDI

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'assemblea.

RISULTATO PER AZIONE

Base

Il risultato base per azione è calcolato dividendo il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio.

Diluito

Il risultato diluito per azione è calcolato dividendo il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie. Ai fini del calcolo dell'utile diluito per azione, la media ponderata delle azioni in circolazione è modificata assumendo la conversione di tutte le potenziali azioni aventi effetto diluitivo, mentre il risultato netto del Gruppo è rettificato per tenere conto degli effetti, al netto delle imposte, della conversione.

3. Stime e assunzioni

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

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili, che relativamente 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 attività materiali e immateriali sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

(c) Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi di natura legale 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 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 consolidato del Gruppo. Inoltre il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie 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.

(d) Crediti commerciali

Se vi è l'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l'apposizione di un fondo svalutazione crediti. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata sui fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

4. Gestione dei rischi

La strategia di *risk management* del Gruppo è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle performance finanziarie del Gruppo. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

La gestione dei suddetti rischi è svolta dalla capogruppo che identifica, valuta ed effettua la copertura dei rischi finanziari, in stretta collaborazione con le altre unità del Gruppo.

4.1 Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie.

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di *default* di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per il Gruppo SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie o assicurative a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali.

Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

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

Il credito complessivo al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 è garantito da fidejussioni bancarie, assicurative e depositi cauzionali rispettivamente per un valore complessivo pari a Euro 101,7 milioni, Euro 105,4 milioni e per Euro 116,0 milioni.

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

	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(Importi in migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	279.832	303.587	264.817
- di cui scaduto	216.363	234.604	222.483
Fondo svalutazione crediti commerciali	100.207	141.229	122.055
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.516	10.612	5.555
Totale Crediti Commerciali	190.141	172.970	148.317

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

(Importi in migliaai di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
da meno di 180 giorni	67.962	61.200	124.523
da oltre 180 giorni	148.401	173.404	97.960
Totale	**216.363**	**234.604**	**222.483**

Per l'esercizio 2008, i crediti scaduti (per entrambe le fasce di scadenze) si riferiscono principalmente al gruppo Alitalia. Tali crediti sono divenuti crediti scaduti oltre i 180 giorni nel corso dell'esercizio successivo.

La riduzione dello scaduto oltre i 180 giorni nel 2010, rispetto al 2009, deriva dalla definizione dei contenziosi per le infrastrutture centralizzate e dagli accordi conclusi con riferimento alla procedura di amministrazione straordinaria del gruppo Volare.

La dinamica del fondo svalutazione crediti nel corso del triennio risente dalla qualità dei crediti. In particolare con riferimento ai crediti scaduti oltre i 180 giorni alla fine dell'esercizio 2010, l'Emittente ritiene che gli stessi siano caratterizzati da un maggior grado di recuperabilità rispetto a quelli dell'esercizio 2009.

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 triennio 2008-2010 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

- rischio tasso di interesse;
- rischio tasso di cambio;
- 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 di riferimento.

L'esposizione a tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA fa ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un *range* di tassi (anche con l'individuazione di barriere), permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi.

Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *fair value* a conto economico.

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è suddiviso in finanziamenti a breve termine, di durata inferiore ai 12 mesi e correlati ad esigenze finanziarie ordinarie e in finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine e a breve, queste ultime costituite dalle quote in scadenza nei successivi 12 mesi).

Nella tabella seguente è riportato il debito finanziario a breve termine connesso a fabbisogni di tesoreria derivanti dalla significativa volatilità dei tempi di incasso dei crediti:

(importi in Euro migliaia)			al 31 dicembre 2010		al 31 dicembre 2009 Riesposto		al 31 dicembre 2008 Riesposto	
Finanziamento a breve	data di erogazione	data di scadenza	importo	tasso	importo	tasso	importo	tasso
SEA SPA:								
BPM - Linee di elasticità di cassa	25-nov-09	a vista	-	-	6.000	1,15%	-	-
BPM - Linee di elasticità di cassa	17-dic-08	17-gen-09	-	-	-	-	18.000	4,80%
BNL - Linee di elasticità di cassa	17-dic-10	a vista	12.000	1,29%	-	-	-	-
MPS -Linee di elasticità di cassa	26-nov-10	31-gen-11	7.000	1,36%	-	-	-	-
Banca Intesa - scoperto di c/c	21-dic-10	a vista	1.500	1,57%	-	-	-	-
Banca Intesa - scoperto di c/c	28-nov-08	09-gen-09	-	-	-	-	10.913	4,13%
Totale debito a breve di Gruppo			**20.500**	**1,34%**	**6.000**	**1,15%**	**28.913**	**4,55%**

Il debito a medio/lungo termine è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008 uno *spread* rispettivamente compreso fra lo 0,20% e l'1%, lo 0,20% e lo 0,70% e lo 0,20% e lo 0,45%, e non considera l'effetto delle operazioni copertura):

Euro Migliaia	Società	Data di erogazione	Data di scadenza	Tipo di Tasso	Al 31 dicembre 2010 Importo	Tasso	Al 31 dicembre 2009 Riesposto Importo	Tasso	Al 31 dicembre 2008 Riesposto Importo	Tasso
BEI 1a erogazione (a)	SEA	17/12/1996	15/09/2011	Fisso	3.499	7,70%	6.755	7,70%	9.784	7,70%
BEI 2a erogazione (a)	SEA	24/07/1998	15/03/2013	Fisso	7.687	5,27%	10.508	5,27%	13.193	5,27%
BEI 2a erogazione (a) (**) (***)	SEA	24/07/1998	15/03/2013	Variabile	6.456	1,43%	9.038	1,17%	11.620	3,68%
Totale finanziamenti BEI					**17.642**	**4,35%**	**26.301**	**4,48%**	**34.597**	**5,42%**
BEI/Pool Cariplo 1a erogazione (**) (***)	SEA	17/12/1996	15/09/2011	Variabile	1.549	1,41%	3.099	1,15%	4.648	3,66%
BEI/Pool Cariplo 2ª erogazione (***)	SEA	20/06/1997	15/03/2012	Variabile	2.324	1,41%	3.874	1,15%	5.423	3,66%
BEI/Pool Cariplo 2ª erogazione	SEA	20/06/1997	15/03/2012	Fisso	3.116	7,57%	5.009	7,57%	6.767	7,57%
BEI/Pool Cariplo 3ª erogazione	SEA	08/08/1997	15/03/2012	Fisso	6.037	6,67%	9.743	6,67%	13.215	6,67%
BEI/Pool Cariplo 4ª erogazione	SEA	08/04/1998	15/03/2013	Fisso	15.614	5,44%	21.296	5,44%	26.681	5,44%
Totale finanziamenti BEI/Pool Cariplo					**28.640**	**5,39%**	**43.021**	**5,27%**	**56.734**	**5,66%**
BEI/BIIS(ex Comit) 1ª erogazione	SEA	26/08/1999	15/03/2014	Fisso	7.000	3,14%	9.000	3,14%	11.000	3,72%
BEI/BIIS(ex Comit) 2a erogazione (*) (**) (***)	SEA	30/11/2000	15/09/2015	Variabile	5.000	1,36%	6.000	1,10%	7.000	3,61%
BEI/BIIS(ex Comit) 3a erogazione (*) (**) (***)	SEA	17/03/2003	15/09/2017	Variabile	16.211	1,36%	18.526	1,10%	20.842	3,61%
Totale finanziamenti BEI/BIIS					**28.211**	**1,80%**	**33.526**	**1,64%**	**38.842**	**3,64%**
BEI/BNL 1ª erogazione (***)	SEA	22/11/1999	15/09/2014	Variabile	8.000	1,31%	10.000	1,05%	12.000	3,56%
BEI/BNL 2a erogazione (*) (**) (***)	SEA	11/08/2000	15/03/2015	Variabile	4.500	1,31%	5.500	1,05%	6.500	3,56%
BEI/BNL 3ª erogazione	SEA	14/01/2002	15/09/2009	Variabile	-		-		2.000	3,56%
BEI/BNL 4a erogazione (*) (**) (***)	SEA	08/05/2003	15/03/2018	Variabile	8.734	1,31%	9.898	1,05%	11.063	3,56%
BEI/BNL 13/06/2006 1ª erogazione	SEA	04/09/2006	04/09/2026	Variabile	11.000	1,36%	11.000	1,10%	11.000	3,61%
BEI/BNL 13/06/2006 2ª erogazione	SEA	04/09/2006	04/09/2026	Variabile	11.000	1,36%	11.000	1,10%	11.000	3,61%
BEI/BNL 13/06/2006 3ª erogazione	SEA	04/09/2006	04/09/2026	Variabile	11.000	1,36%	11.000	1,10%	11.000	3,61%
BEI/BNL 13/06/2006 4a erogazione (**) (***)	SEA	04/09/2006	04/09/2026	Variabile	12.000	1,36%	12.000	1,10%	12.000	3,61%
BEI/BNL 13/06/2006 5a erogazione (**) (***)	SEA	04/09/2006	04/09/2026	Variabile	12.000	1,36%	12.000	1,10%	12.000	3,61%
BEI/BNL 2007 1a erogazione (**) (***)	SEA	07/03/2007	07/03/2027	Variabile	11.000	1,36%	11.000	1,10%	11.000	3,61%
BEI/BNL 2007 2ª erogazione	SEA	07/03/2007	07/03/2027	Variabile	11.000	1,36%	11.000	1,10%	11.000	3,61%
Totale finanziamenti BEI/BNL					**100.234**	**1,35%**	**104.398**	**1,08%**	**110.563**	**3,60%**
BEI/Unicredit 1a erogazione	SEA	08/09/2007	08/09/2027	Variabile	10.000	1,21%	10.000	1,15%	10.000	3,61%
BEI/Unicredit 2a erogazione	SEA	08/09/2007	08/09/2027	Variabile	10.000	1,21%	10.000	1,15%	10.000	3,61%
BEI/Unicredit 3a erogazione	SEA	16/02/2009	15/09/2028	Variabile	15.000	1,44%	15.000	1,15%	-	0,00%
Totale finanziamenti BEI/Unicredit					**35.000**	**1,31%**	**35.000**	**1,15%**	**20.000**	**3,61%**
Unicredit/Mediobanca, di cui:										
- quota non swappata	SEA	08/03/2006	08/03/2013	Variabile	52.500	1,51%	52.500	1,76%	52.500	5,53%
- quota non swappata (*) (**) (***)	SEA	08/03/2006	08/03/2013	Variabile	50.000	1,51%	50.000	1,76%	50.000	5,53%
Totale finanziamenti Unicredit/Mediobanca					**102.500**	**1,51%**	**102.500**	**1,76%**	**102.500**	**5,53%**
BPM	SEA Energia	20/06/2003	31/12/2014	Variabile	8.342	1,91%	9.813	1,91%	10.752	5,92%
BPM/Unicredit	SEA Energia	20/06/2006	30/06/2014	Variabile	18.476	1,75%	21.526	2,10%	23.000	5,90%
Totale debiti finanziari a lungo termine (inclusa quota corrente)					**339.045**		**376.085**		**396.988**	

Note

(a) soggetto a fidejussione FEI

(*) Tranche soggetta a swap nel 2010

(**) Tranche soggetta a swap nel 2009

(***) Tranche soggetta a swap nel 2008

Si precisa che il costo medio del debito finanziario lordo di Gruppo a medio/lungo termine, comprensivo delle operazioni di copertura dal rischio tasso, per gli esercizi al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008 è pari rispettivamente al 2,67%, 3,17% e 4,73%.

Il *fair value* dei debiti a medio/lungo termine verso le banche, pari rispettivamente al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008 ad Euro 346.322 migliaia, Euro 375.514 migliaia, ed Euro 410.830 migliaia è stato calcolato nel seguente modo:

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

Nelle tabelle seguenti sono indicati gli strumenti derivati utilizzati dal Gruppo SEA per la copertura del rischio tasso di interesse (valutati contabilmente secondo il *fair value* a conto economico):

(importi in Euro migliaia)

Tipologia	Nozionale di stipula	Debito residuo al 31/12/2010	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	*Fair value* al 31/12/2010
Step up Collar knock out swap	30.729	-	25/06/2004	15/03/2005	15/09/2010	-
	50.000	50.000	08/05/2006	13/09/2006	13/03/2011	(704)
Plain vanilla	22.000	16.211	31/05/2006	15/03/2007	15/03/2011	(212)
	11.645	8.734	07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011	(109)
	17.500	9.500	07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011	(117)
	12.000	-	11/07/2007	17/09/2007	15/09/2010	-
	12.000	-	20/07/2007	17/09/2007	15/09/2010	-
Collar swap	11.000	-	04/09/2007	17/09/2007	15/09/2010	-
Totale		**84.445**				**(1.142)**

(importi in Euro migliaia)

Tipologia	Nozionale di stipula	Debito residuo al 31/12/2009 Riesposto	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	*Fair value* al 31/12/2009 Riesposto
	31.620	13.873	25/06/2004	15/09/2004	15/09/2009	-
Step up Collar knock out swap	30.729	12.137	25/06/2004	15/03/2005	15/09/2010	(321)
	50.000	50.000	08/05/2006	13/09/2006	13/03/2011	(1.967)
Plain vanilla	22.000	18.526	31/05/2006	15/03/2007	15/03/2011	(638)
	11.645	9.898	07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011	(324)
	17.500	11.500	07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011	(361)
	12.000	12.000	11/07/2007	17/09/2007	15/09/2010	(382)
	12.000	12.000	20/07/2007	17/09/2007	15/09/2010	(383)
Collar swap	11.000	11.000	04/09/2007	17/09/2007	15/09/2010	(323)
Totale		**150.934**				**(4.698)**

(importi in Euro migliaia)

Tipologia	Nozionale di stipula	Debito residuo al 31/12/2008 Riesposto	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	*Fair value* al 31/12/2008 Riesposto
	31.620	16.268	25/06/2004	15/09/2004	15/09/2009	(309)
Step up Collar knock out swap	30.729	17.421	25/06/2004	15/03/2005	15/09/2010	4
	50.000	50.000	08/05/2006	13/09/2006	13/03/2011	(861)
	22.000	20.842	31/05/2006	15/03/2007	15/03/2011	(300)
Plain vanilla	17.500	11.063	07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011	(148)
	11.645	13.500	07/06/2006	15/09/2006	15/03/2011	(163)
	12.000	12.000	11/07/2007	17/09/2007	15/09/2010	(325)
	12.000	12.000	20/07/2007	17/09/2007	15/09/2010	(324)
Collar swap	11.000	11.000	04/09/2007	17/09/2007	15/09/2010	(247)
Totale		**164.094**				**(2.672)**

Note:
- Il segno "-" indica il costo del Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere.
- Il segno "+" indica il premio del Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere.

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 *commodity*

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas e marginalmente energia elettrica. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni si manifestano tanto direttamente quanto indirettamente, mediante formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing*. I rischi si evidenziano anche nella fase di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell'energia elettrica venduta a terzi.

Si segnala che a fine 2010 il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio che sono in fase di analisi e valutazione per gli esercizi futuri.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, mediante la tesoreria centralizzata di Gruppo, le risorse finanziare disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha ottenuto delle linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

Al 31 dicembre 2010 il Gruppo SEA dispone di linee di credito deliberate per Euro 242,6 milioni, di cui irrevocabili non utilizzate per Euro 170 milioni (Euro 170 milioni al 31 dicembre 2009 ed Euro 185 milioni al 31 dicembre 2008), così ripartite: Euro 120 milioni di linee di credito non *revolving* (Euro 120 milioni al 31 dicembre 2009 ed Euro 135 milioni al 31 dicembre 2008) intermediate da primari istituti bancari su raccolta BEI, correlate alla realizzazione di interventi infrastrutturali sullo scalo di Malpensa ed Euro 50 milioni (Euro 50 milioni al 31 dicembre 2009 e 2008) di una linea di credito *revolving* (utilizzabile in *tranche* di durata compresa fra i 3 e i 12 mesi).

Al 31 dicembre 2010 il Gruppo SEA dispone di Euro 23,5 milioni di disponibilità liquide investite in conti correnti ordinari e di tesoreria (Euro 25,8 milioni al 31 dicembre 2009 ed Euro 29,9 milioni al 31 dicembre 2008).

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 (avvalendosi anche di rapporti di *factoring* indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa).

Le tabelle seguenti evidenziano la composizione e la scadenza dei debiti finanziari (capitale, interessi e strumenti derivati) e commerciali in essere per il triennio 2008-2010:

(importi in Euro migliaia)	Al 31 dicembre 2010				
	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anno < 5 anni	> 5 anni	Totale
Passività					
Indebitamento finanziario lordo	75,8	171,2	49,5	119,5	416,0
Debiti commerciali	148,4	-	-	-	148,4
Totale debito	**224,2**	**171,2**	**49,5**	**119,5**	**564,4**

(importi in Euro migliaia)	Al 31 dicembre 2009 Riesposto				
	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anno < 5 anni	> 5 anni	Totale
Passività					
Indebitamento finanziario lordo (*)	54,8	90,4	171,9	142,5	459,6
Debiti commerciali	149,8	-	-	-	149,8
Totale debito	**204,6**	**90,4**	**171,9**	**142,5**	**609,4**

(importi in Euro migliaia)	Al 31 dicembre 2008 Riesposto				
	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anno < 5 anni	> 5 anni	Totale
Passività					
Indebitamento finanziario lordo (*)	82,1	100,4	180,3	155,1	517,9
Debiti commerciali	169,8	-	-	-	169,8
Totale debito	**251,9**	**100,4**	**180,3**	**155,1**	**687,7**

(*) Relativamente all'indebitamento finanziario lordo si segnala che tali valori non includono le linee di anticipazione di crediti verso lo Stato, che risultavano utilizzate per Euro 22,5 milioni al 31 dicembre 2009 ed Euro 55,9 milioni al 31 dicembre 2008, e il cui rimborso è correlato all'incasso di tali crediti da parte di SEA. Gli utilizzi delle linee di anticipazione di crediti verso lo Stato sono stati rimborsati nel maggio 2011, a seguito dell'incasso di una corrispondente *tranche* di crediti dallo Stato.

4.4 Sensitivity

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

In particolare l'analisi ha considerato:

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

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

a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico del Gruppo SEA, al 31 dicembre 2010, 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di -50 *basis point*.

b) Metodi di calcolo:

- la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi; l'incremento/ decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto all'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(importi in Euro migliaia)	Al 31 dicembre 2010		Al 31 dicembre 2009 Riesposto		Al 31 dicembre 2008 Riesposto	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	(155,78)	162,40	(130,65)	130,65	(179,85)	179,85
Finanziamenti (interessi passivi) *	1.588,73	(1.588,73)	1.824,04	(1.824,04)	1.608,78	(1.608,78)
Strumenti derivati di copertura (flussi)**	(677,30)	677,30	(696,32)	761,88	(630,46)	731,60
Strumenti derivati di copertura (fair value)	(211,92)	211,49	(835,00)	689,00	(1.289,34)	1.242,66

* + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

** + = ricavo da copertura; - = costo da copertura

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* condotta sui conti correnti nel 2010 influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato, che nel caso di una variazione di -50 *basis point* risulterebbero negativi e pertanto sono stati posti uguali a zero.

Con riferimento agli esercizi 2009 e 2008 si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* influiscono alcuni strumenti derivati di copertura con floor e cap che reagiscono in modo differenziato alle variazioni di +50 e di -50 *basis points* dei tassi di mercato.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari, riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente. Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello degli indici finanziari determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato *spread* predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

Alle date contrattualmente previste e per il triennio in oggetto i *covenants* su tali finanziamenti risultano rispettati.

5. Classificazione degli strumenti finanziari

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 del Gruppo:

Migliaia di Euro	Al 31 dicembre 2010					
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita	-	-	-	15.726	-	15.726
Altri crediti non correnti	-	-	1.187	-	-	1.187
Crediti commerciali	-	-	190.141	-	-	190.141
Altri crediti correnti	-	-	22.662	-	-	22.662
Cassa e disponibilità liquide	-	-	23.465	-	-	23.465
Totale	**-**	**-**	**237.455**	**15.726**	**-**	**253.181**
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing	-	-	-	-	301.252	301.252
Passività finanziarie non correnti per leasing	-	-	-	-	3.128	3.128
Debiti Commerciali	-	-	-	-	148.415	148.415
Debiti per imposte dell'esercizio	-	-	-	-	41.351	41.351
Altri debiti correnti	-	-	-	-	87.413	87.413
Passività finanziarie correnti esclusi leasing	1.142	-	-	-	71.510	72.652
Passività finanziarie correnti per leasing	-	-	-	-	631	631
Totale	**1.142**	**-**	**-**	**-**	**653.700**	**654.842**

Migliaia di Euro	Al 31 dicembre 2009 Riesposto					
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita	-	-	-	9.915	-	9.915
Altri crediti non correnti	-	-	1.578	-	-	1.578
Crediti commerciali	-	-	172.970	-	-	172.970
Altri crediti correnti	-	-	48.716	-	-	48.716
Cassa e disponibilità liquide	-	-	25.774	-	-	25.774
Totale	**-**	**-**	**249.038**	**9.915**	**-**	**258.953**
Passività finanziarie non correnti	-	-	-	-	339.061	339.061
Debiti Commerciali	-	-	-	-	149.843	149.843
Debiti per imposte dell'esercizio	-	-	-	-	44.004	44.004
Altri debiti correnti	-	-	-	-	87.272	87.272
Passività finanziarie correnti	4.698	-	-	-	68.069	72.767
Totale	**4.698**	**-**	**-**	**-**	**688.249**	**692.947**

Migliaia di Euro	Al 31 dicembre 2008 Riesposto					
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita	-	-	-	9.915	-	9.915
Altri crediti non correnti	-	-	1.704	-	-	1.704
Crediti commerciali	-	-	148.317	-	-	148.317
Altri crediti correnti	-	-	95.222	-	-	95.222
Cassa e disponibilità liquide	-	-	29.922	-	-	29.922
Totale	**-**	**-**	**275.165**	**9.915**	**-**	**285.080**
Passività finanziarie non correnti	-	-	-	-	360.603	360.603
Debiti Commerciali	-	-	-	-	169.742	169.742
Debiti per imposte dell'esercizio	-	-	-	-	43.400	43.400
Altri debiti correnti	-	-	-	-	72.225	72.225
Passività finanziarie correnti	2.672	-	-	-	127.124	129.796
Totale	**2.672**	**-**	**-**	**-**	**773.094**	**775.766**

5.1 Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto dal Gruppo per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

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

Nella tabella di seguito rappresentata vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* per i Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008:

Euro Migliaia	Al 31 dicembre 2010		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita		15.700	26
Strumenti finanziari derivati		1.142	
Totale	-	16.842	26

Euro Migliaia	Al 31 dicembre 2009 Riesposto		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita		7.500	2415
Strumenti finanziari derivati		4.698	
Totale	-	12.198	2.415

Euro Migliaia	Al 31 dicembre 2008 Riesposto		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita		7.500	2.415
Strumenti finanziari derivati		2.672	
Totale	-	10.172	2.415

6. Informativa per settori operativi

L'identificazione dei settori operativi e delle relative informazioni riportate nel presente paragrafo si è basata sugli elementi che il *management* utilizza per prendere le proprie decisioni operative. In particolare, la rendicontazione interna rivista ed utilizzata periodicamente dai più alti livelli decisionali del Gruppo prende a riferimento le seguenti unità di *business*, meglio descritte nella Nota 1 "Informazioni generali": *aviation*, *non aviation*, *handling* ed energia.

Si precisa che la *business unit handling* include, con riferimento agli esercizi 2009 e 2008, anche l'attività di Logistica, svolta attraverso la controllata Malpensa Logistica Europa. Tale società non è più consolidata integralmente a partire dalla data in cui SEA ha perso il controllo della stessa, a seguito della cessione del 75% della stessa. Di seguito si riportano le principali informazioni finanziarie per ciascun settore di attività:

Valori in Euro migliaia	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010					
	Aviation	***Non Aviation***	***Handling***	***Energia***	**Elisioni**	**Totale**
Ricavi di gestione verso Terzi	260.719	154.495	126.060	24.517		565.791
Ricavi di gestione intersettoriali	9.846	15.406	13.398	28.389	(67.039)	-
Ricavi per lavori su beni in concessione	48.366					48.366
Totale ricavi	**318.931**	**169.901**	**139.458**	**52.906**	**(67.039)**	**614.157**
Margine operativo lordo (EBITDA)	47.203	84.251	7.175	12.414		151.043
Ammortamenti	(19.138)	(12.665)	(1.477)	(3.633)		(36.913)
Accantonamenti e svalutazioni	(11.706)	(637)	(3.611)	(311)		(16.265)
Risultato operativo						**97.865**
Proventi (oneri) da partecipazioni						5.567
Proventi (oneri) finanziari						(1.019)
Imposte dell'esercizio						(39.280)
Risulato netto						**63.133**
Partecipazioni in società collegate	29.048	4.845	1.763	-		35.656
Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali	48.366	30.226	1.147	1.302		81.041
Immobilizzazioni immateriali	705.114	6.205	991	-		712.310
Immobilizzazioni materiali	-	179.777	2.742	63.797		246.316

Valori in Euro migliaia	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 Riesposto					
	Aviation	***Non Aviation***	***Handling***	***Energia***	**Elisioni**	**Totale**
Ricavi di gestione verso Terzi	269.024	148.930	134.304	18.476		570.734
Ricavi di gestione intersettoriali	10.992	17.999	12.787	27.720	(69.498)	-
Ricavi per lavori su beni in concessione	31.144					31.144
Totale Ricavi	**311.160**	**166.929**	**147.091**	**46.196**	**(69.498)**	**601.878**
Margine operativo lordo (EBITDA)	59.735	95.337	(21.148)	8.839		142.763
Ammortamenti	(20.290)	(14.176)	(1.526)	(4.829)		(40.821)
Accantonamenti e svalutazioni	(26.644)	(4.644)	(8.256)	(518)		(40.062)
Risultato operativo						**61.880**
Proventi (oneri) da partecipazioni						35.394
Proventi (oneri) finanziari						(20.684)
Imposte dell'esercizio						(22.865)
Risulato netto						**53.725**
Partecipazioni in società collegate	24.757	9.723	1.763	-		36.243
Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali	31.144	17.414	1.144	3.620		53.322
Immobilizzazioni immateriali	679.990	5.035	1.525	-		686.550
Immobilizzazioni materiali	-	169.474	2.538	66.096		238.108

Valori in Euro migliaia	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 Riesposto					
	Aviation	***Non Aviation***	***Handling***	***Energia***	**Elisioni**	***Totale***
Ricavi di gestione verso Terzi	285.543	160.726	158.006	17.512		621.787
Ricavi di gestione intersettoriali	13.498	14.583	14.495	31.972	(74.548)	-
Ricavi per lavori su beni in concessione	39.122					39.122
Totale Ricavi	**338.163**	**175.309**	**172.501**	**49.484**	**(74.548)**	**660.909**
Margine operativo lordo (EBITDA)	79.000	116.368	(31.084)	7.773		172.057
Ammortamenti	(20.850)	(15.994)	(3.729)	(6.534)		(47.107)
Accantonamenti e svalutazioni	(39.297)	(4.813)	(25.363)	(1.220)		(70.693)
Risultato operativo						**54.257**
Proventi (oneri) da partecipazioni						11.124
Proventi (oneri) finanziari						(37.685)
Imposte dell'esercizio						(14.946)
Risulato netto						**12.750**
Partecipazioni in società collegate	35.989	4.149	-			40.138
Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali	39.122	7.063	4.756	15.454		66.395
Immobilizzazioni immateriali	675.440	4.263	1.037	-		680.740
Immobilizzazioni materiali	-	167.613	3.673	69.842		241.128

Le partecipazioni in società collegate sono state così ripartite per *business unit*:

- *aviation*: SACBO e Disma;
- *non aviation*: Dufrital, CID e SEA Services (quest'ultima solo al 31 dicembre 2010 e al 31 dicembre 2009);
- *handling*: Malpensa Logistica Europa (al 31 dicembre 2010 e al 31 dicembre 2009);
- energia: nessuna partecipazione.

7. Note alla situazione patrimoniale e finanziaria

7.1 Immobilizzazioni immateriali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni per il triennio 2008-2010 relative alle immobilizzazioni immateriali:

(importi in migliaia di Euro)

Immobilizzazioni immateriali	31 dicembre 2009 Riesposto	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche lavori in corso e immobilizz. materiali	Distruzioni/ Insussist./ Vendite	Ammortamenti	Svalutazioni / Ripristini	31 dicembre 2010
Valore lordo							
Beni in concessione	946.477	2.250	25.657	1.279		2.764	978.427
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	2.121	46.116	(27.178)	(6.626)			14.433
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	32.163	2.990					35.153
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.196	483					1.679
Altre	15.262						15.262
Valore lordo	**997.219**	**51.839**	**(1.521)**	**(5.347)**	**-**	**2.764**	**1.044.954**
Fondo ammortamento							
Beni in concessione	(268.608)				(19.138)		(287.746)
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	-						-
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	(26.799)				(2.837)		(29.636)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	-						-
Altre	(15.262)						(15.262)
Fondo ammortamento	**(310.669)**	**-**	**-**	**-**	**(21.975)**	**-**	**(332.644)**
Valore netto							
Beni in concessione	677.869	2.250	25.657	1.279	(19.138)	2.764	690.681
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	2.121	46.116	(27.178)	(6.626)	-	-	14.433
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	5.364	2.990	-	-	(2.837)	-	5.517
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.196	483	-	-	-	-	1.679
Altre	-	-	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	**686.550**	**51.839**	**(1.521)**	**(5.347)**	**(21.975)**	**2.764**	**712.310**

(importi in migliaia di Euro)

Immobilizzazioni immateriali	31 dicembre 2008 Riesposto	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche da lavori in corso	Distruzioni/ Insussist./ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2009 Riesposto
Valore lordo						
Beni in concessione	883.408		69.373	(6.304)		946.477
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	40.350	31.144	(69.373)			2.121
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	28.136		4.027			32.163
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.905	3.318	(4.027)			1.196
Altre	15.262					15.262
Valore lordo	**969.061**	**34.462**	**-**	**(6.304)**	**-**	**997.219**
Fondo ammortamento						
Beni in concessione	(248.318)				(20.290)	(268.608)
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	-					-
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	(24.741)				(2.058)	(26.799)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	-					-
Altre	(15.262)					(15.262)
Fondo ammortamento	**(288.321)**	**-**	**-**	**-**	**(22.348)**	**(310.669)**
Valore netto						
Beni in concessione	635.090	-	69.373	(6.304)	(20.290)	677.869
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	40.350	31.144	(69.373)	-	-	2.121
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	3.395	-	4.027	-	(2.058)	5.364
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.905	3.318	(4.027)	-	-	1.196
Altre	-	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	**680.740**	**34.462**	**-**	**(6.304)**	**(22.348)**	**686.550**

(importi in migliaia di Euro)

Immobilizzazioni immateriali	1 gennaio 2008 Riesposto	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche da lavori in corso	Distruzioni/Insus sist./Vendite	Ammortamenti	Riclassifica attività destinate alla dismissione	31dic2008 Riesposto
Valori lordi							
Beni in concessione	864.085	-	25.524	(6.201)			883.408
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	25.953	39.122	(25.524)	799			40.350
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	25.734	92	2.459			(149)	28.136
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.025	3.357	(2.459)			(18)	1.905
Altre	15.693	109		(12)		(528)	15.262
Valore lordo	**932.490**	**42.680**	**-**	**(5.414)**	**-**	**(695)**	**969.061**
Fondo ammortamento							
Beni in concessione	(231.908)			4.440	(20.850)		(248.318)
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	-						-
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	(22.564)				(2.177)		(24.741)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	-				-		-
Altre	(15.175)				(87)		(15.262)
Fondo ammortamento	**(269.647)**	**-**	**-**	**4.440**	**(23.114)**	**-**	**(288.321)**
Valori netti							
Beni in concessione	632.177	-	25.524	(1.761)	(20.850)	-	635.090
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	25.953	39.122	(25.524)	799	-	-	40.350
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	3.170	92	2.459	-	(2.177)	(149)	3.395
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.025	3.357	(2.459)	-	-	(18)	1.905
Altre	518	109	-	(12)	(87)	(528)	-
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	**662.843**	**42.680**	**-**	**(974)**	**(23.114)**	**(695)**	**680.740**

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per Euro 690.681 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 677.869 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 635.090 migliaia al 31 dicembre 2008. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento del 2010, 2009 e 2008 è pari rispettivamente ad Euro 19.138 migliaia, Euro 20.290 migliaia ed Euro 20.850 migliaia.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA non detiene il controllo, ma ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 19.

Gli investimenti correlati allo sviluppo del settore *aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12 sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, hanno principalmente riguardato:

- nell'esercizio 2008: (i) la realizzazione di opere propedeutiche all'ampliamento di Milano Malpensa 1 e la conversione di Milano Malpensa 2 alle attività di servizio al traffico *low cost* di alta fascia, nonché (ii) il proseguimento dei lavori per la realizzazione del nuovo "raccordo sud", iniziati nel 2007;
- nell'esercizio 2009: (i) la prosecuzione delle opere per l'ampliamento di Milano Malpensa 1 e l'avvio delle opere per la realizzazione del Terzo satellite, la conclusione degli adeguamenti di Milano Malpensa 2 al traffico *low cost* e (ii) la conclusione dei lavori relativi al "raccordo sud";
- nell'esercizio 2010: (i) la prosecuzione delle opere di ampliamento di Milano Malpensa 1 e relative al Terzo satellite, e (ii) la progettazione delle finiture civili ed impiantistiche dell'aerostazione passeggeri.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, pari ad Euro 5.517 migliaia 31 dicembre 2010 (Euro 5.364 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 3.395 migliaia al 31 dicembre 2008), si riferiscono ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale, e all'acquisto di componenti *software*. Nello specifico, gli investimenti correlati ai diritti di brevetto e opere dell'ingegno hanno principalmente riguardato nel corso del 2008 il *software* PEGASO, nel corso del 2009 la realizzazione del nuovo sistema di fidelizzazione dei clienti (c.d carta *loyalty*) e nel 2010 lo sviluppo della nuova versione del sistema ERP di *facility management*.

Come già evidenziato, il Gruppo, a partire dall'esercizio 2010, ha applicato l'interpretazione IFRIC 12 "accordi per servizi in concessione". Ciò ha comportato, nel bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2010, la rideterminazione degli effetti che si sarebbero avuti al 1 gennaio 2009.

Nell'ambito dell'operazione finalizzata alla quotazione delle azioni di SEA sul MTA , in considerazione del fatto che il Regolamento CE 809/2004 richiede la presentazione dei dati finanziari relativi agli ultimi tre esercizi, si è resa necessaria la predisposizione di un nuovo documento che, come previsto dai principi contabili di riferimento, applicasse in modo omogeneo, l'interpretazione "IFRIC 12" a far data dall'inizio del primo esercizio comparativo presentato (ovvero dal 1 gennaio 2008, anziché dal 1 gennaio 2009).

Si rileva inoltre che l'anticipazione della applicazione dell'IFRIC 12, a far data dal 1 gennaio 2008, ha richiesto alcune modifiche alla metodologia di verifica delle perdite di valore (c.d. *impairment*); infatti le attività di bilancio precedentemente iscritte tra i beni materiali o immateriali a titolo individuale, sono ora state raggruppate in una sola unica attività immateriale rappresentativa del valore della concessione per l'esercizio della attività aeroportuale. In particolare, l'IFRIC 12, a far data dalla sua applicazione, ha modificato, ampliandolo, il perimetro di *cash generating unit*, rispetto a quello precedentemente identificato.

Le svalutazioni per perdite di valore contabilizzate nei periodi precedenti all'applicazione dell'IFRIC 12 sono state considerate come parte integrante nella determinazione del valore contabile della concessione al 1 gennaio 2008.

Il valore contabile della concessione alla data di applicazione dell'IFRIC 12, riportato nelle tabelle sopra esposte, si qualifica pertanto quale nuovo importo di costo contabile

di riferimento cui viene opportunamente dedotto, per gli esercizi a seguire, l'adeguato onere di ammortamento.

Si precisa che, anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business*, rispettivamente, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

7.2 Immobilizzazioni materiali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni per il triennio 2008-2010 relative alle immobilizzazioni materiali:

(importi in migliaia di Euro)

Immobilizzazioni materiali	31 dicembre 2009 riesposto	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche	Distruzioni/Insuss/vend	Ammortamento	31 dicembre 2010
Valori Lordi						
Terreni e Fabbricati	221.006	49	(8.801)	(1.066)		211.188
Impianti e macchinari	125.632	97	2.995	(9.857)		118.867
Attrezzature industriali e commerciali	47.559	547	-	(931)		47.175
Altri beni	93.272	2.425	2.675	(2.766)		95.606
Immobilizzazioni in corso ed acconti	12.097	26.084	4.652	221		43.054
Totale Valori Lordi	**499.566**	**29.202**	**1.521**	**(14.399)**	**-**	**515.890**
Fondi ammortamenti e svalutazioni						
Terreni e Fabbricati	(69.637)		**117**	585	(5.844)	(74.779)
Impianti e macchinari	(62.252)			2.275	(3.698)	(63.675)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.190)			1.043	(1.341)	(46.488)
Altri beni	(83.336)			2.712	(3.965)	(84.589)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	(43)			-	-	(43)
Totale Fondi ammortamento e svalutazione	**(261.458)**	**-**	**117**	**6.615**	**(14.848)**	**(269.574)**
Valori Netti						
Terreni e Fabbricati	151.369	49	(8.684)	(481)	(5.844)	136.409
Impianti e macchinari	63.380	97	2.995	(7.582)	(3.698)	55.192
Attrezzature industriali e commerciali	1.369	547	-	112	(1.341)	687
Altri beni	9.936	2.425	2.675	(54)	(3.965)	11.017
Immobilizzazioni in corso ed acconti	12.054	26.084	4.652	221	-	43.011
Totale valori netti	**238.108**	**29.202**	**1.638**	**(7.784)**	**(14.848)**	**246.316**

(importi in migliaia di Euro)

Immobilizzazioni materiali	31 dicembre 2008 riesposto	Incrementi dell'esercizio	Riclassifica da imm. In corso	Distruzioni/ Insuss/ vendite	Ammortamento	31 dicembre 2009 riesposto
Valori Lordi						
Terreni e Fabbricati	211.518	8	10.259	(779)		221.006
Impianti e macchinari	121.581	200	16.417	(12.566)		125.632
Attrezzature industriali e commerciali	48.083	862	-	(1.386)		47.559
Altri beni	99.067	1.634	746	(8.175)		93.272
Immobilizzazioni in corso ed acconti	25.044	16.156	(27.422)	(1.681)		12.097
Totale Valori Lordi	**505.293**	**18.860**	**-**	**(24.587)**	**-**	**499.566**
Fondi ammortamenti e svalutazioni						
Terreni e Fabbricati	(64.206)			1.769	(7.200)	(69.637)
Impianti e macchinari	(66.160)			9.997	(6.089)	(62.252)
Attrezzature industriali e commerciali	(47.027)			1.361	(524)	(46.190)
Altri beni	(86.729)			7.992	(4.599)	(83.336)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	(43)			-	-	(43)
Totale Fondi ammortamento e svalutazione	**(264.165)**	**-**	**-**	**21.119**	**(18.412)**	**(261.458)**
Valori Netti						
Terreni e Fabbricati	147.312	8	10.259	990	(7.200)	151.369
Impianti e macchinari	55.421	200	16.417	(2.569)	(6.089)	63.380
Attrezzature industriali e commerciali	1.056	862	-	(25)	(524)	1.369
Altri beni	12.338	1.634	746	(183)	(4.599)	9.936
Immobilizzazioni in corso ed acconti	25.001	16.156	(27.422)	(1.681)	-	12.054
Totale valori netti	**241.128**	**18.860**	**-**	**(3.468)**	**(18.412)**	**238.108**

(importi in migliaia di Euro)

Immobilizzazioni materiali	1 gennaio 2008 riesposto	Incrementi dell'esercizio	Riclassifica da imm. In corso	Distruzioni/Insus s/vend	Svalutazioni	Ammortamento	Riclassifica attività non correnti destinate alla dismissione	31 dicembre 2008 riesposto
Valori Lordi								
Terreni e Fabbricati	204.551	1	8.305	-			(1.339)	211.518
Impianti e macchinari	123.441	809	2.723	2			(5.394)	121.581
Attrezzature industriali e commerciali	48.148	1.061	70	(306)			(890)	48.083
Altri beni	106.611	3.222	1.166	(10.857)			(1.075)	99.067
Immobilizzazioni in corso ed acconti	20.090	18.622	(12.264)	(1.373)			(31)	25.044
Totale Valori Lordi	**502.841**	**23.715**	**-**	**(12.534)**	**-**	**-**	**(8.729)**	**505.293**
Fondi ammortamenti e svalutazioni								
Terreni e Fabbricati	(56.713)			68	(1.334)	(6.399)	172	(64.206)
Impianti e macchinari	(56.349)			(10)	(1.219)	(10.576)	1.994	(66.160)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.438)			116	(14)	(1.379)	688	(47.027)
Altri beni	(92.878)			10.869	**(12)**	(5.575)	867	(86.729)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	(43)			-	**-**	-	-	(43)
Totale Fondi ammortamento e svalutazione	**(252.421)**	**-**	**-**	**11.043**	**(2.579)**	**(23.929)**	**3.721**	**(264.165)**
Valori Netti								
Terreni e Fabbricati	147.838	1	8.305	68	(1.334)	(6.399)	(1.167)	147.312
Impianti e macchinari	67.092	809	2.723	(8)	(1.219)	(10.576)	(3.400)	55.421
Attrezzature industriali e commerciali	1.710	1.061	70	(190)	(14)	(1.379)	(202)	1.056
Altri beni	13.733	3.222	1.166	12	(12)	(5.575)	(208)	12.338
Immobilizzazioni in corso ed acconti	20.047	18.622	(12.264)	(1.373)	-	-	(31)	25.001
Totale valori netti	**250.420**	**23.715**	**-**	**(1.491)**	**(2.579)**	**(23.929)**	**(5.008)**	**241.128**

Le immobilizzazioni materiali non evidenziano il valore dei beni finanziati dallo Stato, pari a Euro 499,5 milioni, Euro 499,4 milioni ed Euro 489,1 milioni rispettivamente al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008.

Le immobilizzazioni materiali sono infatti rappresentate al netto di contributi ricevuti dallo Stato, in accordo con lo IAS 20.

Gli investimenti relativi agli esercizi 2008, 2009 e 2010 nel triennio hanno riguardato principalmente:

- nell'esercizio 2008: (i) la realizzazione per l'Aeroporto di Milano Linate di interventi di adeguamento e miglioramento delle aree commerciali e degli impianti di condizionamento, meccanici ed elettrici, (ii) il completamento della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate e l'acquisto delle nuove turbine a gas a maggiore efficienza per la Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa e (iii) l'avvio della realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano ("*P2 Executive*"), con la relativa viabilità, presso l'Aeroporto di Milano Linate e riqualifica del parcheggio esistente;
- nell'esercizio 2009: (i) la prosecuzione dei lavori di realizzazione del nuovo parcheggio multipiano ("*P2 Executive*") dell'Aeroporto di Milano Linate e (ii) la realizzazione di una nuova centrale frigorifera della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa;
- nell'esercizio 2010: (i) la realizzazione di interventi di ammodernamento delle aree commerciali e di servizio e (ii) il completamento dei lavori del nuovo parcheggio multipiano ("*P2 Executive*"), la riqualifica del parcheggio esistente dell'Aeroporto di Milano Linate e la realizzazione del parcheggio *low cost* dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

La svalutazione della voce "terreni e fabbricati" relativa all'esercizio 2008, pari a Euro 1.334 migliaia, si riferisce a investimenti su fabbricati non più utilizzati dalla controllata Malpensa Logistica Europa, mentre la svalutazione della voce "impianti e macchinario", pari a Euro 1.219 migliaia, si riferisce alla dismissione di due turbine di cogenerazione da parte della controllata SEA Energia.

7.3 Investimenti immobiliari

Di seguito la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009, al 31 dicembre 2008:

Investimenti immobiliari	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Valori lordi	4.075	4.075	4.075
Fondi ammortamento	(669)	(464)	(402)
Totale investimenti Immobiliari Netti	**3.406**	**3.611**	**3.673**

Movimentazione Fondo Ammortamento	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Valori iniziale	(464)	(402)	(339)
Ammortamenti	(88)	(62)	(63)
Giroconti	(117)	-	-
Valore finale	**(669)**	**(464)**	**(402)**

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

7.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 della voce "partecipazioni in società collegate":

Partecipazioni in società collegate	Movimentazione			
(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2009 Riesposto	incrementi/ rivalutazioni	decrementi/svaluta zioni	31 dicembre 2010
SACBO SpA	22.443	4.046	-	26.489
Dufrital SpA	9.215	823	(6.000)	4.038
CID Italia SpA	390	221	-	611
Disma SpA	2.314	245	-	2.559
Malpensa Logistica Europa SpA	1.763	-	-	1.763
SEA Services Srl	118	78	-	196
Totale	**36.243**	**5.413**	**(6.000)**	**35.656**

Partecipazioni in società collegate	Movimentazione			
(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2008 Riesposto	incrementi/ rivalutazioni	decrementi/svaluta zioni	31 dicembre 2009 Riesposto
SACBO SpA	33.715	2.292	(13.564)	22.443
Dufrital SpA	3.817	5.398	-	9.215
CID Italia SpA	332	58	-	390
Disma SpA	2.274	227	(187)	2.314
Malpensa Logistica Europa SpA	-	1.763	-	1.763
SEA Services Srl	-	118	-	118
Totale	**40.138**	**9.856**	**(13.751)**	**36.243**

Partecipazioni in società collegate	Movimentazione			
(importi in migliaia di Euro)	1 gennaio 2008 Riesposto	incrementi/ rivalutazioni	decrementi/svaluta zioni	31 dicembre 2008 Riesposto
SACBO SpA	28.774	6.429	(1.488)	33.715
Dufrital SpA	4.311	2.306	(2.800)	3.817
CID Italia SpA	392	100	(160)	332
Disma SpA	1.996	278	-	2.274
Aeropuertos Argentina 2000 SA	4.000	-	(4.000)	-
Totale	**39.473**	**9.113**	**(8.448)**	**40.138**

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia, ad eccezione di AA2000.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 delle società collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date predisposti in accordo ai Principi Contabili Italiani.

	Al 31 dicembre 2010 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010			
(valori in migliaia di Euro)	**Attività**	**Passività**	**Ricavi**	**Utile/(Perdita)**
Dufrital SpA	45.252	36.326	86.973	2.566
CID Italia SpA	8.597	7.302	31.615	412
SACBO SpA	137.462	53.489	92.899	12.271
SEA Services Srl	2.131	1.459	4.592	260
Malpensa Logistica Europa SpA	16.173	10.269	28.598	(869)
Disma SpA	22.721	12.754	5.674	1.014

	Al 31 dicembre 2009 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009			
(valori in migliaia di Euro)	**Attività**	**Passività**	**Ricavi**	**Utile/(Perdita)**
Dufrital SpA	48.450	32.089	78.429	3.727
CID Italia SpA	7.871	6.988	34.960	397
SACBO SpA	125.784	54.082	88.642	10.802
SEA Services Srl	1.471	1.059	504	13
Malpensa Logistica Europa SpA	17.567	10.793	28.094	(9)
Disma SpA	18.664	9.711	5.411	927

	Al 31 dicembre 2008 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008			
(valori in migliaia di Euro)	**Attività**	**Passività**	**Ricavi**	**Utile/(Perdita)**
Dufrital SpA	43.047	25.413	90.756	5.805
CID Italia SpA	7.742	6.955	37.618	331
SACBO SpA	114.832	53.932	84.226	10.257
Disma SpA	19.329	10.303	6.399	1.195

Dufrital

Il patrimonio netto rettificato al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 ammonta rispettivamente a Euro 10.095 migliaia (Euro 4.038 migliaia pro quota per il Gruppo), Euro 23.037 migliaia (Euro 9.215 migliaia pro quota per il Gruppo) ed Euro 9.543 migliaia (Euro 3.817 migliaia pro quota).

Nel 2010 e nel 2008 il decremento del valore della partecipazione in Dufrital rispettivamente di Euro 6.000 migliaia e di Euro 2.800 migliaia si riferisce alla distribuzione di dividendi operata dalla società.

CID

Il patrimonio netto rettificato al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 ammonta rispettivamente a Euro 1.528 migliaia (Euro 611 migliaia pro quota per il Gruppo), Euro 975 migliaia (Euro 390 migliaia pro quota per il Gruppo) ed Euro 830 migliaia (Euro 332 migliaia pro quota).

Il decremento di Euro 160 migliaia nell'esercizio 2008 si riferisce alla distribuzione dei dividendi.

SACBO

Il patrimonio netto rettificato al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 ammonta rispettivamente a Euro 85.506 migliaia (Euro 26.489 migliaia pro quota per il Gruppo), Euro 72.446 migliaia (Euro 22.443 migliaia pro quota per il Gruppo) ed Euro 67.458 migliaia (Euro 33.715 migliaia pro quota).

Il decremento di Euro 13.564 migliaia dell'esercizio 2009, deriva dalla cessione del 19% della partecipazione da parte della Società: l'evento ha generato una plusvalenza pari a Euro 26.434 migliaia.

Il decremento di Euro 1.488 migliaia nell'esercizio 2008 si riferisce alla distribuzione dei dividendi.

SEA Services

A fine 2009, la Società ha acquisito il 30% della partecipazione in SEA Services, attiva nell'attività di ristorazione presso gli Aeroporti di Milano e, fino al mese di febbraio 2011, nei servizi di lavanderia industriale. La valutazione della società a patrimonio netto, ha comportato, alla data di bilancio, l'iscrizione di un valore pari ad Euro 118 migliaia.

Al 31 dicembre 2010 il patrimonio netto rettificato ammonta ad Euro 653 migliaia (Euro 196 migliaia per il Gruppo).

Malpensa Logistica Europa

In data 26 ottobre 2009 il Gruppo ha sottoscritto un contratto di cessione fino al 75% del capitale sociale della controllata Malpensa Logistica Europa articolato in tre *tranche*, di cui una all'atto della firma e le altre due nel corso del 2010. Ai fini del bilancio del Gruppo SEA, questa operazione, secondo quanto disposto dallo IAS 27 paragrafo 33, costituisce un *Multiple Arrangement* e pertanto rappresenta nella sostanza una transazione unica che ha l'obiettivo di cedere il 75% del capitale sociale della società determinando la perdita di controllo da parte del Gruppo.

Pertanto, nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2009, Malpensa Logistica Europa è stata consolidata integralmente fino alla perdita di controllo e, al 31 dicembre 2009, è stata iscritta nella voce "imprese collegate", utilizzando come percentuale di possesso il 25%, e pertanto, valutata con il metodo del patrimonio netto (Euro 1.763 migliaia).

Il patrimonio netto rettificato al 31 dicembre 2009 ammonta a Euro 7.052 migliaia (Euro 1.763 migliaia per il Gruppo).

Disma

Il patrimonio netto rettificato al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 ammonta rispettivamente a Euro 13.648 migliaia (Euro 2.559 migliaia pro quota per il Gruppo), Euro 12.341 migliaia (Euro 2.314 migliaia pro quota per il Gruppo) ed Euro 12.128 migliaia (Euro 2.274 migliaia pro quota).

AA2000

Nel corso del 2008 la Società ha ceduto il 26% del capitale sociale di AA2000, che è diventata pertanto partecipazione disponibile per la vendita, in accordo con lo IAS 39. Si rimanda alla successiva Nota 7.5 per ulteriori informazioni.

7.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni disponibili per la vendita:

Ragione Sociale	% Possesso al 31 dicembre 2010	% Possesso al 31 dicembre 2009	% Possesso al 31 dicembre 2008
GESAC SpA	5%	5%	5%
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%	0,227%
Aereopuertos Argentina 2000 SA	10%	10%	10%

Le tabelle di seguito riepilogano il dettaglio delle partecipazioni disponibili per la vendita al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

Partecipazioni disponibili per la vendita	Movimentazione			
(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2009 Riesposto	incrementi/ rivalutazioni/ riclassifiche	decrementi/ svalutazioni	31 dicembre 2010
Gesac Spa	2.389	5.811	-	8.200
Consorzio Milano Sistema	25	-	-	25
Romairport srl	1	-	-	1
Aereopuertos Argentina 2000 SA	7.500	-	-	7.500
Totale	**9.915**	**5.811**	**-**	**15.726**

Partecipazioni disponibili per la vendita	Movimentazione			
(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2008 Riesposto	incrementi/ rivalutazioni/ riclassifiche	decrementi/ svalutazioni	31 dicembre 2009 Riesposto
Gesac Spa	2.389	-	-	2.389
Consorzio Milano Sistema	25	-	-	25
Romairport srl	1	-	-	1
Aereopuertos Argentina 2000 SA	7.500	-	-	7.500
Totale	**9.915**	**-**	**-**	**9.915**

Partecipazioni disponibili per la vendita	Movimentazione			
(importi in migliaia di Euro)	1 gennaio 2008 Riesposto	incrementi / rivalutazioni /riclassifiche	decrementi /svalutazioni	31 dicembre 2008 Riesposto
Gesac Spa	2.389	-	-	2.389
Consorzio Milano Sistema	25	-	-	25
Consorzio ETL	10		(10)	-
Romairport srl	1	-	-	1
Aereopuertos Argentina 2000 SA	-	7.500	-	7.500
Totale	**2.425**	**7.500**	**(10)**	**9.915**

L'incremento della partecipazione in AA2000, pari ad Euro 7.500 migliaia nell'esercizio 2008, deriva dalla riclassifica della partecipazione stessa nel corso dell'esercizio dalla voce "partecipazioni in società collegate".

In particolare, SEA deteneva al 31 dicembre 2007 il 36% di detta partecipazione, il cui valore di iscrizione in bilancio era pari a Euro 4.000 migliaia. Nel corso del 2008, una quota pari al 26% e il cui valore contabile era pari a Euro 2.889 migliaia, è stata ceduta da SEA a CASA, generando una plusvalenza di Euro 2.010 migliaia, iscritta a conto economico. Il restante 10%, pari ad un valore di bilancio di Euro 1.111 migliaia, è stato riclassificato nella voce partecipazioni disponibili per la vendita in base a quanto disposto dallo IAS 39. La successiva valutazione a *fair value* ha comportato l'iscrizione di un maggior valore di Euro 6.389 migliaia, portando il valore della partecipazione stessa a 31 dicembre 2008 pari a Euro 7.500 migliaia, prendendo a riferimento il prezzo di esercizio di un'opzione di vendita detenuta da SEA sulla base del sopra citato contratto di cessione, e che scade nel mese di agosto 2011.

L'incremento del valore della partecipazione in GESAC S.p.A. di Euro 5.811 migliaia nell'esercizio 2010 deriva dalla valutazione al *fair value* della partecipata stessa, determinato in base al valore al quale tale partecipazione è negoziata con terze parti. Tale partecipazione è stata ceduta in data 3 marzo 2011.

7.6 Imposte differite attive

Di seguito si riporta il dettaglio delle imposte differite attive al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

Imposte differite attive nette	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Imposte anticipate attive	55.059	63.561	52.035
Imposte differite passive	(39.234)	(37.267)	(27.224)
Totale imposte differite attive nette	**15.825**	**26.294**	**24.811**

La movimentazione delle imposte differite attive nette per gli esercizi 2010, 2009 e 2008 è riepilogata di seguito:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Saldo al 31 dicembre 2009 Riesposto	Rilasci/ Accantonamenti a conto economico	Rilasci/ Accantonamenti a patrimonio netto	Saldo al 31 dicembre 2010
Imposte differite attive				
Fondi indeducibili	27.076	(6.809)		20.267
Svalutazione beni	18.217	(2.735)		15.482
Ammortamenti	16.711	1.108		17.819
Altre differenze temporanee	1.557	(66)		1.491
Totale Imposte differite attive	**63.561**	**(8.502)**	**-**	**55.059**
Imposte differite passive				
Ammortamenti	(13.744)	594		(13.150)
Benefici ai dipendenti	(3.568)	(269)		(3.837)
Fondo rischi	(4.051)	(41)		(4.092)
Valutazione partecipazioni al fair value	(1.756)	-	(292)	(2.047)
Leasing finanziario	-	(624)		(624)
IFRIC 12	(14.102)	(256)		(14.358)
Altre differenze temporanee	(46)	(1.080)		(1.126)
Totale Imposte differite passive	**(37.267)**	**(1.676)**	**(292)**	**(39.234)**
Totale Imposte differite attive nette	**26.294**	**(10.178)**	**(292)**	**15.825**

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Saldo al 31 dicembre 2008 Riesposto	Rilasci/ Accantonamenti a conto economico	Rilasci/ Accantonamenti a patrimonio netto	Saldo al 31 dicembre 2009 Riesposto
Imposte differite attive				
Fondi indeducibili	27.133	(57)		27.076
Svalutazione beni	18.599	(382)		18.217
Ammortamenti	4.646	12.065		16.711
Altre differenze temporanee	1.657	(100)		1.557
Totale Imposte differite attive	**52.035**	**11.526**	**-**	**63.561**
Imposte differite passive				
Ammortamenti	(4.960)	(8.784)		(13.744)
Benefici ai dipendenti	(3.444)	(124)		(3.568)
Fondo rischi	(3.975)	(76)		(4.051)
Valutazione partecipate al fair value	(1.756)	-		(1.756)
Effetto IFRIC 12	(13.029)	(1.073)		(14.102)
Altre differenze temporanee	(60)	14		(46)
Totale Imposte differite passive	**(27.224)**	**(10.043)**	**-**	**(37.267)**
Totale Imposte differite attive nette	**24.811**	**1.483**	**-**	**26.294**

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Saldo al 1 gennaio 2008 Riesposto	Rilasci/ Accantonamenti a conto economico	Rilasci/ Accantonamenti a patrimonio netto	Riclassifica attività destinate alla dismissione	Saldo al 31 dicembre 2008 Riesposto
Imposte differite attive					
Fondi indeducibili	29.039	(1.906)			27.133
Svalutazione beni	18.216	383			18.599
Ammortamenti	3.698	948			4.646
Altre differenze temporanee	975	873		(191)	1.657
Totale Imposte differite attive	**51.928**	**298**	**-**	**(191)**	**52.035**
Imposte differite passive					
Ammortamenti	(15.403)	10.443			(4.960)
Benefici ai dipendenti	(5.001)	1.557			(3.444)
Fondo rischi	(4.229)	254			(3.975)
Valutazione partecipate al fair value	-	1	(1.757)		(1.756)
Effetto IFRIC 12	(11.691)	(1.338)			(13.029)
Altre differenze temporanee	(444)	237		147	(60)
Totale Imposte differite passive	**(36.768)**	**11.154**	**(1.757)**	**147**	**(27.224)**
Totale Imposte differite attive nette	**15.160**	**11.452**	**(1.757)**	**(44)**	**24.811**

Alle date di riferimento non vi sono perdite fiscali per le quali non sono state iscritte imposte anticipate.

7.7 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

Altri Crediti non correnti	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Crediti tributari	757	882	1.213
Crediti verso altri	430	696	491
Totale crediti non correnti	**1.187**	**1.578**	**1.704**

I crediti tributari, pari rispettivamente ad Euro 757 migliaia al 31 dicembre 2010, ad Euro 882 migliaia al 31 dicembre 2009 e ad Euro 1.213 migliaia al 31 dicembre 2008 si riferiscono in prevalenza al prelievo forzoso sul TFR relativo alla controllata SEA Handling.

I crediti verso altri, pari rispettivamente ad Euro 430 migliaia al 31 dicembre 2010, ad Euro 696 migliaia al 31 dicembre 2009 e ad Euro 491 migliaia al 31 dicembre 2008 si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

7.8 Rimanenze

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce "rimanenze" al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

Rimanenze	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Materie prime, sussidiarie e di consumo	9.693	9.274	8.344
Totale Rimanenze	**9.693**	**9.274**	**8.344**

La voce è composta per il triennio 2008-2010 da beni di consumo giacenti in magazzino destinati ad attività aeroportuali.

Al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Si precisa che la Società non ha ritenuto necessaria l'iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze.

7.9 Crediti commerciali

La voce relativa ai crediti commerciali al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 è riepilogata nella tabella seguente:

Crediti commerciali	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Crediti commerciali verso clienti	179.625	162.358	142.762
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.516	10.612	5.555
Totale crediti commerciali netti	**190.141**	**172.970**	**148.317**

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso del triennio:

Fondo svalutazione crediti	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Fondo iniziale	(141.229)	(122.055)	(80.689)
Incrementi	(9.765)	(26.566)	(58.165)
Utilizzi / scioglimenti	50.787	7.392	16.349
Riclassifica ad attività destinate alla vendita	-	-	450
Fondo svalutazione crediti finale	**(100.207)**	**(141.229)**	**(122.055)**

Gli accantonamenti al fondo, pari ad Euro 9.765 migliaia per il 2010, Euro 26.566 migliaia per l'esercizio 2009 ed Euro 58.165 migliaia per l'esercizio 2008, 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. La voce "utilizzi/scioglimenti" è riconducibile alla chiusura dei contenziosi intervenuti nel corso dell'anno, per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

In particolare gli utilizzi/scioglimenti relativi all'esercizio 2010, pari a Euro 50.787 migliaia, si riferiscono principalmente alla definizione dei contenziosi per le infrastrutture centralizzate e agli accordi conclusi con riferimento alla procedura di amministrazione straordinaria del gruppo Volare.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dello stesso si rimanda alla Nota 4.1.

7.10 Altri crediti correnti

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare degli altri crediti correnti al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

Altri crediti correnti	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Crediti tributari	4.678	5.461	18.633
Crediti verso altri	17.984	43.255	76.589
Totale altri crediti correnti	**22.662**	**48.716**	**95.222**

I crediti tributari si riferiscono al 31 dicembre 2010 per Euro 2.266 migliaia all'istanza di rimborso del 10% dell'IRAP versata negli esercizi precedenti (Euro 2.266 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 0 al 31 dicembre 2008), per Euro 1.666 migliaia a crediti IVA (Euro 423 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 2.321 migliaia al 31 dicembre 2008), per Euro 281 migliaia ai crediti IRAP (Euro 1.228 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 4.015 migliaia al 31 dicembre 2008) e per Euro 465 migliaia ad altri crediti fiscali (Euro 447 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 288 migliaia al 31 dicembre 2008).

La voce "crediti verso altri correnti", esposta al netto del relativo fondo svalutazione, è dettagliabile nel modo seguente per il triennio 2008-2010:

Crediti verso altri	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85	9.504	24.136	57.984
Crediti verso lo Stato per causa SEA /Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti	3.195	3.022	2.848
Crediti per causa corrente controllo sicurezza bagagli Min.Trasporti /ENAC	-	-	5.525
Crediti diversi	4.606	12.962	6.344
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	1.928	4.575	4.688
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	211	262	314
Fondo svalutazione crediti	(1.460)	(1.702)	(1.114)
Totale crediti verso altri	**17.984**	**43.255**	**76.589**

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della legge 449/85 sono riconducibili ai crediti vantati nei confronti dello Stato, in forza dell'"Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa. Tali crediti sono stati inclusi nell'indebitamento finanziario netto, come riportato nella Nota 7.16 "passività finanziarie correnti e non correnti".

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguenti alla sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per Euro 3.195 migliaia al 31 dicembre 2010 (Euro 3.022 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 2.848 migliaia al 31 dicembre 2008) è relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2010.

La voce "crediti diversi" comprende crediti di varia natura (attività di biglietteria, rimborsi, anticipi a fornitori, crediti verso compagnie assicurative, arbitrati con appaltatori, crediti verso il Cral aziendale e altre posizioni minori). Al 31 dicembre 2009 la voce includeva il credito per la cessione del 75% della partecipazione Malpensa Logistica Europa per Euro 6.525 migliaia, incassato nel corso del 2010.

Il credito verso dipendenti ed enti previdenziali, pari ad Euro 1.928 migliaia al 31 dicembre 2010 (Euro 4.575 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 4.688 migliaia al 31 dicembre 2008), si riferisce principalmente a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria anticipata ai dipendenti per conto degli stessi enti, e a crediti verso l'INAIL.

Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni si riferisce ai maggiori pagamenti effettuati in maniera provvisoria negli anni precedenti per canoni correlati ai ponti radio e che saranno compensati con i canoni versati in futuro.

7.11 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce "cassa e disponibilità liquide" al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

Cassa e disponibilità liquide	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Depositi bancari e postali	23.353	25.639	29.787
Denaro e valori in cassa	112	135	135
Totale	**23.465**	**25.774**	**29.922**

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2010 è costituta dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per Euro 13.691 migliaia (Euro 19.447 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 23.037 al 31 dicembre 2008), depositi bancari non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi, per Euro 9.662 migliaia (Euro 6.192 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 6.750 migliaia al 31 dicembre 2008), denaro e valori in cassa per Euro 112 migliaia (Euro 135 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 135 migliaia al 31 dicembre 2008).

7.12 Attività e passività non correnti destinate alla dismissione

La Società nel corso del 2008 ha avviato la procedura di cessione fino al 100% della partecipazione nel capitale sociale della controllata Malpensa Logistica Europa, che gestisce le attività di logistica e *handling* merci del Gruppo, con l'obiettivo di individuare operatori del settore logistico interessati allo sviluppo delle attività merci negli Aeroporti di Milano, anche in termini infrastrutturali.

La tabella di seguito riepiloga gli ammontari e le voci della controllata Malpensa Logistica Europa interessate da tale operazione e che, in ottemperanza di quanto disposto dall'IFRS 5, sono state riclassificate in specifiche voci dello stato patrimoniale:

Attività/Passività non correnti destinate alla dismissione	
(importi in migliaia di Euro)	**Al 31 dicembre 2008 Riesposto**
Immobilizzazioni immateriali	695
Immobilizzazioni materiali	5.008
Altri crediti non ricorrenti	7
Imposte differite attive	191
Rimanenze	93
Crediti Commerciali	7.183
Altri crediti correnti	1.177
Disponibilità Liquide	7
Totale attività	**14.361**
Fondo imposte anche differite	(147)
Fondo oneri futuri	(123)
Fondo TFR	(1.601)
Debiti verso fornitori	(4.460)
Debiti per imposte dell'esercizio	(168)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	(310)
Debiti verso altri	(1.630)
Totale passività	**(8.439)**
Totale Netto	**5.922**

Nel corso dell'esercizio 2009 SEA ha ceduto ad Argol S.p.A., il 75% del capitale di Malpensa Logistica Europa.

7.13 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 il capitale sociale della Società ammonta a Euro 27.500 migliaia. Al 31 dicembre 2010 il numero delle azioni ordinarie è costituito nel seguente modo:

	Numero di Azioni	**% possesso**
Comune di Milano	211.398.622	84,56%
ASAM SpA	36.394.210	14,56%
Altri Azionisti	2.207.168	0,88%
Totale numero di azioni	**250.000.000**	**100,00%**

Il valore nominale per ciascuna azione è pari ad Euro 0,11.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione del patrimonio netto per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2008, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2010.

	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Adeguamento partecipazioni collegate	Adeguamento a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 1/1/2008 Riesposto	**27.500**	**5.500**	**211.359**		**-**	**34.546**	**278.905**	**4.859**	**283.764**
Destinazione dell'utile di esercizio 2007	-	-	34.546		-	(34.546)	**-**	-	**-**
Distribuzione dividendi	-	-	(29.565)		-	-	**(29.565)**	-	**(29.565)**
Valutazione al *fair value* delle attività finanziarie disponibili per la vendita	-	-	-		4.632	-	**4.632**	-	**4.632**
Altri movimenti	-	-	561		-	-	**561**	-	**561**
Risultato dell'esercizio	-	-	-		-	14.615	**14.615**	(1.865)	**12.750**
Saldo al 31/12/2008 Riesposto	**27.500**	**5.500**	**216.901**		**4.632**	**14.615**	**269.148**	**2.994**	**272.142**
Destinazione dell'utile di esercizio 2008	-	-	14.615		-	(14.615)	**-**	**-**	**-**
Incremento del valore della collegata Dufrital	-	-	-	4.000	-	**-**	**4.000**	**-**	**4.000**
Acquisto 49% SEA Energia	-	-	(2.935)		-	**-**	**(2.935)**	(1.615)	**(4.550)**
Altri Movimenti	-	-	(176)		-	**-**	**(176)**	-	**(176)**
Risultato dell'esercizio	-	-	-		-	55.026	**55.026**	(1.301)	**53.725**
Saldo al 31/12/2009 Riesposto	**27.500**	**5.500**	**228.405**	**4.000**	**4.632**	**55.026**	**325.063**	**78**	**325.141**
Destinanzione dell'utile di esercizio 2009			55.026			(55.026)	**-**	**-**	**-**
Valutazione al *fair value* delle attività finanziarie disponibili per la vendita					5.519		**5.519**	**-**	**5.519**
Risultato dell'esercizio					0	63.131	**63.131**	2	**63.133**
Saldo al 31/12/2010	**27.500**	**5.500**	**283.431**	**4.000**	**10.151**	**63.131**	**393.713**	**80**	**393.793**

Gli adeguamenti a *fair value* di attività finanziarie disponibili per la vendita nell'esercizio 2008 e nell'esercizio 2010, per Euro 4.632 migliaia ed Euro 5.519 migliaia, si riferiscono rispettivamente alla valutazione a *fair value* di AA2000 e di GESAC S.p.A., al netto dei relativi effetti fiscali.

La voce "adeguamento partecipazioni collegate", pari a Euro 4.000 migliaia nell'esercizio 2008, si riferisce all'incremento pro quota di riserve patrimoniali per il versamento in conto capitale effettuato nel 2008 dalla controllante di Dufrital, in ottemperanza al contratto firmato con SEA.

7.14 Fondi rischi e oneri

La voce "fondi per rischi ed oneri", movimentata dalla seguente tabella, al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 è composta nel modo seguente:

Fondi rischi ed oneri (importi in migliaia di Euro)	**Al 31 dicembre 2009 Riesposto**	**Accantonamenti/ Incr.**	**Utilizzi**	**Scioglimenti**	**Riclassifiche a pass. non correnti destinate alla vendita**	**Al 31 dicembre 2010**
Fondo di ripristino e sostituzione	101.994	13.798		(11.709)	-	104.083
Fondo oneri futuri	59.715	11.105	(16.056)	(3.920)	-	50.844
Totale Fondo per Rischi ed Oneri	**161.709**	**24.903**	**(16.056)**	**(15.629)**	**-**	**154.927**

Fondi rischi ed oneri (importi in migliaia di Euro)	**Al 31 dicembre 2008 Riesposto**	**Accantonamenti/ Incr.**	**Utilizzi**	**Scioglimenti**	**Riclassifiche a pass. non correnti destinate alla vendita**	**Al 31 dicembre 2009 Riesposto**
Fondo di ripristino e sostituzione	89.256	12.738	-	-	-	101.994
Fondo oneri futuri	65.593	9.769	(14.773)	(874)	-	59.715
Totale Fondo per Rischi ed Oneri	**154.849**	**22.507**	**(14.773)**	**(874)**	**-**	**161.709**

Fondi rischi ed oneri (importi in migliaia di Euro)	Al 1 gennaio 2008 Riesposto	Accantonamenti/ Incr.	Utilizzi	Scioglimenti	Riclassifiche a pass. non correnti destinate alla vendita	Al 31 dicembre 2008 Riesposto
Fondo di ripristino e sostituzione	76.660	12.596				89.256
Fondo oneri futuri	71.532	14.912	(10.902)	(9.826)	(123)	65.593
Totale Fondo per Rischi ed Oneri	**148.192**	**27.508**	**(10.902)**	**(9.826)**	**(123)**	**154.849**

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari ad Euro 104.083 migliaia al 31 dicembre 2010 (Euro 101.994 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 89.256 migliaia al 31 dicembre 2008), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri.

Per maggiori dettagli in merito all'IFRIC 12 si rimanda alla Nota 19.

Con riferimento allo scioglimento di Euro 11.709 migliaia nell'esercizio 2010, si precisa che lo stesso deriva da un adeguamento del fondo in essere in relazione ad una miglior stima tecnica dello stesso fondo effettuata nel corso dell'esercizio.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione dei fondi per oneri futuri per il triennio 2010-2008:

Fondi Oneri Futuri (importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2009 Riesposto	Accantonamenti/In crementi	Utilizzi	Scioglimenti	Riclassifica a passività non correnti destinate alla vendita	Al 31 dicembre 2010
Accantonamenti in materia di lavoro	21.325	4.891	(9.511)			16.705
Contenziosi con appaltatori	6.235	2.600	(4.000)	(35)		4.800
Rapporti commerciali con i vettori	144					144
Rischi fiscali	2.946	107	(23)			3.030
Fondi diversi	28.673	3.507	(2.130)	(3.885)		26.165
Altro	392		(392)			
Totale Fondo Oneri Futuri	**59.715**	**11.105**	**(16.056)**	**(3.920)**	**-**	**50.844**

Fondi Oneri Futuri (importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2008 Riesposto	Accantonamenti/In crementi	Utilizzi	Scioglimenti	Riclassifica a passività non correnti destinate alla vendita	Al 31 dicembre 2009 Riesposto
Accantonamenti in materia di lavoro	31.250	2.551	(12.457)	(19)		21.325
Contenziosi con appaltatori	7.301		(237)	(829)		6.235
Rapporti commerciali con i vettori	144					144
Rischi fiscali	2.924	22				2.946
Fondi diversi	23.582	7.196	(2.079)	(26)		28.673
Altro	392					392
Totale Fondo Oneri Futuri	**65.593**	**9.769**	**(14.773)**	**(874)**	**-**	**59.715**

Fondi Oneri Futuri (importi in migliaia di Euro)	Al 1 gennaio 2008 Riesposto	Accantonamenti/In crementi	Utilizzi	Scioglimenti	Riclassifica a passività non correnti destinate alla vendita	Al 31 dicembre 2008 Riesposto
Accantonamenti in materia di lavoro	34.125	8.050	(10.817)	(33)	(75)	31.250
Contenziosi con appaltatori	11.188	1.170	(31)	(4.978)	(48)	7.301
Rapporti commerciali con i vettori	162	-	(18)			144
Rischi fiscali	2.201	759	(36)			2.924
Fondi diversi	23.464	4.933		(4.815)		23.582
Altro	392					392
Totale Fondo Oneri Futuri	**71.532**	**14.912**	**(10.902)**	**(9.826)**	**(123)**	**65.593**

La voce dei "fondi diversi" per Euro 26.165 migliaia al 31 dicembre 2010 (Euro 28.673 al 31 dicembre 2009 ed Euro 23.582 al 31 dicembre 2008) è composta principalmente nel modo seguente:

- Euro 5.138 migliaia per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano (Euro 5.138 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 6.517 migliaia al 31 dicembre 2008);
- Euro 5.000 migliaia (Euro 5.000 migliaia al 31 dicembre 2009) riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali);
- Euro 14.369 migliaia (Euro 14.272 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 14.272 migliaia al 31 dicembre 2008) per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute alla Società e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza;
- Euro 690 migliaia per contenziosi con l'ENAV (Euro 696 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 722 al 31 dicembre 2008).

7.15 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per il triennio 2008-2010 è dettagliata come segue:

Fondi relativi ai dipendenti	**Esercizio chiuso al 31 dicembre**		
(importi in migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Fondo iniziale	79.236	87.079	85.631
Costo del lavoro	11.631	11.484	11.662
(Proventi)/oneri finanziari	3.096	3.986	3.996
Utilizzi	(19.567)	(20.741)	(18.062)
Utili /(Perdite) Attuariali imputate a conto economico	(1.571)	(2.572)	5.453
Riclassifica a passività destinata alla dismissione	-	-	(1.601)
Totale Fondi relativi ai dipendenti	**72.825**	**79.236**	**87.079**

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:

Principali assunzioni attuariali	**Al 31 dicembre**		
(importi in migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Tasso annuo di attualizzazione	4,50%	4,10%	4,65%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%	3,20%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%	3,90%

7.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2010 Corrente	Al 31 dicembre 2010 Non corrente	Al 31 dicembre 2009 Riesposto Corrente	Al 31 dicembre 2009 Riesposto Non corrente	Al 31 dicembre 2008 Riesposto Corrente	Al 31 dicembre 2008 Riesposto Non corrente
Debiti verso banche per mutui	70.510	301.252	72.767	339.061	129.796	360.603
Debiti verso altri finanziatori	2.773	3.128	-	-	-	-
Totale passività finanziarie	**73.283**	**304.380**	**72.767**	**339.061**	**129.796**	**360.603**

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

Migliaia di Euro	Al 31 dicembre 2010 *Quota corrente*	2010 *Quota non corrente*	2009 Riesposto *Quota corrente*	2009 Riesposto *Quota non corrente*	2008 Riesposto *Quota corrente*	2008 Riesposto *Quota non corrente*
Finanziamenti a lungo termine	37.793	301.252	37.024	339.061	36.385	360.603
Debito per oneri su finanziamento	1.798	-	2.567	-	5.906	-
Finanziamenti a breve termine (hot money)	20.500	-	6.000	-	28.913	-
Anticipazioni finanziarie sui contributi dello Stato	9.277	-	22.478	-	55.920	-
Fair value derivati	1.142	-	4.698	-	2.672	-
Debiti verso banche per mutui	**70.510**	**301.252**	**72.767**	**339.061**	**129.796**	**360.603**
Debiti verso factor per cessione crediti *pro solvendo*	2.142	-	-	-	-	-
Debiti per leasing	631	3.128	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	**2.773**	**3.128**	**-**	**-**	**-**	**-**
Totale passività correnti e non correnti	**73.283**	**304.380**	**72.767**	**339.061**	**129.796**	**360.603**

Come evidenziato dalla tabella precedente l'indebitamento finanziario del Gruppo è prevalentemente riconducibile ad indebitamento bancario per finanziamenti di medio lungo termine.

Al 31 dicembre 2010, il debito per *leasing* finanziario è relativo alle apparecchiature radiogene.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso del triennio, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei rimborsi che il Gruppo è tenuto ad effettuare sulla base dei piani di ammortamento, si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i con i canoni di *leasing* da pagare al 31 dicembre 2010:

	Al 31 dicembre 2010
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	4.615
Interessi impliciti	(856)
Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto	**3.759**

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
A. Disponibilità Liquide	(23.465)	(25.774)	(29.922)
B. Altre Disponibilità Liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
D. Liquidità (A)+(B)+ (C)	**(23.465)**	**(25.774)**	**(29.922)**
E. Crediti finanziari	**(9.504)**	**(24.136)**	**(57.984)**
F. Debiti finanziari correnti	20.500	6.000	28.913
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	37.793	37.024	36.385
H. Altri debiti finanziari correnti	14.990	29.743	64.498
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	**73.283**	**72.767**	**129.796**
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	**40.314**	**22.857**	**41.890**
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	301.252	339.061	360.603
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti finanziari non correnti	3.128	-	-
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	304.380	339.061	360.603
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	**344.694**	**361.918**	**402.493**

7.17 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

Debiti commerciali	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Debiti verso fornitori	142.476	141.269	160.283
Acconti	4.037	4.897	9.306
Debiti verso imprese collegate	1.902	3.677	153
Totale debiti commerciali	**148.415**	**149.843**	**169.742**

I debiti verso fornitori (che includono debiti per fatture da ricevere per Euro 86.269 migliaia nel 2010, Euro 77.331 migliaia nel 2009 ed Euro 89.125 migliaia nel 2008) si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo. Al 31 dicembre 2010 tale voce risulta sostanzialmente allineata ai valori dell'esercizio precedente. Al 31 dicembre 2009, i debiti registrano un decremento di Euro 19.014 migliaia rispetto al 31 dicembre 2008 principalmente per effetto di minori investimenti effettuati dal Gruppo.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2010, pari a Euro 4.037 migliaia sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2009 e 2008, pari a Euro 4.897 migliaia ed Euro 9.306 migliaia, sono principalmente attribuibili al contributo ottenuto dalla società collegata Dufrital in base al nuovo piano commerciale sottoscritto con SEA nell'anno 2008 e ai contributi ottenuti dalla Comunità Europea a copertura delle spese di progettazione per il polo logistico merci e lo scalo ferroviario da realizzare presso Milano Malpensa Cargo.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi ed oneri diversi. Tali debiti al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2010 includono debiti nei confronti di Malpensa Logistica Europa, divenuta partecipazione collegate nel corso del 2009.

7.18 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari ad Euro 41.351 migliaia al 31 dicembre 2010 (Euro 44.004 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 43.400 migliaia al 31 dicembre 2008), sono

costituiti principalmente dall'addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle leggi n. 166/2008, n.350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006 per Euro 29.819 migliaia, dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per Euro 5.229 migliaia, dal debito IVA per Euro 1.026 migliaia, dal debito IRES per Euro 4.797 migliaia, dal debito Irap per Euro 177 migliaia e da altri debiti di natura fiscale per Euro 303 migliaia.

Per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 SEA ha aderito al consolidato fiscale nazionale con le società controllate SEA Handling e SEA Energia (quest'ultima a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009).

7.19 Altri debiti correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce "altri debiti correnti" al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

Altri debiti correnti	**Al 31 dicembre**		
(importi in migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	18.306	20.443	18.467
Debiti verso altri	69.107	66.829	53.758
Totale altri debiti correnti	**87.413**	**87.272**	**72.225**

La voce "debiti verso altri" è dettagliabile come segue per il triennio 2008-2010:

Debiti verso altri	**Al 31 dicembre**		
(importi in migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Debiti verso i dipendenti per competenza maturate	13.534	22.441	17.295
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	11.316	10.016	9.831
Debti verso lo Stato per canone concessorio	2.632	1.967	4.762
Debiti per danni da responsabilità civile	3.352	3.346	2.696
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	6.166	5.959	5.774
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	71	66	65
Altri	32.036	23.034	13.335
Totale debiti verso altri	**69.107**	**66.829**	**53.758**

La voce "altri", pari a Euro 32.036 migliaia al 31 dicembre 2010, si riferisce principalmente al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 per Euro 15.825 migliaia, oltre ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori per complessivi Euro 16.211 migliaia. L'aumento di Euro 9.002 migliaia di tale voce rispetto al 31 dicembre 2009 è attribuibile per Euro 6.462 migliaia al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali. La parte residua dell'incremento per complessivi Euro 2.540 migliaia è da attribuire principalmente all'aumento dei risconti passivi clienti.

8.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit* per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008.

Ricavi di gestione per *Business Unit*	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(Migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Aviation	270.565	280.016	299.041
Non Aviation	169.901	166.929	175.309
Handling	139.458	147.091	172.501
Energia	52.906	46.196	49.484
Elisioni Infrasettore	(67.039)	(69.498)	(74.548)
Totale Ricavi di gestione	**565.791**	**570.734**	**621.787**

Si rimanda alla Nota 6 per maggiori dettagli.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Aviation	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(Migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Diritti e infrastrutture centralizzate	190.385	191.014	198.984
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	49.444	47.874	60.879
Utilizzo spazi in regime regolamentato	30.014	36.041	38.140
Contributi (principalmente ricevuti da Dufrital per lo sviluppo del traffico)	722	5.087	1.038
Totale Ricavi di gestioneAviation	**270.565**	**280.016**	**299.041**

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *non aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Non Aviation	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(Migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Retail	77.370	75.537	84.160
Parcheggi	40.469	42.876	47.224
Spazi cargo	10.383	10.605	10.483
Servizi e altri ricavi	41.679	37.911	33.442
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	**169.901**	**166.929**	**175.309**

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

Ricavi Retail	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(Migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Shops	32.666	30.855	33.454
Food & Beverage	16.002	15.060	14.772
Pubblicità	10.570	10.529	14.880
Altro	18.132	19.093	21.054
Totale Retail	**77.370**	**75.537**	**84.160**

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *handling* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Handling	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(Migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Handling	139.458	118.997	141.956
Logistica	-	28.094	30.545
Totale Ricavi di gestione Handling	**139.458**	**147.091**	**172.501**

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *energia* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Energia	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(Migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Vendita Energia Elettrica	34.582	29.929	36.588
Vendita Energia Termica	13.353	13.579	12.501
Altri Ricavi e Servizi	4.971	2.688	395
Totale Ricavi di gestione Energia	**52.906**	**46.196**	**49.484**

8.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 39.122 migliaia nel 2008 a Euro 31.144 migliaia nel 2009 ed Euro 48.366 migliaia nel 2010.

Tali ricavi, nel triennio 2008-2010 corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione, e sono inclusi nella *business unit aviation*. Si precisa che nell'esercizio 2010 sono stati effettuati acquisti da terzi di beni rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (Euro 2.250 migliaia), sui quali la Società non ha effettuato alcuna attività di realizzazione e di progettazione e pertanto non ha iscritto il relativo *mark-up*.

8.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro per il triennio 2008-2010:

Costi del lavoro	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Salari e stipendi	175.682	176.028	184.196
Oneri sociali	53.038	54.328	55.369
Trattamento fine rapporto	11.631	11.484	11.663
Emolumenti e altri costi CDA	809	1.001	1.478
Altri costi del lavoro	7.299	9.244	13.438
Totale	**248.459**	**252.085**	**266.144**

Il costo del lavoro del Gruppo evidenzia complessivamente un graduale decremento nel corso del triennio 2008-2010 principalmente per effetto di un processo graduale di riduzione degli organici, del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e del deconsolidamento di Malpensa Logistica Europa. Tali fenomeni sono stati parzialmente compensati dai maggiori oneri previsti dal rinnovo del contratto collettivo del settore aeroportuale e da maggiori ore di straordinari.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria nel corso del triennio 2008-2010:

Numero medio dipendenti			
	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Dirigenti	52	49	50
Quadri	273	278	284
Impiegati	2.821	3.090	3.138
Operai	1.868	1.942	1.943
Totale	**5.014**	**5.359**	**5.415**

8.4 Materiali di consumo

La voce relativa ai "materiali di consumo" al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 è rappresentabile dalla tabella di seguito.

Costi per Materiali di consumo	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	48.763	43.840	52.069
Variazione delle rimanenze	(419)	(913)	910
Totale	**48.344**	**42.927**	**52.979**

La voce include principalmente l'acquisto di metano per la produzione di energia elettrica e termica nonché gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali.

Nell'esercizio 2010 i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento rispetto al precedente esercizio, per effetto principalmente dell'aumento dei consumi connessi all'incremento della produzione, cui si è associato anche un incremento del prezzo del metano.

Nell'esercizio 2009 i costi per materiali di consumo hanno registrato una diminuzione rispetto al precedente esercizio a seguito dei minori consumi dell'esercizio 2009, connessi alla minor produzione. Tale fenomeno deriva prevalentemente dal danneggiamento di una delle turbine della Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Malpensa che ha provocato una minore produzione nel corso dell'intero 2009. Per contro l'esercizio 2009 è stato il primo esercizio in cui la Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano di Linate è stata pienamente operativo, avendo iniziato ad operare nella seconda metà del 2008.

8.5 Costi industriali

La tabella relativa ai "costi industriali" per il triennio 2008-2010 è la seguente:

Costi industriali	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Costi di manutenzione ordinaria	38.198	36.204	31.742
Pulizia	14.189	14.471	14.864
Servizio antincendio negli aeroporti	6.462	6.434	6.929
Assicurazioni	5.507	7.329	9.088
Outsourcing pulizie di cabina	5.295	5.630	6.142
Costi industriali diversi	4.462	14.737	16.115
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.614	3.586	2.502
Utenze e spese di vigilanza	6.336	6.990	7.220
Prestazione per assistenza disabili	2.174	2.870	3.492
Minusvalenze su beni patrimoniali	-	2.126	1.560
Totale costi industriali	**86.237**	**100.377**	**99.654**

Si segnala che il decremento registrato nell'esercizio 2010 rispetto all'esercizio 2009, è dovuto principalmente all'uscita dal perimetro di consolidamento di Malpensa Logistica Europa. A parità di area di consolidamento, i costi industriali si incrementano da Euro 84.142 migliaia a Euro 86.237 migliaia. La principale voce di costi, che è stata influenzata dall'uscita di Malpensa Logistica Europa dal perimetro di consolidamento, è stata la voce di costo dei costi industriali diversi.

Si rileva inoltre un incremento dei costi di manutenzione ordinaria a fronte di maggiori manutenzioni effettuate su fabbricati e piste degli Aeroporti di Milano.

8.6 Costi amministrativi

La tabella relativa ai "costi amministrativi" per il triennio 2008-2010 è la seguente:

Costi amministrativi	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Canone concessorio	5.828	7.817	6.791
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	5.721	5.995	5.451
Prestazioni professionali per servizi legali	3.773	2.919	4.874
Prestazioni professionali tecniche	2.986	3.724	1.544
Consulenze strategiche	2.969	3.451	3.082
Pubblicità, spese promozionali e di rappresentanza	3.571	2.239	2.348
Oneri tributari	2.503	1.586	1.252
Altri costi amministrativi	2.285	1.597	1.775
Affitti passivi	1.144	1.348	1.850
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale	404	454	525
Altro	3.199	3.287	3.675
Totale costi amministrativi	**34.383**	**34.417**	**33.167**

I costi amministrativi evidenziano un andamento sostanzialmente in linea nel corso del triennio 2008-2010. Le variazioni più significative all'interno della voce in questione sono imputabili a costi per consulenze tecniche, strategiche, legali, al canone concessorio verso lo Stato, agli oneri tributari e alle spese pubblicitarie e promozionali. La voce "altro" include principalmente contributi associativi, costi per prestazioni mediche, prestazioni professionali per sistemi informativi e altre spese e commissioni.

8.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 36.908 migliaia nel 2008 a Euro 29.309 migliaia nel 2009 ed Euro 45.691 migliaia nel 2010.

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella *business unit aviation*. Si precisa che nell'esercizio 2010 la Società ha effettuato acquisti da terzi di beni rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (Euro 2.250 migliaia), sui quali non ha effettuato alcuna attività di realizzazione e di progettazione e pertanto non ha iscritto il relativo *mark-up*.

8.8 Ammortamenti

La voce "ammortamenti" per gli esercizi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 è dettagliabile come segue:

Ammortamenti	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	21.975	22.348	23.114
Ammortamento immobilizzazioni materiali e investimenti immobiliari	14.938	18.473	23.993
Totale ammortamenti	**36.913**	**40.821**	**47.107**

L'andamento degli ammortamenti nel triennio riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dalla Società.

8.9 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni per gli esercizi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Svalutazione dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liq.	9.938	26.739	58.339
Svalutazioni di immobilizzazioni	(2.764)	-	2.579
Scioglimento fondo svalutazione crediti	(8.073)	(4.260)	(3.558)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	7.186	8.895	5.085
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	9.978	8.688	8.248
Totale accantonamenti e svalutazioni	**16.265**	**40.062**	**70.693**

Gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari ad Euro 7.186 migliaia (Euro 8.895 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 5.085 al 31 dicembre 2008) si riferiscono principalmente ai probabili oneri ambientali, alle revocatorie con compagnie aeree e ad oneri in materia di lavoro.

L'accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, è pari ad Euro 9.978 migliaia al 31 dicembre 2010, Euro 8.688 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 8.248 migliaia al 31 dicembre 2008 e rappresenta la quota di competenza di ciascun esercizio.

Le svalutazioni dei crediti per Euro 9.938 migliaia (Euro 26.739 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 58.339 al 31 dicembre 2008) sono state effettuate 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.

8.10 Proventi e oneri da partecipazioni

Le tabelle di seguito dettagliano la situazione dei proventi ed oneri da partecipazioni al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

Proventi (oneri) da partecipazioni	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
SACBO Spa	4.046	2.292	6.430
Dufrital Spa	823	1.399	2.306
CID Italia Spa	220	57	100
Disma Spa	245	228	278
Sea Service	78	2	-
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	**5.412**	**3.978**	**9.114**
Plusvalenza da cessione SACBO Spa	-	26.433	-
Plusvalenza da cessione Malpensa Logistica Europa	-	4.771	-
Dividendi da GESAC Spa	-	212	-
Plusvalenza da cessione 26% Aerepuertos Argentina 2000	-	-	2.010
Dividendi da Aeropuertos Argentina 2000	155		
Altri proventi da partecipazioni	155	31.416	2.010
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	**5.567**	**35.394**	**11.124**

I proventi da partecipazione comprendono i risultati economici derivanti dalle società partecipate, pari ad Euro 5.412 migliaia, Euro 3.978 migliaia, Euro 9.114 migliaia rispettivamente per il 2010, 2009 e 2008, e si riferiscono alle quote di competenza dei risultati netti del periodo delle imprese partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto.

8.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "proventi ed oneri finanziari" per il triennio 2008-2010 risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Utili su cambi	74	912	120
Altri proventi finanziari	18.129	5.161	7.266
Totale proventi finanziari	**18.203**	**6.073**	**7.386**
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(7.466)	(13.269)	(25.166)
Perdite su cambi	(143)	(21)	(25)
Altri interessi passivi	(11.613)	(13.467)	(19.880)
Totale oneri finanziari	**(19.222)**	**(26.757)**	**(45.071)**
Totale proventi (oneri) finanziari	**(1.019)**	**(20.684)**	**(37.685)**

Al 31 dicembre 2010 il saldo netto dei proventi ed oneri finanziari è pari ad Euro 1.019 migliaia e si riduce di Euro 19.665 migliaia per effetto principalmente di:

- effetto positivo della quota interessi ricevuta a seguito dell'incasso per il risarcimento danni tariffe di *handling* per gli anni 1987 - 1989 - 1990 per un totale di Euro 12.456 migliaia;
- riduzione per Euro 5.803 migliaia degli interessi passivi sull'indebitamento finanziario del Gruppo, per effetto della prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti a medio/lungo termine e per i bassi livelli medi dei tassi stessi;
- incremento degli interessi passivi su *leasing* per Euro 1.025 migliaia.

Al 31 dicembre 2009 il saldo netto dei proventi ed oneri finanziari è pari ad Euro 20.684 migliaia e si riduce di Euro 17.001 migliaia per effetto principalmente di:

- riduzione di Euro 11.897 migliaia degli interessi passivi sull'indebitamento finanziario del Gruppo, su cui hanno influito favorevolmente la prosecuzione del processo di riduzione dei finanziamenti a medio/lungo termine e la consistente contrazione dei tassi di interesse di mercato;
- riduzione degli oneri connessi alla metodologia di calcolo attuariale dei crediti finanziari e del trattamento di fine rapporto.

La voce "altri interessi passivi" includono gli oneri finanziari per l'applicazione dell'IFRIC 12, connessi all'attualizzazione del fondo di ripristino (Euro 3.819 migliaia nel 2010, Euro 4.051 migliaia nel 2009 ed Euro 4.348 migliaia nel 2008).

La valutazione del *fair value* dei derivati ha comportato l'iscrizione di un provento pari a Euro 3.556 migliaia nel 2010, e un onere pari a Euro 2.026 migliaia ed Euro 4.160 migliaia rispettivamente nel 2009 e nel 2008.

8.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008:

Imposte	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Imposte correnti	29.103	24.347	26.398
Imposte differite	10.177	(1.482)	(11.452)
Totale imposte	**39.280**	**22.865**	**14.946**

Di seguito si evidenzia la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria effettiva e quella teorica per il triennio 2008-2010:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	2010	%	2009 Riesposto	%	2008 Riesposto	%
Utile prima delle imposte	102.413		76.590		27.696	
Imposte sul reddito teoriche	28.164	27,5%	21.062	27,5%	7.616	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	(1.915)	-1,9%	(10.511)	-13,7%	172	0,6%
Beneficio affrancamento quadro EC	-		-		(4.413)	-15,9%
IRAP	12.778	12,5%	11.511	15,0%	11.178	40,4%
Altro	253	0,2%	803	1,0%	393	1,4%
Totale	**39.280**	**38,4%**	**22.865**	**29,9%**	**14.946**	**54,0%**

L'incremento dell'incidenza dell'onere fiscale effettivo del 2010, rispetto a quello del 2009, è sostanzialmente ascrivibile all'assenza di sostanziali benefici connessi all'applicazione del regime di "*participation exemption*", contrariamente a quanto avvenuto nell'esercizio 2009.

Si rileva, inoltre, che il valore assoluto dell'IRAP, che rimane sostanzialmente invariato nei tre esercizi posti a confronto, assume un peso significativamente superiore nell'esercizio 2008 in considerazione del minor risultato ante imposte di tale esercizio.

In merito alla determinazione dell'impatto economico delle imposte differite attive e passive si veda quanto dettagliato alla Nota 7.6.

Risultato per azione

Il risultato per azione base è determinato dividendo il risultato netto del Gruppo per il

numero medio di azioni in circolazione della Società esistenti alla data di approvazione di ciascun bilancio.

	Al 31 dicembre		
	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Numero medio ponderato di azioni ordinarie (numero di azioni)	250.000.000	250.000.000	250.000.000
Risultato Netto di pertinenza del Gruppo (migliaia di Euro)	63.131	55.026	14.615
Risultato per azione base (Euro)	**0,25**	**0,22**	**0,06**

In merito al calcolo dell'utile diluito per azione, si fa presente che il Gruppo non ha emesso diritti che potenzialmente avrebbero effetto diluitivo. Pertanto, il valore dell'utile per azione diluito corrisponde a quello base.

9. Transazioni con le Parti Correlate

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti del Gruppo con parti correlate per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti del Gruppo con parti correlate	**Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010**			
(Importi in migliaia di Euro)	**Crediti Commerciali**	**Debiti comerciali**	**Ricavi di gestione**	**Costi operativi**
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO	6	-	72	-
Dufrital	6.909	453	19.579	-
CID Italia	1.035	115	2.307	30
Malpensa Logistica Europa	1.790	858	4.185	-
SEA Services	623	384	1.140	607
Disma	152	92	279	-
Totale parti correlate	**10.515**	**1.902**	**27.562**	**637**
Totale voce di bilancio	190.141	148.415	565.791	417.423
% sul totale voce di bilancio	**5,53%**	**1,28%**	**4,87%**	**0,15%**

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 Riesposto			
(Importi in migliaia di Euro)	Crediti commerciali	Debiti comerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO	28	-	84	-
Dufrital	6.078	143	21.722	-
CID Italia	872	15	2.201	30
Malpensa Logistica Europa	3.437	3.453	-	-
SEA Services	139	66	139	66
Disma	58	-	279	-
Altre correlate				
A2A Energia	-	-	-	8.111
A2A Trading	-	-	-	440
A2A Calore e servizi	-	-	763	-
A2A Reti elettriche	-	-	248	-
Totale parti correlate	**10.612**	**3.677**	**25.436**	**8.647**
Totale voce di bilancio	172.970	149.843	570.134	429.806
% su totale voce di bilancio	**6,1%**	**2,5%**	**4,5%**	**2,0%**

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 - Riesposto			
(Importi in migliaia di Euro)	Crediti commerciali	Debiti comerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO	1		62	-
Dufrital	4.992	146	19.227	-
CID Italia	521	7	2.161	-
Disma	41	-	206	-
Altre correlate				
A2A Energia	-	1.781	-	10.311
A2A Trading	-	96	-	391
A2A Calore e servizi	41	-	41	-
A2A Reti elettriche	63	-	222	-
Totale parti correlate	**5.659**	**2.030**	**21.919**	**10.702**
Totale voce di bilancio	148.317	169.742	621.787	451.944
% sul totale voce di bilancio	**3,8%**	**1,2%**	**3,5%**	**2,4%**

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con Parti Correlate per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2010				
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Altre parti correlate	**Totale rapporti verso entità correlate**	**Saldo**	**%**
A)Cash flow derivante dall'attività operativa	(1.678)	-	**(1.678)**	**91.022**	**(1,8%)**
B)Cash flow derivante dall'attività di investimento	6.000	-	**6.000**	**(61.814)**	**(9,7%)**
C)Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	-	-	**-**	**(31.517)**	**0%**

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 Riesposto				
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Altre correlate	**Totale rapporti verso entità correlate**	**Saldo**	**%**
A)Cash flow derivante dall'attività operativa	(1.533)	(585)	**(2.118)**	**65.570**	**(3,2%)**
B)Cash flow derivante dall'attività di investimento	-	(4.400)	**(4.400)**	**(8.109)**	**54,3%**
C)Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	-	-	-	**(61.609)**	**0,0%**

Rapporti del Gruppo con parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 Riesposto				
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Altre correlate	**Totale rapporti verso entità correlate**	**Saldo**	**%**
A)Cash flow derivante dall'attività operativa	(625)	(724)	**(1.349)**	**93.767**	**-1,4%**
B)Cash flow derivante dall'attività di investimento	4.448	-	**4.448**	**(54.835)**	**-8,1%**
C)Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	-	-	-	**(56.110)**	**0%**

Le transazioni tra il Gruppo e le Parti Correlate negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalties* su vendite (CID e Dufrital);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa nel 2010);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma); e
- fornitura da parte di SEA di servizi di supporto, consulenza e assistenza professionale/tecnica nelle aree legale, *auditing* e personale (SACBO).

Altri rapporti con Parti Correlate

Dufrital

Oltre quanto sopra riportato, nel corso del triennio 2010-2008 Dufrital ha erogato a SEA contributi principalmente per lo sviluppo del traffico per un importo complessivo pari a Euro 10 milioni.

Inoltre Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per Euro 6.000 migliaia nel 2010 ed Euro 2.800 migliaia nel 2008.

Gruppo A2A

Il gruppo facente capo ad A2A S.p.A. è detenuto dal Comune di Milano e dal Comune di Brescia. Fino al mese di marzo 2009 il predetto gruppo deteneva il 49% di SEA Energia. Fino a tale data, pertanto, è stato considerato Parte Correlata.

Successivamente, in accordo con quanto previsto dallo IAS 24, paragrafo 25, - Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate - che semplifica i requisiti di informativa riguardanti le operazioni con Parti Correlate, *inter alia*, nelle ipotesi in cui il controllo congiunto sia detenuto da enti pubblici, il predetto gruppo non è stato considerato Parte Correlata del Gruppo SEA.

Si precisa che, con riferimento alle tabelle sopra riportate, i saldi economici e dei flussi di cassa per l'esercizio 2009 sono stati comunque inclusi per l'intero esercizio.

Nel corso del triennio 2010-2008, i rapporti con le società del gruppo facente capo ad A2A S.p.A. hanno riguardato prevalentemente l'approvvigionamento di metano, la prestazione di servizi relativi alla rivendita delle eccedenze di energia elettrica (per integrazione di informativa si evidenzia anche il valore dei beni ceduti era pari a Euro 15.174 migliaia nel 2009 ed Euro 17.226 migliaia nel 2008), nonché la vendita di Certificati verdi.

Nel corso del 2009, inoltre, si è perfezionata l'operazione di acquisizione da parte di SEA del 49% capitale sociale di SEA Energia dal gruppo facente capo ad A2A S.p.A., ad un prezzo pari a Euro 4,4 milioni.

SACBO

Nel corso del 2008, SACBO ha distribuito dividendi a SEA per Euro 1.488 migliaia.

CID

Nel corso del 2008, CID ha distribuito dividendi a SEA per Euro 160 migliaia.

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

10. Compensi amministratori e principali dirigenti

Le seguenti tabelle riportano i compensi corrisposti dalla Società e/o dalle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, ai componenti del consiglio di amministrazione:

Consiglio di amministrazione		
Nome e Cognome	**Carica**	**Compenso (Euro)**
Giuseppe Bonomi	Presidente	76.644 (1)
Lino Girometta	Vice Presidente	85.695 (2) 197.085 (3)
Raffaele Cattaneo	Consigliere	64.220 (4)
Lionello Marco Pagnoncelli	Consigliere	69.220 (5)
Alberto Ribolla	Consigliere	82.553 (6)

Note:

(1) Si segnala che l'avv. Giuseppe Bonomi, ha rinunciato al compenso per la carica di presidente del consiglio di amministrazione di SEA Handling per l'intera durata di tale carica.

(2) Inclusivo: (i) del compenso per la carica di membro del comitato per la remunerazione (pari ad Euro 5.000) ricoperta nei mesi di gennaio-aprile 2010; (ii) del compenso per la carica di membro del comitato etico (pari ad Euro 6.667) ricoperta nei mesi di maggio-dicembre 2010; (iii) del compenso per la carica di coordinatore di Consorzio Malpensa Construction (pari ad Euro 8.333) ricoperta nei mesi di novembre-dicembre 2010.

(3) Compenso percepito in qualità di amministratore delegato di SEA Energia, di cui Euro 65.695 quale compenso fisso, ed Euro 131.390 quale compenso variabile. Si segnala che il dott. Lino Girometta ha rinunciato al compenso per la carica di consigliere di SEA Energia per l'intera durata di tale carica.

(4) Inclusivo del compenso per la carica di membro del comitato per la remunerazione (pari ad Euro 15.000).

(5) Inclusivo: (i) del compenso per la carica di membro del comitato per la remunerazione (pari ad Euro 10.000) ricoperta nei mesi di maggio-dicembre 2010, e (ii) del compenso per la carica di membro del comitato per il controllo interno (pari ad Euro 10.000) ricoperta nei mesi di maggio-dicembre 2010.

(6) Inclusivo: (i) del compenso per la carica di membro del comitato per la remunerazione (pari ad Euro 15.000); (ii) del compenso per la carica di membro del comitato per il controllo interno (pari ad Euro 15.000) e (iii) del compenso per la carica di membro del comitato etico (pari ad Euro 3.333) ricoperta nei mesi di gennaio-aprile 2010.

L'ammontare complessivo dei compensi per l'esercizio 2010 dei principali dirigenti del Gruppo SEA è pari a Euro 3.414 migliaia. L'importo include la componente variabile (MBO 2010) sulla base dell'assegnazione di obiettivi aziendali individuali specifici per singola posizione. L'importo include altresì il compenso fisso per il *Chief Executive Officer* - Direttore Generale di Euro 600.000.

11. Compensi del Collegio sindacale

Le seguenti tabelle riportano i compensi corrisposti dalla Società e/o dalle alle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, ai componenti del collegio sindacale:

Collegio sindacale		
Nome e Cognome	**Carica**	**Compenso (Euro)**
Giancarlo Giordano	Presidente	97.652
Aldo Londei	Sindaco effettivo	79.093
Fabio Malcovati	Sindaco effettivo	73.800 16.328 (1)
Maria Luisa Mosconi	Sindaco effettivo	73.800 16.320 (2) 7.072 (3)
Raffaella Pagani	Sindaco effettivo	73.800 24.278 (4) 4.680 (5)
Antonella Chiametti	Sindaco supplente	-
Ambrogina Zanzi	Sindaco supplente	-

Note:
(1) Compenso percepito in qualità di sindaco effettivo di SEA Handling.
(2) Compenso percepito in qualità di sindaco effettivo di SEA Handling.
(3) Compenso percepito in qualità di presidente del collegio sindacale di SEA Energia.
(4) Compenso percepito in qualità di presidente del collegio sindacale di SEA Handling.
(5) Compenso percepito in qualità di sindaco effettivo di SEA Energia.

12. Compensi della Società di Revisione

L'ammontare dei compensi del Gruppo spettanti alla Società di Revisione per la revisione legale dei conti e per gli altri servizi diversi dalla revisione dei conti, per il triennio 2010-2008, è riportato nella seguente tabella:

Totale compensi società di revisione	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	**2010**	**2009 Riesposto**	**2008 Riesposto**
Revisione Legale dei conti	197	153	153
Altre attività di verifica correlate alla revisone	108	98	94
Altri servizi diversi dalla revisione	53	-	-
Totale	**358**	**251**	**247**

13. Impegni e garanzie

13.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per Euro 53.185 migliaia al 31 dicembre 2010 (Euro 54.997 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 47.878 migliaia al 31 dicembre 2008), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

Dettaglio Impegni per progetto	Al 31 dicembre		
(importi in migliaia di Euro)	2010	2009 Riesposto	2008 Riesposto
Accordo SEA/Ministero della Difesa/ENAC	25.773	25.900	
R.T.I CCC/Cile/Oanzeri/Boffetti imp./STS	13.886	-	-
R.T.I CCC/Sirti/Centroedile/Econord	7.054	-	-
Codelfa	3.661	11.236	460
Taddei	1.324	8.742	16.771
ATI - Cotea/Gemmo	862	1.010	2.356
Consorzio Stabile Edimo	625	8.109	-
Co.ge.l	-	-	13.573
ATI - Cic/Sirti	-	-	10.245
ATI - Elsag / Sandvik	-	-	3.786
ATI - Taddei / Em 969	-	-	495
ATI - Codelfa /Diesse Elettra	-	-	192
Totale	**53.185**	**54.997**	**47.878**

13.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2010 il Gruppo ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi Euro 8.896 migliaia, con riferimento principalmente al noleggio di autobus interpista e al noleggio del parco auto.

Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti in capo al Gruppo al 31 dicembre 2010:

Migliaia di Euro	Al 31 dicembre 2010
Entro 12 mesi	2.650
Tra 1 e 5 anni	6.246
Oltre 5 anni	-
Totale	**8.896**

13.3 Garanzie

Le garanzie reali, pari ad Euro 8.057 migliaia al 31 dicembre 2010, sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2010, le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- fidejussione emessa dal Fondo Europeo per gli Investimenti (FEI) per Euro 17.642 migliaia a garanzia del finanziamento BEI (Euro 34.597 migliaia al 31 dicembre 2009 e 2008);
- fidejussione emessa dalla Banca Popolare di Lodi S.p.A. a favore di ENAC pari ad Euro 5.400 migliaia come garanzia del canone concessorio (Euro 5.400 migliaia al 31 dicembre 2009 ed Euro 5.400 migliaia al 31 dicembre 2008);
- fidejussione di Euro 7.500 migliaia alla Banca Popolare di Milano S.c.a.r.l. a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di pertinenza della controllata SEA Energia, rilasciata dalla Banca Popolare di Milano S.c.a.r.l. a favore dell'Ufficio delle Entrate di Milano a garanzia della compensazione dell'IVA di Gruppo per Euro 2.394 migliaia;
- fidejussione di Euro 4.000 migliaia a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad ENAC alcuni

immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli Aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa per un ammontare pari a Euro 25.900 migliaia;

- fidejussione di Euro 1.602 migliaia a favore del Consorzio Parco Lombardo Valle del Ticino per la corretta esecuzione degli interventi di compensazione forestale per la trasformazione di porzione di bosco nel sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa e nel comune di Lonate Pozzolo;
- fidejussione di Euro 342 migliaia a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- fidejussione di Euro 1.052 migliaia della controllata SEA Energia a favore di Terna S.p.A. a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica;
- fidejussione di Euro 300 migliaia della controllata SEA Energia a favore del Gestore dei Mercati Energetici S.p.A. (GME) per poter partecipare al mercato elettrico;
- Euro 892 migliaia per altre fidejussione minori.

14. 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.

15. Passività potenziali e contenzioso al 31 dicembre 2010

a) Contenzioso con Alitalia

Nel febbraio del 2008, SEA e SEA Handling hanno convenuto in giudizio Alitalia S.p.A. chiedendone la condanna al risarcimento dei danni occorsi alle società attrici a causa del *De-hubbing*. I suddetti danni sono stati indicati in un importo non inferiore ad Euro 1.250 milioni, di cui Euro 100 milioni per danno emergente ed Euro 1.150 milioni per lucro cessante.

A seguito di tale azione, Alitalia a sua volta ha chiesto al Tribunale il rigetto di tali domande nonché la condanna di SEA e SEA Handling al risarcimento danni ad Alitalia (per importi determinati e da determinarsi, in alcuni casi definiti in misura non inferiore a Euro 1.076,7 milioni) conseguenti al mancato sviluppo da parte dell'Emittente dell'Aeroporto di Milano Malpensa, alla lesione alla reputazione di Alitalia; all'interferenza dell'Emittente nel processo di privatizzazione di Alitalia; inoltre Alitalia ha richiesto danni non patrimoniali conseguenti alla lesione dei diritti della personalità di Alitalia in misura non inferiore a Euro 50 milioni.

A seguito dell'emanazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 agosto 2008, che ha ammesso Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria il giudizio si è interrotto. Successivamente, il processo si è estinto, non avendo Alitalia provveduto alla riassunzione entro il termine perentorio di sei mesi previsto dalla normativa allora vigente ed applicabile e non potendo l'Emittente e SEA Handling dar corso alla riassunzione di fronte al Tribunale, a causa dell'ammissione di Alitalia alla procedura sopra indicata.

Le società del Gruppo hanno pertanto avanzato le rispettive pretese risarcitorie in sede concorsuale, presentando, in data 14 novembre 2008, istanza di insinuazione al passivo di Alitalia, in qualità di creditori chirografari di un importo complessivo di circa Euro 896 milioni a titolo di risarcimento del danno. Si segnala che il progetto di stato passivo predisposto dal Commissario Straordinario e depositato nel mese di dicembre 2009, ha previsto il rigetto integrale delle domande delle società del Gruppo, in quanto ritenute "prive di titolo idoneo e comunque infondate". Dopo il deposito di documentazione integrativa da parte dell'Emittente e di SEA Handling, il Giudice della procedura si è riservato la decisione sull'ammissione dei crediti in parola e, alla data di approvazione del Bilancio Consolidato 2010, 2009, 2008, non ha ancora sciolto detta riserva.

Si segnala in ogni caso che, anche in caso di esito positivo della controversia, le probabilità di recupero del credito, trattandosi di un credito chirografario, sarebbero assai limitate (a questo proposito, la relazione del Commissario prevede per i creditori chirografari di Alitalia la possibilità di recuperare solo una percentuale minima del loro credito). A ciò va aggiunta la circostanza che Alitalia potrebbe reiterare le pretese risarcitorie già avanzate in precedenza.

Si precisa che nessun importo relativo alla richiesta di danni effettuata dalle società del Gruppo a Alitalia è incluso nei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008. Oltremodo, ritenendo gli amministratori non probabile la soccombenza relativamente alla richiesta di danni effettuata da Alitalia nei confronti dell'emittente, nessun accantonamento in merito è incluso nei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008.

b) Insinuazioni al passivo di società del gruppo Alitalia

Oltre a quanto indicato nel punto a) che precede, l'Emittente e altre società del Gruppo hanno presentato diverse istanze per l'insinuazione (a seconda dei casi, in prededuzione, in via privilegiata, o al chirografo) nello stato passivo di Alitalia S.p.A. e di altre società del gruppo ad essa facente capo, in amministrazione straordinaria. Dette istanze hanno ad oggetto crediti, per un ammontare complessivo di circa Euro 73 milioni, vantati per servizi resi alle società del gruppo Alitalia, parte dei quali prededucibili (in quanto relativi a servizi prestati successivamente all'ammissione delle società debitrici alle rispettive procedure concorsuali) e altra parte assistiti da privilegio speciale sull'aeromobile con cui è stato operato il volo che ha dato origine al credito, ai sensi dell'art. 1023 del Codice della Navigazione.

Con specifico riferimento all'insinuazione al passivo di Alitalia presentata dall'Emittente, per l'ammontare complessivo, di circa Euro 35 milioni, in data 11 aprile 2011 è stata depositata la Consulenza Tecnica d'Ufficio disposta dal giudice Delegato e volta ad individuare l'entità dei crediti – rispettivamente – (i) chirografari, (ii) privilegiati e (iii) prededucibili maturati da SEA nei confronti di Alitalia.

I consulenti tecnici, a seguito di un'interpretazione particolarmente restrittiva della citata norma del Codice della Navigazione, hanno indicato l'ammontare dei crediti assistiti dal privilegio speciale ivi previsto, così come i crediti prededucibili, in importi sensibilmente inferiori a quanto richiesto dall'Emittente, escludendo dal privilegio i crediti maturati nei

confronti di Alitalia in relazione (i) a voli operati con aeromobili di proprietà di soggetti diversi da Alitalia e (ii) a voli in cui Alitalia abbia effettuato esclusivamente l'approdo o il decollo (e non entrambi). L'Emittente ritiene sussistano valide argomentazioni per ottenere, in sede di verifica dello stato passivo da parte del Giudice Delegato, il riconoscimento del privilegio quantomeno in relazione ai crediti maturati su voli operati da società del gruppo Alitalia e effettuati con aeromobili di proprietà di Alitalia.

Si segnala che il Commissario Straordinario, nella relazione finale predisposta ai sensi dell'art. 61, 3° comma, D. Lgs. 270/99, ha indicato che i crediti ammessi in prededuzione saranno integralmente soddisfatti dalle rispettive società debitrici in amministrazione controllata, mentre i crediti privilegiati saranno rimborsati in una percentuale inclusa in un *range* diverso per ciascuna società del gruppo Alitalia in procedura e che, per la capogruppo, è compresa tra il 65% e il 100%. Per contro, con riferimento ai crediti chirografari, la relazione indica percentuali molto contenute (con la sola eccezione di Volare S.p.A., ove la percentuale massima è indicata nel 48%). Sussistono pertanto rilevanti incertezze, da un lato, circa l'ammontare dei crediti che saranno riconosciuti a favore dell'Emittente e delle altre società del Gruppo nell'ambito delle rispettive procedure; dall'altro lato, in merito all'entità degli importi che costituiranno oggetto di effettivo pagamento a favore delle società creditrici e ai relativi tempi di incasso di tali importi.

Si precisa infine che l'Emittente ha provveduto ad effettuare - in via prudenziale - le opportune svalutazioni a bilancio dei crediti oggetto di insinuazione, svalutazione che il consiglio di amministrazione di SEA ritiene adeguate anche e alla luce delle previsioni di rimborso formulate dal Commissario Straordinario e sopra indicate.

c) Azioni revocatorie pendenti o minacciate

Livingston S.p.A.

Nel mese di aprile 2011, Livingston S.p.A. in amministrazione straordinaria ha convenuto in giudizio, rispettivamente, l'Emittente e SEA Handling per ottenere la revocatoria di pagamenti effettuati a favore di tali società nel semestre antecedente l'ammissione di Livingston alla procedura (ossia nel periodo compreso tra il 21 aprile e il 21 ottobre 2010), per un ammontare complessivo di Euro 5,5 milioni, quanto all'Emittente, e di Euro 1,1 milioni quanto a SEA Handling. Tali somme sono state corrisposte da Livingston a fronte di servizi resi dalle società del Gruppo (in forza di contratti in essere tra le parti e a titolo di diritti aeroportuali e corrispettivi di varia natura) in relazione ai quali Livingston assume che non troverebbe applicazione l'esenzione da revocatoria prevista all'art. 67, 3° comma, lett. a) del R.D. 267/42, per non essere stati tali servizi effettuati nei termini d'uso, come invece richiesto dalla citata norma. La prima udienza è stata fissata al 20 luglio 2011.

SEA e SEA Handling si sono costituite in giudizio e hanno contestato l'ammissibilità della domanda nei confronti di SEA e comunque l'infondatezza della domanda verso entrambe le convenute.

Fallimento East African Safari Air Ltd.

Con sentenze in data 21 giugno 2010, il Tribunale di Busto Arsizio ha condannato SEA e SEA Handling alla restituzione a favore del Fallimento East African Safari Air Ltd., dell'importo complessivo di circa Euro 0,5 milioni (oltre spese), pari ai pagamenti ricevuti dalle due società convenute nei 12 mesi anteriori alla declaratoria di fallimento della African Safari Air Ltd. (avvenuta nel 2004).

I Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 includono fondi per rischi ed oneri di ammontare corrispondente alle richieste complessive delle precitate azioni revocatorie, sia con riferimento a Livingston che East African Safari Air Ltd, tenuto conto che gli amministratori hanno ritenuto probabile la soccombenza del Gruppo SEA.

Gruppo Alitalia

Si segnala inoltre che nel primo semestre dell'esercizio in corso sono pervenute all'Emittente e a SEA Handling alcune richieste da parte di società del Gruppo Alitalia, per la restituzione di un importo complessivo pari a circa Euro 1,8 milioni che Alitalia sostiene essere state asseritamente percepite dal Gruppo SEA in violazione del principio di *par condicio creditorum* e con la asserita consapevolezza – in capo all'Emittente e a SEA Handling - dello stato di insolvenza delle società debitrici.

Si precisa che, alla data di predisposizione dei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008, le società del Gruppo Alitalia non hanno assunto alcuna ulteriore iniziativa nei confronti dell'Emittente e/o di SEA Handling, né hanno trasmesso ulteriori comunicazioni.

Gli amministratori, anche in base a pareri legali ottenuti in tal senso, non hanno ritenuto probabile la restituzione di tali somme ad Alitalia e pertanto nessuno stanziamento è stato effettuato nei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008.

d) Contenzioso con vettori aerei e società petrolifere

L'Emittente è parte di diversi procedimenti civili promossi da alcuni vettori aerei nei confronti delle compagnie petrolifere che provvedono al rifornimento di carburante sugli aeromobili dei suddetti vettori negli aeroporti ove essi operano, inclusi gli Aeroporti di Milano. Il valore complessivo dei predetti procedimenti, con esclusione di quelli il cui valore della controversia non è determinato, è pari a circa Euro 2 milioni.

Tali vertenze riguardano i corrispettivi dovuti alle società petrolifere per il predetto servizio di rifornimento, corrispettivi che le compagnie aeree tenute al pagamento assumono non dovuti, in quanto determinati in violazione della regolamentazione vigente e applicabile.

Più precisamente, secondo i vettori aerei, le compagnie petrolifere non avrebbero fornito adeguata dimostrazione circa la correlazione dei predetti corrispettivi ai costi effettivamente sostenuti per l'erogazione del servizio di rifornimento carburante, come invece previsto dal D. Lgs. 18/99 (che, in attuazione della Direttiva Comunitaria n. 96/67, affida all'ENAC il compito di vigilare che i corrispettivi per l'utilizzo delle strutture siano pertinenti ai costi di gestione dell'aeroporto) e dal D.L. 30 settembre 2005, n. 203 (convertito in Legge 248/2005), che vieta l'applicazione di *royalties* o sovrapprezzi che non siano effettivamente connessi ai costi sostenuti per l'erogazione del servizio reso.

Sulla base di quanto precede, le compagnie aeree hanno avanzato domande (i) di accertamento circa l'insussistenza del diritto delle società petrolifere al versamento dei suddetti corrispettivi; (ii) di condanna delle stesse alla restituzione delle somme già incassate a tale titolo anteriormente all'avvio delle vertenze.

Nella maggior parte dei suddetti procedimenti, SEA (così come altre società di gestione aeroportuale) è stata chiamata in causa dalle compagnie petrolifere, le quali, oltre ad aver contestato nel merito le pretese dei vettori aerei, chiedendone il rigetto, in via subordinata hanno evidenziato che i corrispettivi applicati ai suddetti vettori aerei corrispondono esattamente al canone concessorio che le società petrolifere hanno a loro

volta versato ai gestori aeroportuali (inclusa l'Emittente) per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di stoccaggio ed erogazione di carburante. Conseguentemente, le compagnie petrolifere, per il caso di soccombenza nei confronti delle compagnie aeree, richiedono l'accertamento dell'insussistenza di tali canoni concessori, nonché domanda di restituzione dei canoni già versati.

SEA sostiene (i) la propria estraneità e terzietà al rapporto tra le compagnie aeree e le società petrolifere convenute; (ii) l'applicazione di canoni concessori alle compagnie petrolifere – per il periodo anteriore all'emanazione del D.L. 30 settembre 2005, n. 203 (convertito nella Legge 248/2005) – in forza di contratti stipulati con le suddette società, tuttora validi ed efficaci, (iii) la puntuale e corretta applicazione delle tariffe determinate dall'ENAC in forza dei provvedimenti dalla stessa emanati.

Gli amministratori della Società non hanno ritenuto probabile l'accoglimento delle domande delle compagnie petrolifere e non è previsto pertanto alcuno stanziamento in tal senso nei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008.

In aggiunta alle vertenze sopra indicate, è altresì pendente un procedimento civile promosso avanti il Tribunale di Roma (Rg. N. 51646/2006) da Eni S.p.A. nei confronti dell'ENAC, di diverse compagnie aeree (tra cui Alitalia S.p.A., Airone S.p.A., Livingston S.p.A., Meridiana S.p.A. e altre), nonché nei confronti dell'Emittente e di altri gestori aeroportuali. Eni ha avanzato: (i) nei confronti dei vettori aerei, domanda di accertamento del proprio diritto al versamento dei corrispettivi per l'attività di rifornimento carburante e di condanna al pagamento dei relativi importi; (ii) nei confronti delle società di gestione aeroportuali, tra cui l'Emittente, per il caso di mancato accoglimento delle domande verso le compagnie aeree pocanzi indicate, domanda di accertamento dell'insussistenza del diritto dei gestori aeroportuali al pagamento dei canoni per l'utilizzo delle infrastrutture di stoccaggio ed erogazione del carburante e di conseguente declaratoria che l'attrice non è tenuta al versamento a favore dei predetti gestori degli importi da essi fatturati e non ancora corrisposti (pari, con riferimento all'Emittente, ad Euro 2,9 milioni circa), nonché domanda di condanna alla restituzione dei canoni versati nel passato a tale titolo dall'attrice (con riferimento a SEA, pari ad Euro 1,6 milioni circa).

L'Emittente si è costituita in giudizio chiedendo il rigetto delle domande proposte dall'attrice nei suoi confronti e spiegando domanda riconvenzionale di condanna di Eni al pagamento dell'importo di circa Euro 10 milioni, per corrispettivi maturati nei confronti della suddetta società petrolifera e dalla stessa non corrisposti.

Tutte le compagnie aeree convenute si sono ritualmente costituite, senza spiegare alcuna domanda nei confronti di SEA con la sola eccezione di Airone, la quale ha chiesto la condanna di SEA e delle altre società di gestione aeroportuali convenute, per quanto di rispettiva competenza ed eventualmente in solido con Eni, alla restituzione degli importi versati a quest'ultima (per un ammontare complessivo di Euro 9,5 milioni circa) a titolo di corrispettivo per l'erogazione di carburante, nonché al risarcimento di danni asseritamente subiti.

Il procedimento si è interrotto una prima volta nel novembre 2008, a causa dell'ammissione di Alitalia ad amministrazione straordinaria, ed è stato riassunto da Eni nel febbraio 2009. La causa si è poi nuovamente interrotta nel dicembre 2010 per l'ammissione di Livingston alla procedura di amministrazione straordinaria ed è stata nuovamente riassunta, da Alitalia, in data 22 aprile 2011. L'udienza per la costituzione delle parti è stata fissata al 6 luglio 2011.

Gli amministratori della Società non hanno ritenuto probabile la soccombenza da parte di SEA in tali procedimenti e pertanto non hanno ritenuto necessario alcuno stanziamento in tal senso nei Bilanci Consolidati.

e) Contenzioso ambientale

L'Emittente è parte di alcuni procedimenti civili, aventi a oggetto la richiesta di risarcimento danni a causa di immissioni acustiche e/o atmosferiche prodotte dal decollo e dall'approdo degli aeromobili negli Aeroporti di Milano. Di seguito si forniscono le principali informazioni in merito a tali controversie che, escludendo quelle il cui valore non è determinato, ammontano a circa Euro 19 milioni.

Le richieste di risarcimento riguardano sia risarcimenti per decrementi di valore di terreni circostanti le aree aeroportuali, sia per la richiesta di danni patrimoniali e non subiti a causa dell'inquinamento acustico della zona di residenza dei medesimi.

SEA sostiene da un lato la propria estraneità, evidenziata dalla normativa vigente e applicabile, sia all'individuazione e determinazione delle procedure antirumore (di competenza delle Commissioni all'uopo istituite dall'ENAC), sia alla loro concreta applicazione (spettante ai vettori aerei), sia al controllo del loro rispetto, dall'altro il fatto che non compete alla stessa SEA alcuna decisione in merito all'estensione dell'aeroporto (essendo tutte le determinazioni di carattere urbanistico, edilizio, finanziario e tecnico-operativo di competenza esclusiva dello Stato e/o di ENAC, ENAV o altri organi della Pubblica Amministrazione).

Si precisa tuttavia che, nei casi in cui la Società sia stata condannata, seppur nei primi gradi di giudizio, e nei casi in cui gli amministratori ritengono probabile la soccombenza, il fondo rischi e oneri appostato nei Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 include prudenzialmente anche un accantonamento riconducibile alle controversie in esame che il consiglio di amministrazione di SEA stima essere adeguato e congruo.

f) Procedimento della Commissione Europea su aiuti di Stato a favore di SEA Handling

A seguito di denuncia presentata da un operatore concorrente di SEA Handling nell'esercizio 2006, la Commissione Europea ha avviato un'indagine volta ad accertare se – nel periodo compreso tra il 2001 e il 2005 – la Società abbia beneficiato, per il tramite di SEA, di aiuti di Stato, utilizzati per la copertura delle perdite maturate negli esercizi sopra indicati. Tali perdite – di volta in volta ripianate tramite apporto di capitale da parte dell'Emittente – ammontano complessivamente ad Euro 183,6 milioni circa.

Nel mese di giugno 2010, con pubblicazione nel mese di gennaio 2011, la Commissione, ritenendo che la copertura delle suddette perdite da parte di SEA sia avvenuta tramite utilizzo di fondi imputabili allo Stato italiano, ha deliberato di avviare il procedimento previsto dall'art. 108, comma 2 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, al fine di accertare se l'erogazione dei predetti (asseriti) aiuti di Stato a favore di SEA Handling abbia determinato o possa determinare una turbativa alla concorrenza tra gli Stati membri e sia dunque incompatibile con il mercato comune, ribadendo che all'esito del procedimento e ricorrendone i presupposti, potrebbe imporre allo Stato italiano di "*recuperare ogni aiuto illegale presso il beneficiario*".

Sia il Comune di Milano che l'Emittente hanno presentato le proprie osservazioni sulla decisione, facendo rilevare una violazione, da parte della Commissione, del principio di buona amministrazione, certezza del diritto e legittimo affidamento, avendo la stessa

lasciato decorrere 4 anni dalla denunzia e 28 mesi dall'ultima richiesta di informazioni alle parti interessate, prima di assumere la decisione. L'Emittente ha inoltre evidenziato che nel maggio 2007, la Commissione aveva inizialmente manifestato l'intenzione di procedere all'archiviazione del procedimento. Ciò ha determinato in SEA l'insorgenza di un legittimo affidamento circa la correttezza e legittimità delle misure all'esame della Commissione, tale da rendere un eventuale ordine di restituzione degli asseriti aiuti di Stato, all'esito del procedimento, illegittimo e contrario ai principi sopra richiamati.

Si rileva inoltre l'incoerenza degli elementi sulla base dei quali la Commissione ha affermato l'imputabilità della copertura delle perdite di SEA Handling al Comune di Milano e, quindi, allo Stato italiano. In particolare, l'Emittente ha evidenziato come la scelta di sostenere la controllata, tramite la temporanea copertura delle perdite dalla stessa realizzate, sia stata condotta da SEA in assoluta autonomia gestionale e strategica, senza che la decisione possa essere ricondotta e imputata al Comune di Milano.

A tale specifico riguardo, l'Emittente sottolinea che il proprio comportamento e la decisione di supportare la controllata fino alla sua completa ristrutturazione, risulta pienamente allineato e riconducibile al comportamento di un investitore avveduto operante in un'economia di mercato.

La conformità delle decisioni dell'Emittente alla condotta di un investitore privato è confermata, tra l'altro, dalla circostanza che, *ex post*, il piano di ristrutturazione e risanamento di SEA Handling ha avuto risultati sostanzialmente positivi.

Alla data di predisposizione dei Bilanci Consolidati 2010, 2009, 2008, il procedimento della Commissione non si è ancora concluso. L'Emittente ritiene ragionevolmente, alla luce delle osservazioni svolte, che lo stesso possa concludersi senza che venga disposto a carico di SEA Handling alcun obbligo di restituzione degli importi ricevuti a titolo di copertura delle perdite realizzate negli esercizi 2001-2005 e pertanto nei Bilanci Consolidati 2010, 2009, 2008 non è stato effettuato alcuno stanziamento in tal senso.

g) Globeground Italia S.r.l./SEA Handling

Con atto di citazione notificato in data 1 luglio 2011, Globeground Italia S.r.l. ha convenuto in giudizio avanti il Tribunale di Milano SEA Handling chiedendone la condanna al risarcimento di asseriti danni, indicati dall'attrice nell'ammontare di Euro 8.057.048.

Tale iniziativa giudiziaria si colloca in un più ampio rapporto contenzioso tra le parti, in essere da tempo, nell'ambito del quale SEA Handling ha richiesto e ottenuto nei confronti di Globeground (rispettivamente, in data 19 novembre 2010 e 9 febbraio 2011) due decreti ingiuntivi per l'importo, rispettivamente, di Euro 1.153.551,13 (già parzialmente pagato da Globeground prima del deposito del decreto in parola in cancelleria, avvenuto in data 21 dicembre 2010) e di Euro 3.273.810,26, oltre interessi e accessori.

Globeground ha proposto opposizione avverso i suddetti decreti ingiuntivi avanzando le medesime tesi difensive successivamente riproposte nell'atto di citazione in discorso.

La vertenza trae origine dalla costituzione da parte di Globeground e di SEA Handling di un'associazione temporanea di imprese ("**ATI**"), volta allo svolgimento di attività di *handling* a favore di Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ("**LH**") presso gli Aeroporti di Milano il cui regolamento e il *memorandum of understanding* prevedevano che Globeground agisse in qualità di mandataria all'incasso di SEA Handling, provvedendo a fatturare e incassare da LH i corrispettivi per l'attività prestata da entrambe le società, per poi riversare a SEA Handling quanto di competenza della medesima.

Nell'atto di citazione notificato il 1 luglio 2011 Globeground assume inandempienze contrattuali da parte di SEA Handling oltre a contestare la ripartizione dei corrispettivi prevista dal regolamento dell'ATI.

L'udienza di costituzione di SEA Handling è stata indicata da parte attrice nel 14 novembre 2011. SEA Handling ritiene che le pretese di Globeground siano infondate sotto diversi profili, tenuto conto, tra l'altro (i) che con atto modificativo dei regolamento ATI e del *memorandum of understanding* dell'agosto 2008, Globeground ha rinunziato in via transattiva a qualsiasi controversia insorta o insorgenda tra le parti e (ii) che, con l'atto modificativo del marzo 2010, ha espressamente acconsentito ad un nuovo regime convenzionale di cui SEA Handling ha fatto applicazione e in forza del quale la stessa vanta le pretese creditorie di cui ai decreti ingiuntivi ottenuti.

h) Contenzioso tributario

E' esistente un contenzioso tributario in capo a SEA avente ad oggetto l'annualità 1999 relativamente alla mancata regolarizzazione IVA di talune fatture di acquisto considerate non imponibili.

Sono state effettuate inoltre nel corso del 2009 verifiche in materia di IRES e IRAP, nonché in materia di accise. Infine si segnala che nel corso del mese di febbraio 2011 sono pervenute richieste di compilazioni di questionari in materia di imposte di registro.

A fronte del contenzioso e delle verifiche sopra menzionate i Bilanci Consolidati 2010, 2009 e 2008 includono un accantonamento che il consiglio di amministrazione di SEA stima essere adeguato e congruo.

16. Transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti

Nel corso del 2010, il Gruppo ha beneficiato dell'incasso di Euro 27.339 migliaia relativi al risarcimento, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione delle tariffe per l'attività di *handling* relative agli anni 1987, 1989 e 1990, inclusa una quota interessi pari a Euro 12.456 migliaia.

Nel corso del 2009, il Gruppo ha realizzato plusvalenze da operazioni di cessione di alcune partecipazioni societarie per complessivi Euro 31.204 migliaia, per il cui dettaglio si rinvia a quanto riportato nella Nota 8.10 "proventi e oneri da partecipazioni".

L'esercizio 2008 includeva Euro 11.051 migliaia relativi al rimborso ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a seguito della sentenza del TAR della Lombardia che ha condannato il predetto Ministero per il ritardo con cui ha determinato i corrispettivi per l'espletamento dei controlli di sicurezza sui bagagli (inclusa una quota interessi pari a Euro 1.228 migliaia).

Nel corso del triennio 2008-2010, il Gruppo ha ricevuto contributi principalmente da Dufrital per lo sviluppo del traffico. Il valore ammonta a Euro 722 migliaia nel 2010, Euro 5.087 migliaia nel 2009 ed Euro 1.038 migliaia nel 2008. Tali ammontari risultano riconosciuti "una tantum".

Nel corso del triennio 2008-2010 il Gruppo ha iscritto accantonamenti a fondo svalutazione crediti non ricorrenti per Euro 6.048 migliaia, Euro 13.319 migliaia ed Euro 41.793 migliaia rispettivamente per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008, relativi principalmente all'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria delle società del Gruppo Alitalia e altri vettori minori.

17. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione Consob del 28 luglio 2006, negli esercizi 2008, 2009 e 2010 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

18. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2010

Risoluzione del contenzioso Alitalia-AirOne

In data 19 gennaio 2011, il Gruppo SEA e il Gruppo Alitalia hanno sottoscritto un accordo per la risoluzione del contenzioso iniziato nel 2004 e relativo ai corrispettivi per i servizi centralizzati resi da SEA al vettore AirOne negli Aeroporti di Malpensa e Linate e per altre contestazioni in corso con il Gruppo Alitalia. L'accordo, a fronte del pagamento a favore di SEA di quanto pattuito, ha previsto la rinuncia alle reciproche pretese.

Definizione transattiva della vertenza Volare Airlines

Nell'ambito della definizione della vertenza Volare Airlines in A.S. e Air Europein A.S., il Gruppo SEA, nel mese di febbraio 2011, ha perfezionato l'accordo sottoscritto nel 2010 che prevede la chiusura delle azioni revocatorie, la rinuncia dei crediti vantati nei confronti delle procedure concorsuali e il pagamento di una somma omnicomprensiva di 4,7 milioni di euro.

Piano di ristrutturazione e razionalizzazione di Meridiana Fly

Nel mese di gennaio 2011, Meridiana Fly ha comunicato la decisione di intraprendere, nel corso del 2011, una serie di azioni finalizzate alla ridefinizione del perimetro di attività della compagnia, che comporterà una riduzione della flotta, un conseguente esubero di personale e la terziarizzazione di alcune attività non core.

Tensioni politiche nel Nord Africa e tsunami in Giappone

Nei primi mesi dell'esercizio 2011, si sono manifestate tensioni politiche nei paesi del Nord Africa che si affacciano sul bacino del Mediterraneo. Inoltre, in data 11 marzo 2011, lo tsunami si è abbattuto sul Giappone, provocando inondazioni delle zone interessate e disastri umani e ambientali. Tali fattori hanno influenzato il traffico passeggeri degli Aeroporti di Milano dell'esercizio 2011.

Recenti evoluzioni dei rapporti tra SEA e il Gruppo Lufthansa

In data 23 maggio 2011, il Gruppo Lufthansa ha annunciato la decisione di ridurre la propria presenza nell'Aeroporto di Milano Malpensa, trasferendo, a partire dall'entrata in vigore dell'orario invernale (ossia a fine ottobre 2011) i nove aeromobili a marchio Lufthansa Italia, con base nel predetto aeroporto, da tale scalo agli hub tedeschi del gruppo Lufthansa di Francoforte e Monaco.

Questa decisione del Gruppo Lufthansa risponde ad un'esigenza strategica finalizzata a riorganizzare le proprie attività in Italia, consolidando il Feederaggio da e verso gli *Hub* tedeschi di Francoforte e Monaco.

Delibere dell'assemblea del 3 maggio 2011

In data 3 maggio 2011, l'assemblea della Società ha, tra l'altro, deliberato:

- l'ammissione delle azioni ordinarie della Società alla quotazione sul MTA;
- l'aumento del capitale sociale di SEA, per massimi nominali Euro 18.095 migliaia, mediante emissione di massime n. 164.500.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 0,11 ciascuna, con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell'art. 2441, comma quinto, codice civile, a servizio del collocamento finalizzato all'ammissione delle stesse alla quotazione sul MTA;
- la distribuzione di un dividendo lordo di Euro 41.846 migliaia relativo all'utile dell'esercizio 2010;
- che la distribuzione di detto dividendo abbia luogo il 16 dicembre 2011 o, se antecedente, nel periodo compreso tra la data di chiusura di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato e la data dell'inizio delle negoziazioni delle azioni di SEA sul mercato ad esito della predetta operazione;
- la distribuzione straordinaria di poste disponibili di patrimonio netto risultanti dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010 per un importo complessivo di Euro 147.370 migliaia;
- che la predetta distribuzione straordinaria venga eseguita alla conclusione del processo di quotazione e abbia luogo ad una data quanto più possibile prossima al momento di ingresso nella Società delle risorse finanziarie rivenienti dall'Aumento di Capitale e, pertanto, abbia luogo nel periodo compreso tra la data di chiusura di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato e la data dell'inizio delle negoziazioni delle azioni di SEA sul mercato ad esito della predetta operazione, a favore di coloro che risultino azionisti nella medesima data, con esclusione, in ogni caso, dei sottoscrittori delle nuove azioni di compendio all'Aumento di Capitale proposto dall'assemblea del 3 maggio 2011.

19. Applicazione dell'IFRIC 12 sui dati consolidati del Gruppo SEA

Di seguito sono illustrate le novità introdotte dall'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", emanata dall'*International Accounting Standards Board* (**IASB**), che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un'impresa pubblica ed un'impresa privata.

L'IFRIC 12, pubblicato dallo IASB nel novembre del 2006, è stato omologato dalla Commissione Europea con Regolamento CE n. 254/2009 in data 25 marzo 2009 ed è applicabile obbligatoriamente ai bilanci redatti in conformità ai principi contabili IAS/IFRS il cui esercizio ha inizio in data successiva a quella di omologazione.

L'applicazione dell'IFRIC 12 è inoltre conforme al documento predisposto dall'Organismo Italiano di Contabilità – Applicazione n. 3 "Accordi per servizi in concessione", pubblicato nel luglio 2010.

L'IFRIC 12, a differenza della prassi sinora adottata ed in assenza di un criterio specifico previsto dallo IASB, stabilisce che il concessionario non deve iscrivere l'infrastruttura devolvibile tra le attività materiali in quanto non ne detiene il "controllo", ma il solo diritto ad utilizzarla per fornire il servizio in accordo con i termini e le modalità definite con il concedente. Tale diritto può essere classificato quale attività

finanziaria o quale attività immateriale, in relazione alla presenza o meno di un diritto incondizionato a ricevere un compenso a prescindere dall'utilizzo effettivo dell'infrastruttura stessa (metodo dell'attività finanziaria), piuttosto che del diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo del servizio pubblico (metodo dell'attività immateriale).

Nel seguito sono evidenziati i criteri utilizzati per l'applicazione dell'interpretazione alle concessioni detenute dal Gruppo e gli effetti derivanti dalla sua prima applicazione.

Ambito di applicazione del principio e criteri utilizzati

L'IFRIC 12 si applica agli accordi per servizi in concessione in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed il concessionario è un'entità del settore privato se:

a. il concedente controlla o regolamenta quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e

b. il concedente controlla – tramite la proprietà o altro modo – qualsiasi interessenza residua nell'infrastruttura alla scadenza dell'accordo.

Generalmente le concessioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 prevedono che il concessionario provveda (i) alla realizzazione e/o al miglioramento dell'infrastruttura utilizzata per fornire il servizio pubblico e (ii) alla gestione e manutenzione della stessa, per un determinato periodo di tempo.

Per entrambe le attività il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta. Da ciò ne consegue che l'attività di costruzione o miglioria dell'infrastruttura è assimilabile a quella di un'impresa di costruzioni e durante il periodo in cui tali servizi sono prestati i costi e ricavi da costruzione sono rilevati a conto economico in conformità allo IAS 11.

A fronte dei servizi di costruzione e/o miglioria resi il concessionario riceve un corrispettivo, da rilevare al suo *fair value*, che può consistere in diritti su:

a) un'attività finanziaria (cosiddetto modello dell'attività finanziaria) o

b) un'attività immateriale (modello dell'attività immateriale).

Il modello dell'attività finanziaria si applica quando il concessionario ha un diritto incondizionato a ricevere flussi di cassa garantiti contrattualmente per i servizi di costruzione, a prescindere dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura.

Il concessionario deve rilevare un'attività immateriale, invece, nella misura in cui, a fronte dei servizi di costruzione e miglioria dell'infrastruttura, ottiene il diritto di far pagare gli utenti del servizio pubblico.

Tale diritto, pertanto, non è incondizionato né garantito dal concedente, ma è correlato all'effettivo utilizzo dei servizi da parte degli utenti.

Se il concessionario è pagato per i servizi di costruzione in parte con un'attività finanziaria e in parte con un'attività immateriale, si configura un modello contabile misto.

La Convenzione 2001 ha per oggetto la disciplina dei rapporti relativi alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale sugli Aeroporti di Milano, compresi quelli concernenti la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture strumentali all'esercizio dell'attività.

L'interpretazione IFRIC 12 risulta quindi applicabile sulla base del rapporto di concessione aeroportuale stipulato con ENAC ed in particolare trova applicazione il

modello dell'attività immateriale, in quanto nella Convenzione 2001 si prevede che a SEA competa la realizzazione o l'ampliamento dell'infrastruttura e la gestione e manutenzione della stessa, e per i servizi prestati SEA venga remunerata unicamente mediante le tariffe addebitate agli utenti del servizio pubblico.

Prima applicazione dell'interpretazione

In sede di prima adozione, il Gruppo SEA ha applicato retroattivamente l'interpretazione, a partire dalla stipula della Convenzione 2001, cioè a partire dal 2001; con riferimento al presente documento, ciò ha comportato, in coerenza con le disposizioni contenute nello IAS 8, la rideterminazione degli effetti che si sarebbero avuti al primo gennaio 2008 (data di inizio del primo esercizio presentato a scopo comparativo) e l'attribuzione alle riserve di patrimonio netto di tali effetti.

Presentazione degli impatti economico-finanziari derivanti dall'applicazione dell'interpretazione

In questo paragrafo vengono evidenziati gli effetti patrimoniali ed economici derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12 attraverso la presentazione dei prospetti contabili di riconciliazione dei valori patrimoniali ed economici antecedenti e successivi all'applicazione dell'interpretazione.

In particolare, si è proceduto ad elaborare un prospetto di riconciliazione sintetico del patrimonio netto consolidato del Gruppo SEA al 1° gennaio 2008, al 31 dicembre 2008, 2009 e 2010, e del risultato netto consolidato dell'esercizio 2008, 2009 e 2010.

Inoltre è stata predisposta la riconciliazione tra la situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 1 gennaio 2008 e al 31 dicembre 2008, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2010 *ante* e *post* applicazione dell'IFRIC 12, la riconciliazione tra il conto economico consolidato complessivo e il rendiconto finanziario consolidato per gli esercizi 2008, 2009 e 2010 ante e post applicazione dell'IFRIC12.

Le principali voci che subiscono un impatto dall'applicazione dell'IFRIC 12 sono di seguito evidenziate:

Situazione patrimoniale e finanziaria

a) Attività immateriali

   rilevazione dei diritti concessori derivanti dai servizi di costruzione e/o miglioria, che sono stati e saranno recuperati attraverso i corrispettivi richiesti agli utenti del servizio pubblico. Le attività immateriali sopra illustrate sono ammortizzate a quote costanti lungo il periodo di durata della concessione. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

b) Attività materiali

   eliminazione dei beni devolvibili finanziati dal Gruppo SEA e di altre attività materiali precedentemente iscritte quali beni di proprietà strettamente connessi all'infrastruttura in concessione e che quindi, secondo l'IFRIC 12, rappresentano beni sotto il controllo del concedente.

c) Fondi per rischi e oneri futuri

rilevazione del fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione, che include gli oneri per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità dell'infrastruttura.

Conto economico complessivo

a) Ricavi e costi per servizi di costruzione

i ricavi e i costi per servizi di costruzione sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento delle commesse. I ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria rappresentano il corrispettivo spettante al concessionario per l'attività effettuata e sono valutati al loro fair value, determinato sulla base del totale dei costi di costruzione sostenuti, costituiti da costi per materiali e servizi esterni, maggiorati di un *mark-up* del 6% rappresentativo della stima della remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e di progettazione svolta da personale interno del Gruppo SEA.

b) Ammortamenti

rettifica degli ammortamenti dei beni materiali devolvibili e di altre attività materiali, ed iscrizione degli ammortamenti dei diritti concessori sulla base della durata della concessione.

c) Accantonamenti e svalutazioni

accantonamento del fondo per ripristino e sostituzione per il mantenimento in efficienza dei beni in concessione e determinazione del valore delle svalutazioni.

d) Oneri finanziari

rilevazione degli oneri di attualizzazione del fondo ripristino e sostituzione.

e) Imposte anticipate/differite

per tutti gli effetti rilevati in sede di applicazione dell'IFRIC 12, determinati applicando i criteri precedentemente descritti, sono state iscritte imposte anticipate e differite.

* * *

Nella tabella seguente viene riportata la riconciliazione del patrimonio netto consolidato e del risultato netto alle rispettive date:

(Importi in migliaia di Euro)	Patrimonio netto al 01/01/2008	Patrimonio netto al 31/12/2008	Patrimonio netto al 31/12/2009	Patrimonio netto al 31/12/2010
Valore netto ante IFRIC 12	**268.143**	**243.678**	**294.835**	**365.088**
Eliminazione dei beni devolvibili	(558.697)	(544.690)	(533.586)	(557.968)
Rilevazione Concessione Aeroportuale - Investimenti su infrastrutture in concessione	658.129	675.439	679.988	705.113
Rilevazione fondo ripristino e sostituzione	(76.660)	(89.256)	(101.994)	(104.083)
Effetto fiscale	(7.151)	(13.029)	(14.102)	(14.357)
Totale variazione	**15.621**	**28.464**	**30.306**	**28.705**
Valore netto post IFRIC 12	**283.764**	**272.142**	**325.141**	**393.793**

	Risultato netto esercizio 2008	Risultato netto esercizio 2009	Risultato netto esercizio 2010
Valore netto ante IFRIC 12	**(93)**	51.883	64.734
Effetto economico mark up dei lavori su beni in concessione	2.214	2.435	2.675
Effetto economico minusvalenza su cessione cespiti	(1.560)	-	-
Eliminazione ammortamento dei beni materiali devolvibili	37.053	33.508	27.868
Rilevazione ammortamento dei diritti in concessione	(20.850)	(20.290)	(19.138)
Effetti sulle svalutazioni	14.460	-	-
Rilevazione accantonamento a fondo ripristino dei beni in concessione	(8.248)	(8.687)	(8.932)
Oneri da attualizzazione del fondo ripristino dei beni in concessione	(4.348)	(4.051)	(3.819)
Effetto fiscale sulle rettifiche IFRIC 12	(5.878)	(1.073)	(255)
Totale variazione	**12.843**	**1.842**	**(1.601)**
Valore netto post IFRIC 12	**12.750**	**53.725**	**63.133**

* * *

Di seguito si riporta la riconciliazione della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 1 gennaio 2008:

(Importi in migliaia di Euro)	Note	Al 01/01/2008 ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12
ATTIVITA'				
Immobilizzazioni immateriali	1	4.714	658.129	662.843
Immobilizzazioni materiali	2	809.117	(558.697)	250.420
Investimenti immobiliari		3.736		3.736
Partecipazioni in società collegate		39.473		39.473
Partecipazioni disponibili per la vendita		2.425		2.425
Imposte differite attive	3	22.311	(7.151)	15.160
Altri Crediti		1.930		1.930
Totale Attività non correnti		**883.706**	**92.281**	**975.987**
Rimanenze		9.346		9.346
Crediti commerciali		204.750		204.750
Altri crediti		105.377		105.377
Cassa e disponibilità liquide		2.219		2.219
Attività non correnti destinate alla dismissione		47.100		47.100
Totale Attivo corrente		**368.792**	**-**	**368.792**
TOTALE ATTIVO		**1.252.498**	**92.281**	**1.344.779**
PASSIVITÀ				
Capitale sociale		27.500		27.500
Altre riserve	4	201.238	15.621	216.859
Utili dell'esercizio		34.546		34.546
Patrimonio netto di Gruppo		**263.284**	**15.621**	**278.905**
Patrimonio netto di terzi		**4.859**		4.859
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi		**268.143**	**15.621**	**283.764**
Fondo rischi e oneri	5	71.532	76.660	148.192
Fondi relativi al personale		85.631		85.631
Passività finanziarie non correnti		396.523		396.523
Totale Passività non correnti		**553.686**	**76.660**	**630.346**
Debiti commerciali		183.052		183.052
Debiti per imposte dell'esercizio		43.949		43.949
Altri debiti		86.856		86.856
Passività finanziarie correnti		116.812		116.812
Passività non correnti destinate alla dismissione		-		-
Totale Passivo corrente		**430.669**	**-**	**430.669**
TOTALE PASSIVO		**984.355**	**76.660**	**1.061.015**
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		**1.252.498**	**92.281**	**1.344.779**

Di seguito si riporta la riconciliazione della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 31 dicembre 2008, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2010:

(Importi in migliaia di Euro)	Note	Al 31/12/2008 ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12	Al 31/12/2009 ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12	Al 31/12/2010 ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12
ATTIVITA'										
Immobilizzazioni immateriali	1	5.301	675.439	680.740	6.562	679.988	686.550	7.197	705.113	712.310
Immobilizzazioni materiali	2	785.818	(544.690)	241.128	771.694	(533.586)	238.108	804.284	(557.968)	246.316
Investimenti immobiliari		3.673		3.673	3.611		3.611	3.406		3.406
Partecipazioni in società collegate		40.138		40.138	36.243		36.243	35.656		35.656
Partecipazioni disponibili per la vendita		9.915		9.915	9.915		9.915	15.726		15.726
Imposte differite attive	3	37.840	(13.029)	24.811	40.396	(14.102)	26.294	30.182	(14.357)	15.825
Altri Crediti		1.704		1.704	1.578		1.578	1.187		1.187
Totale Attività non correnti		**884.389**	**117.720**	**1.002.109**	**869.999**	**132.300**	**1.002.299**	**897.638**	**132.788**	**1.030.426**
Rimanenze		8.344		8.344	9.274		9.274	9.693		9.693
Crediti commerciali		148.317		148.317	172.970		172.970	190.141		190.141
Altri crediti		95.222		95.222	48.716		48.716	22.662		22.662
Cassa e disponibilità liquide		29.922		29.922	25.774		25.774	23.465		23.465
Attività non correnti destinate alla dismissione		14.361		14.361	-		-	-		-
Totale Attivo corrente		**296.166**	**-**	**296.166**	**256.734**	**-**	**256.734**	**245.961**	**-**	**245.961**
TOTALE ATTIVO		**1.180.555**	**117.720**	**1.298.275**	**1.126.733**	**132.300**	**1.259.033**	**1.143.599**	**132.788**	**1.276.387**
PASSIVITÀ										
Capitale sociale		27.500		27.500	27.500		27.500	27.500		27.500
Altre riserve	4	211.412	15.621	227.033	214.073	28.464	242.537	272.776	30.306	303.082
Utili dell'esercizio		1.772	12.843	14.615	53.184	1.842	55.026	64.732	(1.601)	63.131
Patrimonio netto di Gruppo		**240.684**	**28.464**	**269.148**	**294.757**	**30.306**	**325.063**	**365.008**	**28.705**	**393.713**
Patrimonio netto di terzi		**2.994**		2.994	**78**		78	**80**		80
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi		**243.678**	**28.464**	**272.142**	**294.835**	**30.306**	**325.141**	**365.088**	**28.705**	**393.793**
Fondo rischi e oneri	5	65.593	89.256	154.849	59.715	101.994	161.709	50.844	104.083	154.927
Fondi relativi al personale		87.079		87.079	79.236		79.236	72.825		72.825
Passività finanziarie non correnti		360.603		360.603	339.061		339.061	304.380		304.380
Totale Passività non correnti		**513.275**	**89.256**	**602.531**	**478.012**	**101.994**	**580.006**	**428.049**	**104.083**	**532.132**
Debiti commerciali		169.742		169.742	149.843		149.843	148.415		148.415
Debiti per imposte dell'esercizio		43.400		43.400	44.004		44.004	41.351		41.351
Altri debiti		72.225		72.225	87.272		87.272	87.413		87.413
Passività finanziarie correnti		129.796		129.796	72.767		72.767	73.283		73.283
Passività non correnti destinate alla dismissione		8.439		8.439	-		-	-		-
Totale Passivo corrente		**423.602**	**-**	**423.602**	**353.886**	**-**	**353.886**	**350.462**	**-**	**350.462**
TOTALE PASSIVO		**936.877**	**89.256**	**1.026.133**	**831.898**	**101.994**	**933.892**	**778.511**	**104.083**	**882.594**
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		**1.180.555**	**117.720**	**1.298.275**	**1.126.733**	**132.300**	**1.259.033**	**1.143.599**	**132.788**	**1.276.387**

Commento alle rettifiche presentate nei prospetti di riconciliazione della situazione patrimoniale e finanziaria al 1 gennaio 2008, al 31 dicembre 2008, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2010

1. Immobilizzazioni immateriali

Rappresenta l'iscrizione di attività immateriali per diritti maturati a fronte della realizzazione di servizi di costruzione.

2. Immobilizzazioni materiali

Si è proceduto a eliminare integralmente la voce "beni devolvibili" e altre attività materiali strettamente connesse alle infrastrutture in concessione.

3. Imposte differite attive

Rappresenta il fondo per fiscalità differita generatosi con l'applicazione dell'IFRIC 12.

4. Altre riserve

Rappresenta l'effetto sul patrimonio netto di riapertura dell'applicazione dell'IFRIC 12.

5. Fondo rischi ed oneri

Per far fronte all'obbligazione di mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione, e in relazione al modello dell'attività immateriale adottato, è stato iscritto un fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione.

* * *

Nella tabella di seguito viene riportata la riconciliazione del conto economico consolidato complessivo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2008, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2010:

		Esercizio chiuso al 31/12/2008			Esercizio chiuso al 31/12/2009			Esercizio chiuso al 31/12/2010		
(Importi in migliaia di Euro)	Note	ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12	ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12	ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12
Ricavi di gestione		621787		621.787	570.134	600	570.734	565.791		565.791
Ricavi per lavori su beni in concessione	1	-	39.122	39.122	-	31.144	31.144	-	48.366	48.366
Totale ricavi		**621.787**	**39.122**	**660.909**	**570.134**	**31.744**	**601.878**	**565.791**	**48.366**	**614.157**
Costi del lavoro		(266.144)		(266.144)	(252.085)		(252.085)	(248.459)		(248.459)
Materiali di consumo		(52.979)		(52.979)	(42.927)		(42.927)	(48.344)		(48.344)
Costi industriali	2	(98.094)	(1.560)	(99.654)	(100.377)		(100.377)	(86.237)		(86.237)
Costi amministrativi		(33.167)		(33.167)	(34.417)		(34.417)	(34.383)		(34.383)
Costi per lavori su beni in concessione	1	-	(36.908)	(36.908)	-	(29.309)	(29.309)	-	(45.691)	(45.691)
Margine Operativo lordo		**171.403**	**654**	**172.057**	**140.328**	**2.435**	**142.763**	**148.368**	**2.675**	**151.043**
Ammortamenti	3	(63.310)	16.203	(47.107)	(54.039)	13.218	(40.821)	(45.643)	8.730	(36.913)
Accantonamenti e svalutazioni	4	(76.905)	6.212	(70.693)	(31.375)	(8.687)	(40.062)	(7.333)	(8.932)	(16.265)
Risultato operativo		**31.188**	**23.069**	**54.257**	**54.914**	**6.966**	**61.880**	**95.392**	**2.473**	**97.865**
Proventi (oneri) da partecipazioni		11.124		11.124	35.394		35.394	5.567		5.567
Proventi (oneri) finanziari	5	(33.337)	(4.348)	(37.685)	(16.633)	(4.051)	(20.684)	2.800	(3.819)	(1.019)
Risultato prima delle imposte		**8.975**	**18.721**	**27.696**	**73.675**	**2.915**	**76.590**	**103.759**	**(1.346)**	**102.413**
Imposte dell'esercizio	6	(9.068)	(5.878)	(14.946)	(21.792)	(1.073)	(22.865)	(39.025)	(255)	(39.280)
Risultato netto		**(93)**	**12.843**	**12.750**	**51.883**	**1.842**	**53.725**	**64.734**	**(1.601)**	**63.133**
Risultato di pertinenza dei terzi		(1.865)	-	(1.865)	(1.301)	-	(1.301)	2	-	2
Risultato del Gruppo		1.772	12.843	14.615	53.184	1.842	55.026	64.732	(1.601)	63.131
CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO										
Utile netto dell'esercizio		**(93)**	**12.843**	**12.750**	**51.883**	**1.842**	**53.725**	**64.734**	**(1.601)**	**63.133**
Altre componenti dell'utile complessivo:										
Proventi da valutazione a *fair value* di attività finanziarie disponibili per la vendita		6.389	-	6.389	-	-	-	5811	0	5811
Effetto fiscale relativo alle altre componenti dell'utile complessivo		(1.757)	-	(1.757)	-	-	-	(292)	-	(292)
Totale altre componenti dell'utile complessivo		**4.632**	**0**	**4632**	**-**	**-**	**-**	**5.519**	**-**	**5.519**
Totale utile complessivo dell'esercizio		**4.539**	**12.843**	**17.382**	**51.883**	**1.842**	**53.725**	**70.253**	**- 1.601**	**68.652**
Attribuibile a:										
- Azionisti della Capogruppo		**6.404**	**12.843**	**19.247**	**53.184**	**1.842**	**55.026**	**70.251**	**(1.601)**	**68.650**
- Interessi di minoranza		**(1.865)**	**-**	**(1.865)**	**(1.301)**	**-**	**(1.301)**	**2**	**-**	**2**

Note di commento al prospetto di riconciliazione del conto economico complessivo per gli esercizi 2008, 2009 e 2010

1. Ricavi e costi per lavori su beni in concessione

Tale componente di ricavo rappresenta il corrispettivo spettante al concessionario per l'attività effettuata ed è valutata al suo *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi di costruzione sostenuti, costituiti dai costi per materiali e servizi esterni, maggiorati di un *mark-up* del 6%, rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo SEA. Tali ricavi hanno come contropartita l'iscrizione di Diritti concessori (ai sensi dello IAS11) tra le Attività Immateriali, sui quali il Gruppo non detiene il controllo ma ha l'onere di effettuare attività di manutenzione secondo la Convenzione stipulata con ENAC.

2.Costi industriali

L'importo incluso nell'esercizio 2008 alla voce "costi industriali" è riconducibile a minusvalenze da cessioni di cespiti effettuate nel corso di tale esercizio.

3. Ammortamenti

L'importo rappresenta il saldo tra gli ammortamenti stornati a fronte della eliminazione dei beni gratuitamente devolvibili e di altre attività materiali connesse alla concessione e gli ammortamenti iscritti a fronte dei beni in concessione.

4. Accantonamenti e svalutazioni

Rappresenta l'accantonamento al Fondo ripristino e sostituzione beni in concessione, quale quota di competenza dell'esercizio per far fronte all'obbligazione a mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione, in relazione al modello dell'attività immateriale adottato, nonché gli effetti sulle svalutazioni effettuate.

5. Oneri finanziari

Rappresenta la componente di attualizzazione del fondo ripristino e sostituzione beni in concessione.

6. Imposte dell'esercizio

Rappresenta l'accantonamento di imposte differite passive generatosi dall'applicazione dell'IFRIC 12.

* * *

Nella tabella di seguito viene riportata la riconciliazione del rendiconto finanziario consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2008, al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2010:

		Al 31/12/2008			Al 31/12/2009			Al 31/12/2010		
(Importi in migliaia di Euro)	Note	ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12	ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12	ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12
Risultato prima delle imposte	1	8.975	18.721	27.696	73.675	2.915	76.590	103.759	(1.346)	102.413
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali ed immateriali	2	63.310	(16.203)	47.107	54.039	(13.218)	40.821	45.643	(8.730)	36.913
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	3	60.414	(6.212)	54.202	8.306	8.687	16.993	(16.572)	8.932	(7.640)
Oneri finanziari netti (inclusi i proventi relativi ai risarcimenti dal Ministero dei Trasporti)	4	33.337	4.348	37.685	16.633	4.051	20.684	(2.800)	3.819	1.019
Proventi da partecipazioni		(11.124)		(11.124)	(35.394)		(35.394)	(5.567)		(5.567)
Risarcimento Ministero dei Trasporti (esclusa quota interessi)		(9.824)		(9.824)	-		-	(14.883)		(14.883)
Altre variazioni non monetarie		-	(654)	(654)	5.915	(2.435)	3.480	1.064	(2.675)	(1.611)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante		**145.088**	**-**	**145.088**	**123.174**	**-**	**123.174**	**110.644**	**-**	**110.644**
Variazione rimanenze		909		909	(930)		(930)	(419)		(419)
Variazione crediti commerciali e altri crediti		(9.648)		(9.648)	(46.751)		(46.751)	(13.889)		(13.889)
Variazione altre attività non correnti		221		221	(154)		(154)	304		304
Variazione debiti commerciali e altri debiti		(24.590)		(24.590)	(5.857)		(5.857)	(6.325)		(6.325)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante		**(33.108)**	**-**	**(33.108)**	**(53.692)**	**-**	**(53.692)**	**(20.329)**	**-**	**(20.329)**
Imposte sul reddito pagate		(23.739)		(23.739)	(9.437)		(9.437)	(26.632)		(26.632)
Risarcimento Ministero dei Trasporti (inclusa quota interessi)		5.526		5.526	5.525		5.525	27.339		27.339
Cash flow derivante dall'attività operativa		**93.767**	**-**	**93.767**	**65.570**	**-**	**65.570**	**91.022**	**-**	**91.022**
Investimenti in immobilizzazioni:										
-immateriali	5	(3.558)	(36.908)	(40.466)	(3.318)	(29.309)	(32.627)	(3.475)	(45.691)	(49.166)
-materiali	5	(60.624)	36.908	(23.716)	(48.169)	29.309	(18.860)	(71.133)	45.691	(25.442)
-finanziarie		-		-	(4.331)		(4.331)	-		-
Disinvestimenti in immobilizzazioni:										
-materiali		-		-	3.497		3.497	269		269
-finanziarie		4.899		4.899	44.000		44.000	6.525		6.525
Dividendi incassati		4.448		4.448	212		212	6.000		6.000
Cash flow derivante dall'attività di investimento		**(54.835)**	**-**	**(54.835)**	**(8.109)**	**-**	**(8.109)**	**(61.814)**	**-**	**(61.814)**
Variazione indebitamento finanziario lordo										
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine		(2.353)		(2.353)	(43.835)		(43.835)	(18.990)		(18.990)
- incremento netto linea di anticipazione finanz. su contributi Stato		(22.179)		(22.179)	(33.443)		(33.443)	(13.201)		(13.201)
Incremento netto crediti per contributi Stato		20.145		20.145	33.848		33.848	14.632		14.632
Incremento netto altre passività finanziarie		1.957		1.957	(2.506)		(2.506)	(1.878)		(1.878)
Dividendi distribuiti		(29.565)		(29.565)	-		-	-		-
Interessi netti pagati		(24.115)		(24.115)	(15.673)		(15.673)	(12.080)		(12.080)
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		**(56.110)**	**-**	**(56.110)**	**(61.609)**	**-**	**(61.609)**	**(31.517)**	**-**	**(31.517)**
Flusso di cassa netto del periodo		**(17.178)**	**-**	**(17.178)**	**(4.148)**	**-**	**(4.148)**	**(2.309)**	**-**	**(2.309)**
Disponibilità liquide di inizio periodo		47.100		47.100	29.922		29.922	25.774		25.774
Disponibilità liquide di fine periodo		29.922		29.922	25.774		25.774	23.465		23.465

Note di commento alle rettifiche presentate nel prospetto di riconciliazione del rendiconto finanziario per gli esercizi 2008, 2009 e 2010

1. Utile di periodo ante imposte

Rappresenta l'effetto complessivo dell'applicazione dell'IFRIC 12 al lordo delle imposte.

2. Ammortamenti di immobilizzazioni materiali ed immateriali

L'importo rappresenta il saldo tra gli ammortamenti eliminati a fronte della eliminazione dei beni gratuitamente devolvibili e di altre attività materiali connesse alla concessione, e gli ammortamenti iscritti a fronte dei beni in concessione.

3. Accantonamenti netti

Si riferisce all'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione beni in concessione iscritto per far fronte all'obbligazione a mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione, in relazione al modello dell'attività immateriale adottato, nonché gli effetti sulle svalutazioni effettuate.

4. Oneri finanziari netti

Si riferisce alla rilevazione degli oneri finanziari connessi al fondo ripristino.

5. Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali

Gli importi delle immobilizzazioni immateriali e materiali rappresentano rispettivamente la rilevazione dei diritti sui beni in concessione in seguito all'applicazione dell'IFRIC 12 e l'eliminazione dei beni devolvibili e di altre attività materiali connesse alla concessione.

20. Riclassifiche di taluni dati storici

Come già evidenziato in precedenza, la presentazione di dati finanziari omogenei e uniformi relativi agli ultimi tre esercizi ha determinato la necessità di recepire alcune specifiche riclassifiche su taluni dati relativi al rendiconto finanziario ed al conto economico rispetto ai dati storici corrispondenti inclusi nel bilancio consolidato della Società relativo all'esercizio 2010 e ai medesimi dati dell'esercizio 2009 presentati a fini comparativi in tale bilancio.

Tali riclassifiche si sono rese necessarie sostanzialmente al fine di ottenere una migliore chiarezza ed uniformità di informativa nei tre esercizi di riferimento.

Di seguito sono illustrate in dettaglio le riclassifiche effettuate sui dati di conto economico e di rendiconto finanziario.

Dati di conto economico

Di seguito si presenta una sintesi delle motivazioni e delle riclassifiche in esame, che hanno avuto un impatto neutrale sia sul risultato netto che sul Margine Operativo Lordo – EBITDA:

- riclassifiche finalizzate a meglio rappresentare nel conto economico la natura di taluni costi: i) inclusione degli emolumenti corrisposti al consiglio di amministrazione tra i costi del lavoro piuttosto che tra i costi amministrativi e ii) classificazione di taluni contributi erogati e ricevuti, rispettivamente a diretta riduzione e incremento dei ricavi di riferimento.
- riclassifiche finalizzate a meglio rappresentare in modo omogeneo nei due esercizi di riferimento gli effetti connessi all'applicazione dell'IFRIC 12 su determinate categorie di beni che avrebbero dovuto essere più propriamente rappresentate negli esercizi in esame esclusivamente per quanto riguarda l'esposizione nel conto economico.

Dati di rendiconto finanziario

Al fine di una più immediata comprensione, di seguito sono indicate esclusivamente le principali variazioni di esposizione operate sui rendiconti finanziari di riferimento che hanno determinato riclassifiche tra flussi di cassa derivanti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento:

- migliore esposizione dei flussi di cassa connessi ai dividendi percepiti dalle società collegate, che sono stati inclusi tra i flussi di cassa delle attività di investimento;
- migliore esposizione dei flussi di cassa connessi alla cessione di talune partecipazioni o quote delle stesse, che sono stati esposti tra i flussi di cassa delle attività di investimento;
- evidenziazione dei flussi di cassa correlati agli interessi pagati nei periodi di riferimento tra i flussi di cassa delle attività di finanziamento;
- esposizione dei debiti correlati ad investimenti in leasing tra i flussi di cassa dell'attività di finanziamento;
- eliminazione di taluni movimenti "*non-cash*" netti.

20.2 Posizione fiscale

Con riguardo all'Emittente e alle altre società del Gruppo ritenute rilevanti tenendo conto della significatività delle stesse e delle relative posizioni fiscali, si espongono le seguenti informazioni.

SEA

A partire dall'esercizio 2004, SEA ha aderito in qualità di soggetto consolidante al regime del Consolidato Fiscale Nazionale previsto dagli artt. 117 e seguenti del D.P.R. n. 917/1986. L'opzione per la tassazione consolidata attualmente in essere con le società SEA Handling e SEA Energia sono rispettivamente valide per il triennio 2010-2012 e 2009-2011.

a) Esercizi definiti ai fini fiscali

Con riferimento alle imposte dirette e dell'imposta sul valore aggiunto, nonché ai fini IRAP, risultano definiti, per decorrenza dei termini previsti rispettivamente dall'art. 43 del D.P.R. n. 600/1973 e dell'art. 57 del D.P.R. n. 633/72, i periodi d'imposta chiusi al 31 dicembre 2005. Ai fini dell'espletamento dell'attività di accertamento, pertanto, risultano ancora "aperti" i periodi d'imposta successivi.

b) Contenzioso tributario

Di seguito si fornisce il dettaglio delle controversie di natura fiscale con l'Amministrazione finanziaria innanzi i competenti organi della giustizia tributaria:

- *Contenzioso IVA 1999*: è esistente un contenzioso tributario avente ad oggetto la annualità 1999 relativamente alla mancata regolarizzazione IVA di talune fatture di acquisto considerate non imponibili per un valore complessivo in termini di sanzione pari a Euro 516.326,00. La fattispecie attiene alla violazione delle disposizioni di cui all'art. 6, comma 8, del D. Lgs. n. 471 del 1997 che prevedono l'obbligo di regolarizzazione da parte del cessionario/committente

delle fatture emesse in modo erroneo da parte del cedente/commissionario. Nei giudizi di merito dinanzi alla commissione tributaria provinciale ed alla commissione tributaria regionale, le sentenze sono risultate favorevoli alla società. In seguito alla proposizione del ricorso dinanzi alla Corte di Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate, si è in attesa del giudizio dei giudici di legittimità.

c) Accertamenti in corso

Di seguito, si fornisce il dettaglio degli accertamenti e/o delle verifiche fiscali in corso.

Verifica in materia di IRES/IRAP

Con il Processo Verbale di Constatazione notificato alla SEA in data 29 ottobre 2009 si è conclusa una verifica posta in essere dalla Direzione Regionale per la Lombardia relativa al periodo d'imposta 2006 e relativa IRES, IRAP ed IVA. Sulla base delle risultanze derivanti dal suddetto processo verbale di constatazione, le fattispecie oggetto di contestazione contestate comportano maggiori imponibili ai fini IRES per un importo di Euro 2.918.081,00 e ai fini IRAP per un importo di Euro 1.502.409,00 con conseguenti maggiori imposte, complessivamente intese sia ai fini IRES che IRAP, ammontabili a Euro 1.026.819,00 (di cui circa Euro 962 mila per IRES ed Euro 64 mila per IRAP), escluso sanzioni ed interessi.

Avverso il contenuto del processo verbale di constatazione, la Società ha presentato in data 28 dicembre 2009 apposite memorie difensive in base a quanto previsto dell'art. 12, comma 7, della Legge n. 212/2000 (c.d. Statuto del Contribuente). Entro i termini previsti dall'art. 43 del D.P.R. n. 600/1973 per l'espletamento dell'attività di accertamento, l'Ufficio competente dell'Agenzia delle Entrate, ove ne ritenga validi e sussistenti i presupposti, dovrà emettere nei confronti di SEA apposito avviso di accertamento.

Verifica in materia di Accise

In data 4 maggio 2009, la Direzione Regionale per la Lombardia dell'Agenzia delle Dogane, Ufficio delle Dogane di Milano 1, ha avviato una verifica fiscale tecnico-amministrativa, nel settore dell'energia elettrica, volta ad accertare la regolarità degli adempimenti in materia di accise previsti dal D. Lgs. n. 504/1995 (T.U.A.). Il controllo riguarda i periodi fiscali dal 2004 al 2009. Alla data della presente nota, non risulta ancora definito alcun processo verbale di constatazione conclusivo delle attività di verifica.

Verifica in materia di Imposta di Registro

In relazione all'eventuale responsabilità solidale si segnala, inoltre, che in seguito all'operazione di cessione dei rami azienda "biglietteria" e "manutenzione mezzi" effettuata nei confronti di SEA da SEA Handling con atti separati del 1 ottobre 2009 a cura del Notaio Filippo Zabban in Milano rispettivamente Rep. N. 59766/9119 e Rep. N. 59763/9118, nel mese di febbraio 2011 sono stati notificati a SEA Handling da parte della Direzione Provinciale II di Milano - Ufficio Territoriale di Milano 6 - i questionari Q00019/2011 e Q00020/2011 finalizzati all'acquisizione della documentazione atta a valutare la corretta applicazione dell'imposta di registro su entrambi gli atti di trasferimento dei rami d'azienda sopraccitati. Entro i termini prescritti, SEA Handling ha provveduto a fornire all'Ufficio competente tutta la documentazione richiesta.

d) Perdite fiscali riportabili in avanti

Con riferimento alle annualità sino al 2010 incluso, non vi sono perdite fiscali pregresse riportabili in avanti e, come tali, utilizzabili ai sensi delle disposizioni previste dall'art. 84 del D.P.R. n. 917/1986. Tale indicazione è da intendersi riferita alla complessiva situazione emergente in relazione alla opzione esercitata dalle Società in merito alla adozione del regime di tassazione consolidata ai sensi dell'articolo 117 e seguenti del D.P.R. n. 917/86.

SEA HANDLING

a) Esercizi definiti ai fini fiscali

Con riferimento alle imposte dirette e dell'imposta sul valore aggiunto, nonché ai fini IRAP, risultano definiti, per decorrenza dei termini previsti rispettivamente dall'art. 43 del D.P.R. n. 600/1973 e dell'art. 57 del D.P.R. n. 633/72, i periodi d'imposta chiusi al 31 dicembre 2005. Ai fini dell'espletamento dell'attività di accertamento, pertanto, risultano ancora "aperti" i periodi d'imposta successivi.

b) Contenzioso tributario

Non risulta aperta alcuna controversia di natura fiscale con l'Amministrazione finanziaria innanzi i competenti organi della giustizia tributaria.

c) Accertamenti in corso

Verifica in materia di Imposta di registro

A seguito dell'operazione di cessione dei rami azienda "biglietteria" e "manutenzione mezzi" effettuata nei confronti di SEA con atti separati del 1 ottobre 2009 a cura del Notaio Filippo Zabban in Milano rispettivamente Rep. N. 59766/9119 e Rep. N. 59763/9118, nel mese di febbraio 2011 sono stati notificati a SEA Handling da parte della Direzione Provinciale II di Milano - Ufficio Territoriale di Milano 6 - i questionari Q00019/2011 e Q00020/2011 finalizzati all'acquisizione della documentazione atta a valutare la corretta applicazione dell'imposta di registro su entrambi gli atti di trasferimento dei rami d'azienda sopraccitati. Entro i termini prescritti, la società ha provveduto a fornire all'Ufficio competente tutta la documentazione richiesta.

SEA ENERGIA

a) Esercizi definiti ai fini fiscali

Con riferimento alle imposte dirette e dell'imposta sul valore aggiunto, risultano definiti, per decorrenza dei termini previsti rispettivamente dall'art. 43 del D.P.R. n. 600/1973 e dell'art. 57 del D.P.R. n. 633/72, i periodi d'imposta chiusi al 31 dicembre 2005. Ai fini dell'espletamento dell'attività di accertamento, pertanto, risultano ancora "aperti" i periodi d'imposta successivi.

b) Contenzioso tributario

Non risulta aperta alcuna controversia di natura fiscale con l'Amministrazione finanziaria innanzi i competenti organi della giustizia tributaria.

c) Accertamenti in corso

Non risultano in corso accertamenti e/o verifiche fiscali in corso.

Si segnala inoltre che non appaiono sussistere significativi e prevedibili rischi in merito a contestazioni di natura tributaria afferenti il contenuto dei rapporti intrattenuti tra le società del Gruppo.

20.3 Politica dei dividendi

In capo all'Emittente non esistono vincoli alla distribuzione dei dividendi diversi da quelli previsti nello Statuto e dal contratto di finanziamento, per Euro 250.000.000, sottoscritto in data 8 marzo 2006 tra SEA, da una parte, e Mediobanca - Banca di Credito Finanziario S.p.A., UniCredit S.p.A., Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo S.p.A., Banca Popolare di Milano S.c.a r.l., BNP Paribas S.A. - Succursale Italia, dall'altra parte (il "**Contratto di Finanziamento**"), nei termini di seguito illustrati.

Quanto allo Statuto, l'art. 21 stabilisce che l'utile netto risultante dal bilancio, prelevata la quota del 5% per la riserva legale fino a che questa non abbia raggiunto il quinto del capitale sociale, venga ripartito alle azioni, su proposta del consiglio di amministrazione, salvo diversa deliberazione dell'assemblea. Tutti i dividendi non riscossi entro il quinquennio dal giorno in cui diventano esigibili, sono prescritti in favore della Società.

L'art. 22 dello Statuto prevede inoltre che il consiglio di amministrazione possa deliberare la distribuzione di acconti sui dividendi nei termini ed alle condizioni di cui all'art. 2433-*bis* del codice civile.

Con riguardo al Contratto di Finanziamento, quest'ultimo, *inter alia*, prevede l'impegno dell'Emittente a non effettuare pagamenti o distribuzioni se non nella forma di dividendi e, per ciascun esercizio, per un ammontare non superiore all'utile civilistico distribuibile in base al bilancio approvato relativo all'esercizio precedente, ad eccezione della "Distribuzione Autorizzata" (che, ai sensi del contratto di finanziamento in parola, è rappresentata dal solo dividendo straordinario di Euro 200.000.000 erogato dall'Emittente il 10 marzo 2006) (per maggiori informazioni in merito al Contratto di Finanziamento *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.7 del Documento di Registrazione).

Con riferimento al Contratto di Finanziamento si segnala inoltre che sono in corso trattative tra SEA e le banche del Finanziamento per la rinegoziazione dei termini e delle condizioni dello stesso Contratto di Finanziamento, tra cui l'inserimento di una previsione che consenta la distribuzione di dividendi straordinari ove tali operazioni non determinino effetti sostanzialmente pregiudizievoli sulla capacità di SEA di adempiere alle obbligazioni previste dal Contratto di Finanziamento.

Nell'arco del triennio 2008-2010, l'Emittente (i) ha distribuito, nel luglio 2008, dividendi con riferimento all'esercizio 2007 per un ammontare pari a Euro 29.564.998 corrispondente al 97,2% dell'utile dell'esercizio 2007 (pari a Euro 30.415.881.83) e (ii) non ha posto in essere distribuzioni di dividendi a valere sugli utili maturati nei successivi esercizi (2008 e 2009).

Con riferimento all'esercizio 2010, l'assemblea dell'Emittente ha deliberato, in data 3 maggio 2011, la distribuzione di dividendi per Euro 41.846.006,30, da distribuirsi a far data dal 16 dicembre 2011 ovvero, se antecedente, nel periodo compreso tra la data di chiusura di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato e la data dell'inizio delle negoziazioni

sul mercato delle azioni di SEA ad esito della predetta operazione. Inoltre, sempre in data 3 maggio 2011, l'assemblea di SEA ha deliberato la distribuzione straordinaria di riserve disponibili al 31 dicembre 2010 per complessivi Euro 147.369.985,85, da effettuarsi, subordinatamente alla realizzazione di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato , nel periodo compreso tra la data di chiusura della predetta operazione e la data dell'inizio delle negoziazioni delle azioni di SEA sul mercato ad esito della medesima operazione a favore di coloro che risultino azionisti di SEA prima della conclusione del processo di quotazione, e pertanto con esclusione dei sottoscrittori delle azioni offerte nell'ambito di tale processo.

A tal riguardo si segnala che è attualmente in corso tra SEA e le banche del Contratto di Finanziamento la rinegoziazione dei termini e delle condizioni del Contratto di Finanziamento. Tale rinegoziazione concerne anche l'inserimento della facoltà dell'Emittente di distribuire dividendi, ivi inclusa la predetta distribuzione straordinaria di riserve disponibili al 31 dicembre 2010 per complessivi Euro 147.369.985,85, deliberata dall'assemblea di SEA in data 3 maggio 2011. All'esito di tali trattative, tale facoltà - che sarà esercitabile a determinate condizioni - sarà inserita nel Contratto di Finanziamento.

Sempre con riferimento alla politica dei dividendi, si segnala infine che, alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non ha, formalmente, individuato una politica di dividendi. Tuttavia, l'Emittente non esclude, per il futuro, di elaborare e perseguire una politica di dividendi che possa operare in linea con quella già adottata da società comparabili nel proprio settore. Pertanto, non vi è alcuna garanzia che l'Emittente sia in grado in futuro di distribuire dividendi né che decida di procedere a tale distribuzione.

20.4 Procedimenti giudiziali e arbitrali

Alla Data del Documento di Registrazione sono pendenti alcuni procedimenti giudiziari civili (anche di natura giuslavoristica), fiscali e amministrativi, che vedono coinvolti l'Emittente o altre società del Gruppo, quali parti attrici ovvero in qualità di convenuti originari o chiamati in causa da terzi.

L'eventuale soccombenza in uno o più di tali procedimenti potrebbe determinare a carico di SEA e/o delle società del Gruppo interessate, a seconda dei casi, il mancato incasso di crediti ovvero l'insorgenza di obbligazioni di pagamento e/o di obblighi restitutori di somme già incassate e/o di obblighi di realizzare opere e/o interventi, sostenendone le relative spese.

In considerazione di quanto precede, l'Emittente ha stanziato nel proprio bilancio fondi per svalutazione crediti e fondi per rischi e oneri che, pur nell'incertezza insita in qualsiasi procedimento giudiziario, SEA ritiene allo stato adeguati, sulla base delle informazioni attualmente disponibili e alla luce dell'andamento dei giudizi in corso e delle indicazioni ricevute dai consulenti legali incaricati dell'assistenza legale nei suddetti procedimenti.

In particolare, a fronte delle passività potenziali derivanti dal contenzioso in essere SEA nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2010 ha costituito un fondo rischi ed oneri di Euro 50.844 migliaia; tale fondo al 30 giugno 2011 è pari ad Euro 44.927 migliaia.

Di seguito si fornisce una sintetica descrizione dei contenziosi in essere più significativi.

a) Contenzioso con Alitalia

Con atto di citazione notificato in data 7 febbraio 2008, SEA e SEA Handling hanno convenuto in giudizio Alitalia S.p.A. avanti il Tribunale di Busto Arsizio, chiedendone la condanna, per responsabilità contrattuale ed extracontrattuale, al risarcimento dei danni occorsi alle società attrici a causa del *De-hubbing*. I suddetti danni sono stati indicati in un importo non inferiore ad Euro 1.250 milioni, di cui Euro 100 milioni per danno emergente ed Euro 1.150 milioni per lucro cessante.

Alitalia si è costituita in giudizio con comparsa in data 29 aprile 2008, chiedendo il rigetto delle domande attrici, nonché, in via riconvenzionale, la loro condanna al risarcimento: (i) del danno patrimoniale (quantificato in misura non inferiore ad Euro 1.076,7 milioni) patito da Alitalia a causa dell'asserito mancato sviluppo da parte dell'Emittente dell'Aeroporto di Milano Malpensa, a beneficio dell'Aeroporto di Milano Linate; (ii) del danno patrimoniale (da quantificarsi in corso di causa), prodotto dalla asserita lesione dell'identità personale, della reputazione e dei segni distintivi che sarebbe derivato dalla campagna denigratoria che l'Emittente avrebbe posto in essere contro Alitalia; (iii) del danno non patrimoniale (per un importo non inferiore ad Euro 50 milioni) conseguente alla lesione di diritti della personalità di Alitalia; (iv) del danno patrimoniale (con condanna generica e previsionale da quantificarsi in corso di causa) derivante dall'asserita interferenza dell'Emittente nel processo di privatizzazione di Alitalia.

La società convenuta ha inoltre avanzato alcune eccezioni preliminari, tra cui l'incompetenza territoriale del adito Tribunale di Busto Arsizio, la nullità dell'atto di citazione e la carenza di legittimazione ad agire delle attrici. Tali eccezioni sono state rigettate con provvedimento del tribunale in data 18 luglio 2008.

A seguito dell'emanazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 agosto 2008, che ha ammesso Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria il giudizio si è interrotto: detta interruzione è stata dichiarata dal giudice all'udienza del 19 novembre 2008.

Successivamente, il processo si è estinto, non avendo Alitalia provveduto alla riassunzione entro il termine perentorio di sei mesi previsto dalla normativa in allora vigente ed applicabile e non potendo l'Emittente e SEA Handling dar corso alla riassunzione di fronte al Tribunale di Busto Arsizio, a causa dell'ammissione di Alitalia alla procedura sopra indicata.

Le società attrici hanno pertanto avanzato le rispettive pretese risarcitorie in sede concorsuale, presentando, in data 14 novembre 2008, istanza di insinuazione al passivo di Alitalia, in qualità di creditori chirografari dell'importo – rispettivamente – di Euro 794.591.100,60, quanto all'Emittente, e di Euro 101.470.520,67, quanto a SEA Handling, a titolo di risarcimento del danno. Si segnala che il progetto di stato passivo predisposto dal Commissario Straordinario e depositato all'udienza del 16 dicembre 2009, ha previsto il rigetto integrale delle domande delle ricorrenti, in quanto ritenute "prive di titolo idoneo e comunque infondate". Dopo il deposito di documentazione integrativa da parte dell'Emittente e di SEA Handling, il Giudice della procedura si è riservato la decisione sull'ammissione dei crediti in parola e, alla data del Documento di Registrazione, non ha ancora sciolto detta riserva. In caso di rigetto dell'istanza, SEA e SEA Handling dovranno valutare se proporre opposizione allo stato passivo, ai sensi e per gli effetti dell'art. 98 del R.D. 267/1942, dando con ciò avvio ad un giudizio ordinario a cognizione piena. Ai fini di questa valutazione, le società dovranno tenere conto, tra l'altro, dei costi (verosimilmente elevati) del giudizio, dell'alea ad esso relativa, nonché, soprattutto, della circostanza che, anche in caso di esito integralmente positivo del contenzioso, le probabilità di recupero del credito, trattandosi di un credito chirografario, sarebbero assai limitate (a questo proposito, la relazione del Commissario

prevede per i creditori chirografari di Alitalia la possibilità di recuperare solo una percentuale minima del loro credito). A ciò va aggiunta la circostanza che Alitalia potrebbe reiterare le pretese risarcitorie già avanzate nel sopra indicato procedimento ordinario avanti il Tribunale di Busto Arsizio, oggi definitivamente estinto, con conseguente rischio per le società derivante dalla proposizione di tali domande.

b) Insinuazioni al passivo di società del gruppo Alitalia

Oltre a quanto indicato nel punto a) che precede, l'Emittente e altre società del Gruppo hanno presentato diverse istanze per l'insinuazione (a seconda dei casi, in prededuzione, in via privilegiata, o al chirografo) nello stato passivo di Alitalia S.p.A. e di altre società del gruppo ad essa facente capo, in amministrazione straordinaria. Dette istanze hanno ad oggetto crediti, per un ammontare complessivo pari a circa Euro 73.269.400, vantati dall'Emittente e da altre società del Gruppo a fronte di servizi resi alle società del gruppo Alitalia, parte dei quali prededucibili (in quanto relativi a servizi prestati successivamente all'ammissione delle società debitrici alle rispettive procedure concorsuali) e altra parte assistiti da privilegio speciale sull'aeromobile con cui è stato operato il volo che ha dato origine al credito, ai sensi dell'art. 1023 del Codice della Navigazione.

Con specifico riferimento all'insinuazione al passivo di Alitalia presentata dall'Emittente, per l'ammontare complessivo di circa Euro 34,790 milioni, in data 11 aprile 2011 è stata depositata la Consulenza Tecnica d'Ufficio disposta dal giudice Delegato e volta ad individuare l'entità dei crediti – rispettivamente – (i) chirografari, (ii) privilegiati e (iii) prededucibili maturati da SEA nei confronti di Alitalia.

I consulenti tecnici, a seguito di un'interpretazione particolarmente restrittiva della citata norma del Codice della Navigazione, hanno indicato l'ammontare dei crediti assistiti dal privilegio speciale ivi previsto, così come i crediti prededucibili, in importi sensibilmente inferiore a quanto richiesto dall'Emittente, escludendo dal privilegio i crediti maturati nei confronti di Alitalia in relazione (i) a voli operati con aeromobili di proprietà di soggetti diversi da Alitalia e (ii) a voli in cui Alitalia abbia effettuato esclusivamente l'approdo o il decollo (e non entrambi). L'Emittente ritiene sussistano valide argomentazioni per ottenere in sede di verifica dello stato passivo da parte del Giudice Delegato, il riconoscimento del privilegio quantomeno in relazione ai crediti maturati su voli operati da società del gruppo Alitalia e effettuati con aeromobili di proprietà di Alitalia.

Si segnala che il Commissario Straordinario, nella relazione finale predisposta ai sensi dell'art. 61, comma 3, D. Lgs. 270/99 ha indicato che i crediti ammessi in prededuzione saranno integralmente soddisfatti dalle rispettive società debitrici in amministrazione controllata, mentre i crediti privilegiati saranno rimborsati in una percentuale inclusa in un *range* diverso per ciascuna società del gruppo Alitalia in procedura che, per la capogruppo, è compresa tra il 65% e il 100%. Per contro, con riferimento ai crediti chirografari, la relazione indica percentuali molto contenute (con la sola eccezione di Volare S.p.A., ove la percentuale massima è indicata nel 48%). Sussistono pertanto rilevanti incertezze, da un lato, circa l'ammontare dei crediti che saranno riconosciuti a favore dell'Emittente e delle altre società del Gruppo nell'ambito delle rispettive procedure; dall'altro lato, in merito all'entità degli importi che costituiranno oggetto di effettivo pagamento a favore delle società creditrici e ai relativi tempi di incasso di tali importi.

Si precisa infine che, l'Emittente ha provveduto ad effettuare - in via prudenziale - le opportune svalutazioni a bilancio dei crediti oggetto di insinuazione, svalutazione che il

consiglio di amministrazione di SEA ritiene adeguate anche e alla luce delle previsioni di rimborso formulate dal Commissario Straordinario e sopra indicate.

c) Azioni revocatorie pendenti o minacciate

Livingston S.p.A.

Con atti di citazione notificati in data 6 aprile 2011, Livingston S.p.A. in amministrazione straordinaria ha convenuto in giudizio avanti il Tribunale di Busto Arsizio, rispettivamente, l'Emittente e SEA Handling per ottenere la revocatoria di pagamenti effettuati a favore di tali società nel semestre antecedente l'ammissione di Livingston alla procedura (ossia nel periodo compreso tra il 21 aprile e il 21 ottobre 2010), per un ammontare complessivo di Euro 5.497.279,51, quanto all'Emittente, e di Euro 1.135.080,50, quanto a SEA Handling. Tali somme sono state corrisposte da Livingston a SEA Handling a fronte di servizi resi in forza del contratto in essere tra le parti, e a SEA a titolo di diritti aeroportuali e corrispettivi di varia natura, pagamenti in relazione ai quali la società attrice assume che non troverebbe applicazione l'esenzione da revocatoria prevista all'art. 67, 3° comma, lett. a) del R.D. 267/42, per non essere stati tali pagamenti effettuati nei termini d'uso, come invece richiesto dalla citata norma.

La prima udienza, con riferimento ad entrambi i giudizi, è stata dapprima fissata il 20 luglio 2011 e successivamente rinviata al 21 dicembre 2011 con riferimento al procedimento di cui è parte l'Emittente e al 1 febbraio 2012 con riferimento al procedimento di cui è parte SEA Handling, con termini per il deposito delle memorie ex art. 183 c.p.c. decorrenti rispettivamente dal 15 settembre 2011, quanto al primo procedimento, e dal 31 ottobre 2011, quanto al secondo procedimento. Con riferimento al primo procedimento si segnala che in data 10 ottobre è stata depositata la memoria della controparte mentre SEA non ha ritenuto di depositare la propria memoria. Quanto al secondo procedimento alla Data del Documento di Registrazione non è stata depositata alcuna memoria tenuto conto che i termini del deposito sono, alla predetta data, ancora in corso.

SEA e SEA Handling si sono costituite in giudizio e hanno contestato l'ammissibilità della domanda nei confronti di SEA e comunque l'infondatezza della domanda verso entrambe le convenute.

Fallimento East African Safari Air Ltd.

Con sentenze in data 21 giugno 2010, il Tribunale di Busto Arsizio ha condannato SEA e SEA Handling alla restituzione a favore del Fallimento East African Safari Air Ltd., dell'importo - rispettivamente – di Euro 376.000 circa (oltre spese) e di Euro 245.500 circa (oltre spese), pari ai pagamenti ricevuti dalle due società convenute nei 12 mesi anteriori alla declaratoria di fallimento della African Safari Air Ltd. (avvenuta il 26 novembre 2004).

Le società hanno provveduto all'integrale pagamento degli importi indicati nella sentenza di primo grado nel mese di novembre 2010.

Con atti di citazione in data 13 ottobre 2010, l'Emittente e SEA Handling hanno impugnato le rispettive sentenze del Tribunale di Busto Arsizio, chiedendone l'integrale riforma, e riproponendo l'eccezione di incostituzionalità già avanzata in primo grado relativa alla mancata applicazione della nuova disciplina della legge fallimentare alle procedure in corso alla data di entrata in vigore della suddetta normativa (maggio 2005).

Il fallimento si è costituito con comparsa in data 20 gennaio 2011, reiterando le argomentazioni difensive già formulate in primo grado. All'udienza del 17 febbraio, il giudice ha rinviato la causa al 3 ottobre 2013 per la precisazione delle conclusioni.

Gruppo Alitalia

Si segnala inoltre che nel primo semestre dell'esercizio in corso sono pervenute all'Emittente e a SEA Handling alcune richieste da parte di società del Gruppo Alitalia, per la restituzione di somme, per un valore complessivamente pari a circa 1.800.000 Euro, asseritamente percepite in violazione del principio di *par condicio creditorum* e con la asserita consapevolezza – in capo all'Emittente e a SEA Handling - dello stato di insolvenza delle società debitrici.

Facendo seguito alle predette richieste, alcune società del Gruppo Alitalia con atti di citazione notificati nel corso dei mesi di luglio e agosto 2011, hanno convenuto in giudizio, avanti il Tribunale di Roma, l'Emittente e SEA Handling per ottenere la revocatoria di pagamenti effettuati a favore di tali società nel semestre antecedente la data di ammissione all'amministrazione straordinaria di Alitalia S.p.A. avvenuta in data 15 settembre 2008. In particolare: (i) Volare S.p.A. in a.s., Alitalia Express S.p.A. in a.s., Altalia Servizi S.p.A. in a.s. e Alitalia S.p.A. in a.s. hanno convenuto in giudizio l'Emittente, con atti notificati rispettivamente in data 20 luglio 2011, 26 luglio 2011, 2 agosto 2011 e 8 agosto 2011, per ottenere la revocatoria di pagamenti effettuati per complessivi Euro 3.870.000 circa; e (ii) Alitalia Servizi S.p.A. in a.s., Alitalia S.p.A. in a.s. e Volare S.p.A. in a.s. hanno convenuto in giudizio SEA Handling, con atti notificati rispettivamente in data 1° agosto 2011, 9 agosto 2011 e 20 luglio 2011, per ottenere la revocatoria di pagamenti effettuati per complessivi Euro 589.000 circa.

I pagamenti per l'ammontare complessivo sub (i) sono stati effettuati dalle società attrici indicate all'Emittente a fronte di diritti e tariffe aeroportuali dovuti in relazione alle operazioni di volo effettuate; i pagamenti per l'ammontare complessivo sub (ii) sono stati effettuati dalle società attrici indicate all'Emittente a fronte di servizi di assistenza a terra ricevuti. Sia in relazione ai pagamenti sub (i) sia in relazione ai pagamenti sub (ii), le relative società attrici assumono che non troverebbe applicazione l'esenzione da revocatoria prevista all'art. 67, 3° comma, lett. a) del R.D. 267/42, per non essere stati tali pagamenti effettuati nei termini d'uso, come invece richiesto dalla citata norma.

Con riferimento ai giudizi tra Volare S.p.A. in a.s. e, rispettivamente, SEA e SEA Handling nonchè al giudizio tra Alitalia S.p.A. in a.s. e SEA, la prima udienza è stata fissata il 28 febbraio 2012; quanto al giudizio tra Alitalia Express S.p.A. in a.s. e l'Emittente la prima udienza è stata fissata il 15 marzo 2012; con riguardo al giudizio tra Alitalia Servizi S.p.A. in a.s. e SEA Handling la prima udienza è stata fissata il 22 maggio 2012; e quanto al giudizio tra Alitalia Servizi S.p.A. in a.s. e SEA la prima udienza è stata fissata il 29 maggio 2012.

E' intenzione della Società e, per quanto a conoscenza dell'Emittente, di SEA Handling costistuirsi in giudizio eccependo l'infondatezza delle domande attoree.

d) Contenzioso con vettori aerei e società petrolifere

L'Emittente è parte di diversi procedimenti civili, promossi da alcuni vettori aerei nei confronti delle compagnie petrolifere che provvedono al rifornimento di carburante sugli aeromobili dei suddetti vettori negli aeroporti ove essi operano, inclusi gli Aeroporti di Milano. Il valore complessivo dei predetti procedimenti, con esclusione di quelli il cui valore della controversia non è determinato, è pari a circa Euro 2 milioni.

Tali vertenze riguardano i corrispettivi dovuti alle società petrolifere per il predetto servizio di rifornimento, corrispettivi che le compagnie aeree tenute al pagamento assumono non dovuti, in quanto determinati in violazione della regolamentazione vigente e applicabile.

Più precisamente, secondo i vettori aerei, le compagnie petrolifere non avrebbero fornito adeguata dimostrazione circa la correlazione dei predetti corrispettivi ai costi effettivamente sostenuti per l'erogazione del servizio di rifornimento carburante, come invece previsto dal D. Lgs. 13 gennaio 1999, n. 18 (che, in attuazione della Direttiva Comunitaria n. 96/67, affida all'ENAC il compito di vigilare che i corrispettivi per l'utilizzo delle strutture siano pertinenti ai costi di gestione dell'aeroporto) e dal D.L. 30 settembre 2005, n. 203 (convertito in L. 248/2005), che vieta l'applicazione di *royalties* o sovrapprezzi che non siano effettivamente connessi ai costi sostenuti per l'erogazione del servizio reso.

Sulla base di quanto precede, le compagnie aeree hanno avanzato domande (i) di accertamento circa l'insussistenza del diritto delle società petrolifere al versamento dei suddetti corrispettivi; (ii) di condanna delle stesse alla restituzione delle somme già incassate a tale titolo anteriormente all'avvio delle vertenze.

Nella maggior parte dei suddetti procedimenti, SEA (così come altre società di gestione aeroportuale) è stata chiamata in causa dalle compagnie petrolifere, le quali, oltre ad aver contestato nel merito le pretese dei vettori aerei, chiedendone il rigetto, in via subordinata hanno evidenziato che i corrispettivi applicati ai suddetti vettori aerei corrispondono esattamente al canone concessorio che le società petrolifere hanno a loro volta versato ai gestori aeroportuali (inclusa l'Emittente) per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di stoccaggio ed erogazione di carburante. Conseguentemente, esse hanno spiegato nei confronti dei suddetti gestori, per il caso di soccombenza nei confronti delle compagnie aeree, domanda di accertamento dell'insussistenza - in capo alle società di gestione degli aeroporti (inclusa l'Emittente) – del diritto al pagamento di tali canoni concessori, nonché domanda di restituzione dei canoni già versati.

SEA si è costituita nei suddetti procedimenti spiegando alcune eccezioni preliminari, nonché – nel merito – chiedendo il rigetto di tutte le domande avanzate nei propri confronti, sulla base di articolate argomentazioni difensive, tra cui, in particolare: (i) la propria estraneità e terzietà al rapporto tra le compagnie aeree e le società petrolifere convenute; (ii) l'applicazione di canoni concessori alle compagnie petrolifere – per il periodo anteriore all'emanazione del D.L. 30 settembre 2005, n. 203 (convertito nella Legge 248/2005) – in forza di contratti stipulati con le suddette società tuttora validi ed efficaci; (iii) per il periodo successivo all'emanazione della Legge 248/2005, la puntuale e corretta applicazione delle tariffe determinate dall'ENAC in forza dei provvedimenti dalla stessa emanati (benché successivamente ritirati a seguito di sentenza del Consiglio di Stato n. 1416/2009, la quale ne ha dichiarato la non conformità alla normativa applicabile, per difetto di adeguata dimostrazione circa la correlazione dei corrispettivi ivi indicati ai costi di gestione delle infrastrutture aeroportuali). Tra i predetti procedimenti, si segnala, in particolare, il procedimento civile promosso avanti il Tribunale di Roma (Rg. N. 51646/2006) da Eni S.p.A. nei confronti dell'ENAC, di diverse compagnie aeree (tra cui Alitalia S.p.A., Airone S.p.A., Livingston S.p.A., Meridiana S.p.A. e altre), nonché nei confronti dell'Emittente e di altri gestori aeroportuali. Eni ha avanzato: (I) nei confronti dei vettori aerei, domanda di accertamento del proprio diritto al versamento dei corrispettivi per l'attività di rifornimento carburante e di condanna al pagamento dei relativi importi; (II) nei confronti delle società di gestione aeroportuali, tra cui l'Emittente, per il caso di mancato accoglimento delle domande verso le compagnie aeree pocanzi indicate, domanda di accertamento dell'insussistenza del diritto dei gestori aeroportuali al

pagamento dei canoni per l'utilizzo delle infrastrutture di stoccaggio ed erogazione del carburante e di conseguente declaratoria che l'attrice non è tenuta al versamento a favore dei predetti gestori degli importi da essi fatturati e non ancora corrisposti (pari, con riferimento all'Emittente, ad Euro 2.854.998,47), nonché domanda di condanna alla restituzione dei canoni versati nel passato a tale titolo dall'attrice (con riferimento a SEA, pari ad Euro 1.592.350,53).

L'Emittente si è costituita in giudizio chiedendo il rigetto delle domande proposte dall'attrice nei suoi confronti e spiegando domanda riconvenzionale di condanna di Eni al pagamento dell'importo di circa Euro 10 milioni, per corrispettivi maturati nei confronti della suddetta società petrolifera e dalla stessa non corrisposti.

Tutte le compagnie aeree convenute si sono ritualmente costituite, senza spiegare alcuna domanda nei confronti di SEA con la sola eccezione di AirOne, la quale ha chiesto la condanna di SEA e delle altre società di gestione aeroportuali convenute, per quanto di rispettiva competenza ed eventualmente in solido con Eni, alla restituzione degli importi versati a quest'ultima (per un ammontare complessivo di Euro 9.556.012,87) a titolo di corrispettivo per l'erogazione di carburante, nonché al risarcimento di danni asseritamente subiti.

Il procedimento si è interrotto una prima volta nel novembre 2008 a causa dell'ammissione di Alitalia ad amministrazione straordinaria ed è stato riassunto da Eni in data 24 febbraio 2009. La causa si è poi nuovamente interrotta nel dicembre 2010 per l'ammissione di Livingston alla medesima procedura di amministrazione straordinaria ed è stata nuovamente riassunta, da Alitalia, in data 22 aprile 2011. L'udienza per la costituzione delle parti è stata dapprima fissata al 6 luglio 2011 e successivamente rinviata al 9 febbraio 2012 al fine di consentire il rinnovo della notifica dell'atto di riassunzione della causa a Livingston S.p.A. in amministrazione straordinaria, alla quale il predetto atto non risultava notificato a cura Alitalia S.p.A. in a.s..

e) Contenzioso ambientale

L'Emittente è parte di alcuni procedimenti civili, aventi ad oggetto il ristoro di asseriti danni che le rispettive parti attrici assumono di aver subito a causa di immissioni acustiche e/o atmosferiche prodotte dal decollo e dall'approdo degli aeromobili negli Aeroporti di Milano. Di seguito si forniscono le principali informazioni in merito a tali controversie.

(i) Cascina Tre Pini s.s. e Quintavalle/ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/SEA S.p.A.

Con atto di citazione notificato in data 3 maggio 1999, il sig. Umberto Quintavalle, in proprio e quale legale rappresentante della società semplice Cascina Tre Pini ha convenuto in giudizio avanti il Tribunale di Milano il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e SEA, chiedendone la condanna, in via tra loro solidale, al risarcimento del danno patrimoniale subito dall'attore, consistente nel decremento di valore di un latifondo di sua proprietà, causato dall'inquinamento acustico e atmosferico che lo stesso assume prodotto dall'Aeroporto di Milano Malpensa. Tali danni sono stati indicati dall'attore in Euro 15.633.669,00, oltre a rivalutazione monetaria e interessi.

Con sentenza in data 22 settembre 2008, il Tribunale di Milano ha condannato l'Emittente e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in solido, al pagamento di un indennizzo a favore della Cascina Tre Pini s.s. (in quanto soggetto titolare del

fondo), pari ad Euro 3.908.239,50, comprensivo di rivalutazione monetaria, liquidando altresì gli interessi nell'importo di circa Euro 945.000.

Con atto di citazione in data 21 ottobre 2008, SEA ha impugnato detta sentenza avanti la Corte d'Appello di Milano, reiterando le difese già formulate nel primo grado del giudizio. In particolare l'Emittente ha eccepito la propria carenza di legittimazione passiva, rilevando – da un lato - che non compete alla società di gestione aeroportuale né alcuna decisione in merito all'estensione dell'aeroporto (essendo tutte le determinazioni di carattere urbanistico, edilizio, finanziario e tecnico-operativo di competenza esclusiva dello Stato e/o di ENAC, ENAV o altri organi della Pubblica Amministrazione); dall'altro lato, che SEA non ha alcuna responsabilità in merito alla regolamentazione del traffico nell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Pertanto, l'Emittente ha evidenziato che, essendo l'asserita responsabilità collegata all'ampliamento dell'Aeroporto di Milano Malpensa, nonché all'inquinamento causato dal traffico aereo, essa è estranea ai fatti di causa.

SEA ha inoltre avanzato domanda di nuova consulenza tecnica d'ufficio, avendo formulato – anche in primo grado - censure in merito all'attività e alle conclusioni dei consulenti incaricati dal tribunale, mentre, nel merito, ha chiesto la riforma della sentenza appellata e il rigetto delle domande di risarcimento formulate dalla parte attrice.

A seguito di istanza di sospensione della provvisoria esecutività della sentenza appellata, la Corte d'Appello ne ha limitato l'esecutorietà all'importo di Euro 2.000.000 che sono stati versati a parte attrice da SEA (maggiorati di spese e interessi) nel gennaio 2009, riservandosi nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di ripetere del medesimo la metà del predetto importo all'esito del giudizio, ove la condanna di cui alla sentenza di primo grado venisse confermata dal giudice del gravame.

La sentenza di primo grado è stata impugnata anche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché con appello incidentale, dalla Cascina Tre Pini s.s. e dal sig. Quintavalle, i quali hanno reiterato la richiesta di determinazione dell'importo oggetto di risarcimento e/o indennizzo in Euro 15.663.669 (oltre rivalutazione e interessi), come già richiesto in primo grado. Parte attrice ha inoltre formulato diverse domande subordinate, recanti quantificazioni dei danni progressivamente inferiori al suddetto importo, ma comunque superiori a quanto riconosciuto dal tribunale.

La causa è chiamata all'udienza dell'11 ottobre 2011, posticipata al 26 ottobre 2011, per la precisazione delle conclusioni. In ocassione della predetta udienza del 26 ottobre 2010 per la precisazione delle conclusioni sono, *inter alia*, stati fissati, per il deposito delle memorie conclusive, al 15 dicembre 2011 e, per eventuali repliche, al 4 gennaio 2012.

Si precisa che il fondo rischi e oneri appostato nel bilancio d'esercizio dell'Emittente include prudenzialmente anche un accantonamento riconducibile al giudizio in parola, che il consiglio di amministrazione di SEA stima essere adeguato e congruo.

(ii) *Batta e altri/ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/ ENAC/ SEA S.p.A.*

Con provvedimento in data 19 febbraio 2007, il tribunale di Milano, adito in via d'urgenza ai sensi dell'art. 700 c.p.c. dal sig. Armando Batta e da altri residenti nel Comune di Segrate, frazione Redecesio, ha ordinato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'ENAC di adottare – entro i successivi 9 mesi - le misure necessarie a ridurre il livello dei rumori causati dal traffico aereo dell'Aeroporto di Milano Linate nel

Comune sopra indicato, al fine di ricondurre tale livello entro il limite di 65 dB previsto dalla normativa applicabile per le zone residenziali.

Con atto di citazione notificato in data 17 aprile 2007, il sig. Batta e gli altri ricorrenti in via d'urgenza hanno convenuto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ENAC avanti il Tribunale di Milano per la conferma del provvedimento emesso in sede cautelare, nonché per la condanna dei convenuti al risarcimento dei danni, patrimoniali e non, subiti dagli attori a causa dell'inquinamento acustico della zona di residenza dei medesimi (danni da quantificarsi in corso di causa). ENAC e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si sono costituiti, eccependo la carenza di giurisdizione del giudice adito, e, in subordine, la loro carenza di legittimazione passiva, per essere il danno lamentato dagli attori conseguenza non già della loro attività amministrativa, bensì dai comportamenti dei vettori aerei e della società di gestione dell'aeroporto.

I convenuti hanno altresì richiesto la chiamata in causa di SEA, ai sensi dell'art. 107 c.p.c., in quanto soggetto deputato ad adottare i piani di abbattimento e contenimento dei rumori dell'Aeroporto di Milano Linate.

A seguito di atto di chiamata in causa notificatole in data 31 marzo 2008, SEA si è costituita in giudizio, eccependo l'irritualità della chiamata in causa e l'inammissibilità delle domande avanzate nei suoi confronti dalle altre parti, nonché la propria carenza di legittimazione attiva. L'Emittente ha in particolare sottolineato la propria estraneità, evidenziata dalla normativa vigente e applicabile, sia alla individuazione e determinazione delle procedure antirumore (di competenza delle Commissioni all'uopo istituite dall'ENAC), sia alla loro concreta applicazione (spettante ai vettori aerei), sia al controllo del loro rispetto (che compete alla Direzione della circoscrizione aeroportuale facente capo all'ENAC, la quale ha il compito di contestare ai vettori aerei la violazione delle procedure). A seguito della costituzione dell'Emittente, gli attori hanno esteso a SEA la domanda di risarcimento dei danni (da quantificarsi in corso di causa o determinarsi in via equitativa), assumendo che la stessa sia venuta meno all'obbligo di predisporre il citato piano di contenimento e abbattimento dei rumori e abbia con ciò contribuito a determinare il danno lamentato. A tale riguardo, l'Emittente ha replicato che, con riferimento alla competenza della società di gestione di predisporre i piani di contenimento e abbattimento dei rumori (prevista dal D. Min. Ambiente 29 novembre 2000), ciò presuppone – come chiaramente previsto dalla normativa citata – l'individuazione, da parte delle Commissioni, dei confini delle c.d. aree di rispetto limitrofe al sedime aeroportuale (zona A, zona B o zona C, ciascuna delle quali con diverse soglie massime di rumorosità); individuazione che - alla data dell'instaurazione del giudizio, non era ancora stata operata dalla Commissione competente, rendendo con ciò impossibile per SEA rilevare l'eventuale superamento dei limiti di rumorosità e predisporre il piano di contenimento e abbattimento dei rumori, come previsto dal citato decreto ministeriale.

All'udienza del 13 gennaio 2011 le parti hanno precisato le conclusioni.

Con sentenza depositata in data 2 luglio 2011, il Tribunale di Milano ha condannato l'Emittente, in solido con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con ENAC, al risarcimento a favore di alcuni degli attori - ai sensi degli artt. 2043 e 2059 del codice civile - dell'importo complessivo di Euro 15.040 (oltre interessi dalla data del 1 gennaio 2005), a titolo di danno patrimoniale e di Euro 721.702,00 (oltre interessi dalla data del 1 gennaio 2005), a titolo di danno non patrimoniale, disponendo altresì la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica per quanto di eventuale competenza in relazione alle previsioni di cui all'art. 650 e 659 del codice penale (che sanzionano, rispettivamente, l'inosservanza di un provvedimento dell'autorità e il disturbo della quiete pubblica). Il Tribunale ha inoltre respinto la domanda di manleva del Ministero

nei confronti di SEA e ha dichiarato il proprio difetto di giurisdizione in relazione alla pretesa degli attori di accertamento e declaratoria dell'obbligo dell'Emittente di adottare il piano di abbattimento e contenimento del rumore. L'Emittente ha proposto impugnazione nei confronti della sentenza, per non avere il Tribunale preso in esame e fondato la propria decisione sull'analisi della normativa applicabile alla fattispecie (con particolare riguardo alla titolarità degli obblighi e delle conseguenti responsabilità previsti da detta normativa), limitandosi a sancire l'esistenza di un comportamento illecito tramite il generico richiamo all'art. 2043 del codice civile. L'Emittente, inoltre, ha depositato istanza per la sospensione dell'efficacia esecutiva per la cui discussione è stata fissata l'udienza del 5 ottobre 2011. Con ordinanza del 12 ottobre 2011, depositata in data 17 ottobre 2011, il Tribunale adito ha concesso a favore di SEA la sospensione dell'efficacia della sentenza di primo grado. La prima udienza del giudizio di appello è stata invece fissata in data 11 gennaio 2012.

(iii) *La Wagneriana S.p.A./ SEA S.p.A.*

Con atto di citazione notificato in data 2 dicembre 1997, la società La Wagneriana S.p.A., proprietaria di un complesso immobiliare in San Donato Milanese, ha convenuto in giudizio avanti il tribunale di Milano SEA e l'ANAS, lamentando che le immissioni sonore nel suddetto complesso immobiliare, causate dall'Aeroporto di Milano Linate e dalla SS 415 Paullese superino la normale soglia di tollerabilità. L'attrice ha pertanto richiesto la condanna delle società convenute alla adozione delle misure necessarie a ridurre le suddette immissioni, nonché al risarcimento del danno patrimoniale subito, indicato in Euro 3,1 milioni circa.

L'Emittente si è costituita chiedendo il rigetto delle domande.

A seguito di istanza formulata da SEA in data 5 giugno 2000, il giudizio è stato sospeso in attesa dell'esito dei giudizi di impugnazione promossi da SEA avanti il TAR del Lazio avverso i decreti ministeriali emanati in materia di rumore (D.M. 31 ottobre 1997 e DPR 11 dicembre 1997, n. 496).

Alla Data del Documento di Registrazione, tali procedimenti amministrativi sono ancora formalmente pendenti e la vertenza civile, pertanto, è tuttora sospesa.

f) Procedimento della Commissione Europea su aiuti di Stato a favore di SEA Handling

A seguito di denuncia presentata da un operatore concorrente di SEA Handling in data 13 luglio 2006, la Commissione Europea ha avviato un'indagine volta ad accertare se – nel periodo compreso tra il 2001 e il 2005 – la predetta società abbia beneficiato, per il tramite di SEA, di aiuti di Stato, utilizzati per la copertura delle perdite maturate dalla predetta società negli esercizi sopra indicati. Tali perdite – di volta in volta ripianate tramite apporto di capitale da parte dell'Emittente – ammontano complessivamente ad Euro 183,6 milioni circa.

Con decisione in data 23 giugno 2010, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. 2011 del 29 gennaio 2011 - C/291, la Commissione, ritenendo che la copertura delle suddette perdite da parte di SEA sia avvenuta tramite utilizzo di fondi imputabili allo Stato italiano, ha deliberato di avviare il procedimento previsto dall'art. 108, comma 2 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, al fine di accertare se l'erogazione dei predetti (asseriti) aiuti di Stato a favore di SEA Handling abbia determinato o possa determinare una turbativa alla concorrenza tra gli Stati membri e sia dunque incompatibile con il mercato comune. Nella citata decisione, la Commissione

ha inoltre ricordato che – in forza di quanto previsto dall'art. 108, comma 3 del citato Trattato - la stessa, all'esito del procedimento e ricorrendone i presupposti, potrebbe imporre allo Stato italiano di "*recuperare ogni aiuto illegale presso il beneficiario*".

Sia il Comune di Milano che SEA Handling, anche per conto dell'Emittente, in data 15 settembre 2010, 1º giugno 2011 e 21 marzo 2011 hanno presentato tre memorie contenenti, tra l'altro, le proprie osservazioni sulla decisione, rilevando, in particolare, quanto segue: (i) la violazione, da parte della Commissione, del principio di buona amministrazione, certezza del diritto e legittimo affidamento, avendo la stessa lasciato decorrere 4 anni dalla denunzia e 28 mesi dall'ultima richiesta di informazioni alle parti interessate, prima di assumere la decisione. L'Emittente ha inoltre evidenziato che in data 30 maggio 2007, la Commissione aveva inizialmente manifestato l'intenzione di procedere all'archiviazione del procedimento. Ciò ha determinato in SEA l'insorgere di un legittimo affidamento circa la correttezza e legittimità delle misure all'esame della Commissione, tale da rendere un eventuale ordine di restituzione degli asseriti aiuti di Stato, all'esito del procedimento, illegittimo e contrario ai principi sopra richiamati; (ii) la incoerenza degli elementi sulla base dei quali la Commissione ha affermato l'imputabilità della copertura delle perdite di SEA Handling al Comune di Milano e, quindi, allo Stato italiano. In particolare, l'Emittente ha evidenziato come la scelta di sostenere la controllata, tramite la temporanea copertura delle perdite dalla stessa realizzate, sia stata condotta da SEA in assoluta autonomia gestionale e strategica, senza che la decisione possa essere ricondotta e imputata al Comune di Milano. A tale riguardo, l'Emittente ha dedotto diversi elementi di fatto, volti a suffragare e confermare che il ruolo del Comune di Milano – in relazione a SEA – è (ed era nel periodo di riferimento) esclusivamente riconducibile alla partecipazione alle deliberazioni di competenza assembleare, ivi incluse le deliberazioni di nomina degli organi sociali, ove il Comune detiene la maggioranza dei diritti di voto, in virtù della partecipazione da esso detenuta; (iii) l'erroneità delle conclusioni raggiunte dalla Commissione circa la non conformità dell'operato di SEA, in relazione a SEA Handling, alla condotta di un investitore privato operante in un'economia di mercato, conclusioni su cui la suddetta Commissione ha fondato la propria decisione di qualificare la copertura perdite quale aiuto di Stato e di avviare il procedimento. A tale specifico riguardo, l'Emittente ha svolto approfondite considerazioni sia in merito alla situazione del mercato in cui opera (e operava alla data dei fatti) SEA Handling, sia con riguardo ai vincoli normativi gravanti sull'Emittente in qualità di gestore aeroportuale, sia in relazione alle logiche imprenditoriali e alle valutazioni di natura industriale sottese alla decisione dell'Emittente di supportare la controllata fino alla sua completa ristrutturazione, decisione che – ancor più se raffrontata alle scelte strategiche assunte da altri gestori aeroportuali comparabili con riferimento all'attività di *handling* – ad avviso dell'Emittente, risulta pienamente allineata e riconducibile al comportamento di un investitore avveduto operante in un'economia di mercato. La conformità delle decisioni dell'Emittente alla condotta di un investitore privato è confermata, tra l'altro, dalla circostanza che, *ex post*, il piano di ristrutturazione e risanamento di SEA Handling ha avuto risultati sostanzialmente positivi.

In data 15 luglio 2011 la Commissione Europea ha avanzato allo Stato italiano richieste di informazioni ad integrazione della documentazione già prodotta dal Comune di Milano e da SEA Handling, attinenti, in particolare, i dati economici di SEA Handling riferiti l'intero periodo 2002-2011 (ossia dalla costituzione di SEA Handling sino alla data più recente).

In riscontro alle richieste della Commissione Europea, in data 14 settembre 2011, il Comune di Milano, in riscontro alle predette richieste della Commissione Europea, ha inviato a quest'ultima i documenti richiesti ed inerenti, in particolare, i risultati economici di SEA Handling dal 2002 sino al 2011, gli importi e le modalità di

compensazione delle perdite registrate da SEA Hanlding nel periodo 2005-2011 e la strategia adottata dall'Emittente nel periodo successivo al 2006 al fini del risanamento dei SEA Handling, unitamente ad ulteriori informazioni, relative al periodo 2002-2011, ritenute utili al fine di stabilire la compatibilità delle misure adottate dalla Società per la copertura delle perdite di SEA Handling con il mercato interno, ai sensi della disciplina applicabile. Con riferimento a tali ultime informazioni il Comune di Milano, pur fornendo le informazioni richieste al fine di non lasciare senza risposta le istanze della Commissione Europea, ha ribadito che la compensazione delle perdite di SEA Handling da parte di SEA non costituisce un aiuto di stato in quanto non imputabile alle autorità italiane e comunque pienamente conforme al criterio dell'investitore privato in un'economia di mercato.

Alla Data del Documento di Registrazione, il procedimento della Commissione non si è, pertanto, ancora concluso.

g) Globeground Italia S.r.l./SEA Handling

Con riferimento al contenzioso instraurato Globeground Italia S.r.l., con atto di citazione notificato in data 1 luglio 2011, nei confronti di SEA Handling, descritto nel precedente Paragrafo 20.1.1, Nota 12, lett. g. del Documento di Registrazione, ed alle iniziative giudiziarie promosse da SEA Handling per il recupero dei propri crediti, si segnala che in data 13 settembre 2011, Globeground Italia S.r.l. e SEA Handling hanno sottoscritto un accordo transattivo. In conformità al predetto accordo, Globeground Italia S.r.l. dovrà corrispondere a SEA Handling, la somma complessiva di Euro 3.000.000 con pagamenti rateali sino a dicembre 2016. Ai sensi dell'accordo in parola, Globeground Italia S.r.l. si è altresì impegnata a rinunciare, entro il 30 settembre 2011, alla domanda proposta nel predetto giudizio e SEA Handling ha rinunciato all'esecuzione intrapresa nei confronti di Globeground Italia S.r.l..

Le parti hanno inoltre convenuto l'abbandono dei giudizi di opposizione ai decreti ingiuntivi ottenuti da SEA Handling nei confronti di Globeground Italia S.r.l..

In caso di inadempimento delle obbligazioni assunte da Globeground Italia S.r.l., ai sensi dell'accordo transattivo in oggetto, SEA Handling potrà risolvere la transazione e agire per il recupero del proprio intero credito riconosciuto da Globeground Italia S.r.l. in Euro 6.478.260, 17.

h) Contenzioso con vettori aerei e operatori aeroportuali

Nel corso del mese di agosto 2011 alcuni vettori aerei e operatori aeroportuali hanno chiamato in giudizio l'Emittente per vedersi riconoscere la restituizione da parte della Società dei corrispettivi pagati dagli attori alla stessa Società, a partire dal 2001 sino ad oggi, per l'utilizzo di spazi del sedime aeroportuale ad uso ufficio, asseritamente in eccesso rispetto alle indicazioni fornite al riguardo dall'ENAC.

In particolare:

(i) alcuni vettori, che operano sia trasporto passeggeri e merci (Delta Air Lines Inc., Iberia Linee Aeree Spagnole S.A., TAP - Air Portugal), sia trasporto merci (Nippon Cargo Airlines Co. Ltd.), con atti di citazione, rispettivamente, notificati in data 10 agosto 2011 quanto ai vettori Delta Airlines Iberia e TAP, e in data 5 agosto 2011, hanno convenuto in giudizio la Società. avanti il Tribunale di Milano chiedendo la restituzione di circa complessivi Euro 407.000,00 quanto ai vettori passeggeri ed Euro 266.000,00 quanto a Nippon Cargo;

(ii) alcuni *Handler* cargo (Airline Logistics S.r.l., Globe Air Cargo S.r.l., Swissport Cargo Sevices Italia S.r.l., Worldair S.r.l. e SASCO S.r.l. Air Consolidator) in data 2 agosto 2011 hanno convenuto in giudizio SEA avanti il Tribunale di Milano chiedendo la restituzione di circa complessivi Euro 1.040.000,00;

(iii) alcuni spedizionieri (Air Sped S.r.l., Alicargo S.r.l., Benasconi e Associati, CAD Alicargo S.r.l., CAD Leo Antelli S.r.l., Carioni Sped.ni Int.li, Lotus S.r.l. Aviation Brokers, De Lorenzi S.a.s., Fa-Bo Italservices Sr.l., SEBI S.r.l, Sigma Trans International S.r.l. e C.E.A.D. - Centro Europeo Assistenza Doganale S.r.l.) con atto di citazione notificato all'Emittente il 18 agosto 2011, hanno convenuto in giudizio la Società avanti il Tribunale di Milano chiedendo la restituzione di circa complessivi Euro 1.126.000,00.

Le pretese attoree si fondano sull'asserita violazione da parte dell'Emittente delle disposizioni regolamentari in materia di corrispettivi per l'utilizzo di beni aeroportuali in uso esclusivo di cui alla Direttiva 96/67/CE del 15 ottobre 1996, recepita in Italia dal D.Lgs. 18/99, dalla Deliberazione CIPE n. 86/2000 e n. 38/2007, nonché dalle note ENAC del 2 ottobre 2007 (per l'illustrazione della citata regolamentazione *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4(A), del Documento di Registrazione).

In particolare, in considerazione di quanto stabilito dall'ENAC con le citate note del 2 ottobre 2007 (con le quali ENAC è giunta alla conclusione che il corrispettivo da applicare, sulla base della vigente normativa, per la sub concessione di spazi del sedime aeroportuale ad uso ufficio agli operatori aeroportuali, è pari ad Euro 250 mq/anno), gli attori hanno chiesto l'applicazione alle stesse società attrici della tariffa di cui sopra per il periodo 2001-2010, in luogo di quella più elevata applicata da SEA nel medesimo perdiodo. Conseguentemente, le stesse società attrici hanno richiesto al Tribunale adito, *inter alia,* la restituzione da parte dell'Emittente di quanto asseritamente percepito in eccesso rispetto alla tariffa indicata dall'ENAC.

Con riferimento al contenzioso tra l'Emittente e i vettori aerei che operano il trasporto passeggeri e merci (Delta Air Lines Inc., Iberia Linee Aeree Soagnole S.A., TAP - Air Portugal, la prima udienza è stata fissata per il 12 gennaio 2011. Quanto al contenzioso tra l'Emittente e gli operatori che operano il trasporto merci (Nippon Cargo Airlines Co. Ltd.), la prima udienza è stata fissata per il 21 dicembre 2011. Relativamente, invece, al contenzioso tra SEA e gli *Handler* cargo sub (ii), la prima udienza è stata fissata per il 21 dicembre 2011; mentre la prima udienza relativa al contenzioso tra SEA e gli spedizionieri sub (iii) è stata fissata per il 19 gennaio 2012.

La Società intende costituirsi in giudizio al fine di richiedere il rigetto delle domande attoree sulla base del seguenti presupposti. Quanto ai giudizi sub (i) e (ii) la sopra citata tariffa indicata dall'ENAC con le note del 2 ottobre 2007, a giudizio dell'Emittente, troverebbe applicazione solo con riferimento alle porzioni del sedime aeroportuale ad uso ufficio strettamente necessarie ai subconcessionari per lo svolgimento da parte di questi ultimi delle attività strumentali all'esercizio, rispettivamente, delle attività *aviation* (quanto ai vettori) e delle attività di *handling* (quanto agli *Handler*). Con riguardo al giudizio sub (iii), la Società intende fondare la propria richiesta di rigetto delle pretese attoree, *inter alia,* rilevando che agli spedizionieri - che hanno agito in giudizio nei confronti dell'Emittente - non si applicherebbe la disciplina di cui alla citata Direttiva 96/67/CE del 15 ottobre 1996 e della relativa disciplina attuativa.

E' intenzione dell'Emittente richiedere, in subordine, che, nella denegata ipotesi in cui il Tribunale adito dovesse applicare con riferimento ai giudizi sub (i), (ii) e (iii), la tariffa di cui alle note ENAC del 2 ottobre 2007, detta tariffa trovi applicazione solo per il periodo successivo all'emanazione - da parte dell'ENAC - delle note sopra indicate.

i) Contenzioso con CAI First

Con atto di citazione notificato in data 20 luglio 2011, CAI First S.p.A. ha convenuto in giudizio SEA, avanti il Tribunale di Milano, chiedendone la condanna, per responsabilità contrattuale ed extracontrattuale, al risarcimento dei danni, diretti e indiretti, patiti dalla società attrice a causa di un incidente avvenuto su una pista dell'Aeroporto di Milano Linate, in fase di decollo, a seguito dell'impatto di un aeromobile di CAI First S.p.A. con un animale selvatico che ha causato un danneggiamento al motore del predetto aeromobile. Con il medesimo atto di citazione di cui sopra, Assicurazioni Generali S.p.A., Ina Assitalia S.p.A., Milano Assicurazioni - divisione SASA S.p.A., Axa Corporate Solutions Assurance S.A., Ariscom Compagnia di Assicurazioni S.p.A., in qualità di assicuratori di CAI First S.p.A., hanno convenuto in giudizio SEA al fine di far valere - ciascuna nei limiti della quota di indennizzo ad essa imputabile - il loro diritto di surrogazione ai sensi dell'art. 1916 del codice civile. I suddetti danni sono stati indicati in un importo non inferiore a 4.859.012,04 Dollari statunitensi, di cui (i) circa 1.317.403 Dollari statunitensi quale l'importo rispetto al quale non si è verificata la surroga da parte delle predette compagnie assicurative, (ii) circa 3.541.609 Dollari statunitensi quale indennizzo corrisposto dalle compagnie assicurative a favore di CAI First S.p.A., e (iii) circa 38.640 Sterline ed Euro 533,10 quali spese e costi di perizia sostenute dalle compagnie assicurative.

Le domande attoree si fondano, *inter alia*, sulla asserita responsabilità di SEA per l'incidente, sopra descritto, che ha visto coinvolto l'aeromobile operato da CAI First S.p.A., in quanto SEA, in qualità di gestore aeroportuale, avrebbe dovuto garantire la sicurezza delle piste, soprattutto nelle operazioni di volo, adottando idonee misure di sicurezza, le quali, secondo gli attori, non sarebbero state approntate da SEA.

La prima udienza avrà luogo il 10 gennaio 2012.

SEA intende costituirsi in giudizio al fine di contestare l'infondatezza delle domande attoree, chiamando in causa la compagnia assicuratrice Fondiaria SAI con la quale l'Emittente ha stipulato una polizza assicurativa a copertura di danni derivanti dal verificarsi di eventi quali quello sopra descritto.

l) Contenzioso attivo rilevante

L'Emittente ha promosso alcune azioni volte ad ottenere il riconoscimento - a diverso titolo - di diritti patrimoniali ad essa spettanti e la conseguente condanna delle parti convenute al pagamento dei relativi ammontari.

Tra le altre meritano menzione le vertenze di seguito indicate, in ragione della rilevanza dell'importo oggetto delle domande avanzate da SEA e dei conseguenti effetti positivi che deriverebbero all'Emittente in caso di loro accoglimento.

Si precisa, per contro, che l'eventuale rigetto delle predette domande non spiegherebbe conseguenze di rilievo a carico di SEA, posto che - in conformità ai principi contabili - i dati economici, patrimoniali e finanziari dell'Emittente non riflettono in alcun modo le suddette pretese.

(i) *SEA S.p.A. / Agenzia delle Dogane*

Con ricorso in data 10 marzo 2010, l'Emittente ha impugnato dinanzi alla Corte di Cassazione la sentenza emessa dalla Corte d'Appello di Milano, con cui la Corte ha respinto le domande avanzate da SEA nei confronti del Ministero dell'Economia e delle

Finanze e - a seguito di integrazione del contraddittorio - dell'Agenzia delle Dogane, confermando per l'effetto la sentenza di primo grado.

Tali domande erano volte ad ottenere la condanna dei convenuti al pagamento dell'importo di Euro 2.228.225,00 (per il periodo fino al 31 dicembre 1999), in ragione dell'occupazione e dell'utilizzo di locali e spazi adibiti a dogana nell'Aeroporto di Milano Linate e nell'Aeroporto di Milano Malpensa, senza il riconoscimento - da parte dell'Agenzia fruitrice dei predetti spazi - di alcun corrispettivo per detta occupazione e, anzi, con il persistente rifiuto di procedere alla stipula di contratti di locazione volti a disciplinare detto utilizzo.

Il particolare, l'Emittente ha evidenziato nel proprio ricorso: (i) che la Corte d'Appello ha omesso di considerare che il tema oggetto del giudizio era stato già esaminato e definito (con conseguente efficacia di giudicato) da precedenti pronunzie emesse dalla Corte di Milano e dalla Corte di Cassazione in analoga controversia, pronunzie che hanno statuito il diritto di SEA a ricevere un corrispettivo per l'utilizzo di locali presso gli Aeroporti di Milano da parte (in quel caso) della Guardia di Finanza, per l'esercizio delle proprie funzioni istituzionali; (ii) che la Corte d'Appello ha dato un'interpretazione errata e fuorviante alle clausole della Convenzione 191/1962 (ed in particolare all'art. 23 della stessa), disattendendo e contraddicendo l'interpretazione invece fornita dalle sentenze di cui sopra, le quali hanno correttamente dedotto da tale disposizione il diritto dell'Emittente ad un corrispettivo per l'utilizzo di locali ubicati nei siti aeroportuali; (iii) infine, che il giudice di secondo grado ha omesso di considerare le argomentazioni svolte da SEA in relazione alla lesione dei diritti sanciti dagli artt. 23, 42 e 53 della Costituzione italiana che deriverebbe dal riconoscere alla Pubblica Amministrazione la prerogativa di realizzare, tramite propria decisione discrezionale, interventi ablatori e imporre prestazioni patrimoniali senza alcun indennizzo.

L'Emittente ha formulato istanza affinché la Corte di Cassazione, accolto il ricorso, proceda all'esame della vertenza nel merito ai sensi dell'art. 384 c.p.c., senza rimetterla alla Corte d'Appello, condannando il Ministero dell'Economia e delle Finanze e l'Agenzia delle Dogane al pagamento degli importi richiesti.

A seguito di controricorso depositato dai resistenti in data 19 aprile 2010, le parti sono attualmente in attesa di fissazione dell'udienza di discussione.

Con atto di citazione in data 13 luglio 2010, l'Emittente ha inoltre promosso nei confronti della Agenzia delle Dogane e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, un ulteriore giudizio avanti il tribunale di Milano, volto ad ottenerne la condanna al pagamento dell'importo di Euro 10.857.707,99 per corrispettivi o canoni dovuti per l'utilizzo - da parte dell'Agenzia - di locali presso gli Aeroporti di Milano nel periodo successivo a quello di cui alla vertenza sopra illustrata, ossia negli anni dal 2000 al 2010, nonché di Euro 3.383.784,69 per spese, costi e servizi. Tale domanda è fondata, *inter alia*, sulle specifiche disposizioni della Convenzione 2001, la quale, così come già previsto nella Convenzione 191/1962, prevede espressamente, all'art. 11, il diritto di SEA di stipulare appositi accordi con le amministrazioni interessate per l'utilizzo di locali presso gli Aeroporti di Milano e il correlato obbligo delle suddette amministrazioni di corrispondere a SEA un canone per detto utilizzo. A seguito della costituzione in giudizio delle amministrazioni convenute, la causa alla Data dal Documento di Registrazione pende in fase istruttoria e la prossima udienza è fissata per il 24 novembre 2011.

(ii) *SEA S.p.A./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Con atto di citazione in data 22 novembre 2010, SEA ha proposto appello avverso la sentenza n. 8906/2009, con cui il Tribunale di Milano ha dichiarato la carenza di giurisdizione del giudice ordinario a decidere in relazione alla domanda avanzata dall'Emittente nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per la condanna al pagamento di Euro 31.618.447,21, oltre rivalutazione e interessi.

La pretesa di SEA trae origine del mancato o tardivo rispetto, da parte del Ministero, delle disposizioni previste dalla L. 662 del 1996, la quale ha stabilito che - in attesa dell'emanazione del decreto di definitiva determinazione dei diritti aeroportuali prevista dall'art. 10 della L. 537/1993 - i predetti diritti dovessero essere incrementati annualmente, tramite decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "*nella misura pari al tasso di inflazione programmata determinato dal Governo nel documento di programmazione economico-finanziaria*".

In particolare, SEA ha censurato la sentenza di primo grado, rilevando: (i) che la stessa, contraddicendo quanto riconosciuto in analoghe fattispecie dalla Corte di Cassazione e dalla Consulta, ha erroneamente attribuito ai diritti aeroportuali la natura di tassa, anziché di corrispettivi contrattuali fonte di diritti soggettivi per i soggetti percettori dei medesimi, come invece reso evidente (*inter alia*) dall'art. 8 della Convenzione 2001; (ii) che l'emanazione con cadenza annuale dei citati decreti di adeguamento, da parte del Ministero, non costituisce esercizio di un potere autoritativo della Pubblica Amministrazione (come tale sindacabile solo avanti l'autorità giudiziaria amministrativa), difettando nella specie qualsiasi riserva di discrezionalità a favore del suddetto Ministero e configurandosi invece in capo al medesimo l'obbligo di applicare - tramite un calcolo puramente matematico - i criteri previsti dalla legge e di emettere di conseguenza il relativo provvedimento di adeguamento; (iii) che il tribunale ha omesso di considerare numerose pronunzie giurisprudenziali, in cui è stato riconosciuto a SEA il diritto a risarcimento dei danni patrimoniali subiti per effetto della mancata o ritardata approvazione dei corrispettivi per la fornitura di servizi di sicurezza o di *handling*. L'Emittente ha pertanto chiesto che la Corte d'Appello, accertata la giurisdizione del giudice ordinario, provveda a decidere la causa nel merito, accogliendo le domande attrici o, in subordine, rimetta la causa in primo grado.

A seguito della costituzione in giudizio del Ministero, all'udienza del 30 marzo 2011 la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 2 maggio 2012.

20.5 Cambiamenti significativi nella situazione finanziaria o commerciale dell'Emittente

Oltre a quanto indicato nel Paragrafo 20.1, Nota 18, del Documento di Registrazione si segnala che in data 30 giugno 2011, SEA e Cedicor S.A. hanno sottoscritto un contratto di compravendita avente ad oggetto il trasferimento della partecipazione complessiva pari al 10% del capitale di AA2000 detenuta da SEA in favore di Cedicor S.A. subordinatamente al rilascio dell'autorizzazione alla vendita delle azioni da parte dell'Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) (per maggiori informazioni *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.4 del Documento di Registrazione).

CAPITOLO XXI - INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

21.1 Capitale sociale

21.2 Capitale sociale sottoscritto e versato

Alla Data del Documento di Registrazione, il capitale sociale dell'Emittente, interamente sottoscritto e versato, è pari a Euro 27.500.000, suddiviso n. 250.000.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 0,11 ciascuna. Le azioni sono nominative ed attribuiscono il diritto di voto nelle assemblee ordinarie e straordinarie della Società nonché il diritto di partecipazione agli utili.

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non ha emesso strumenti finanziari diversi dalle azioni ordinarie.

21.3 Esistenza di quote non rappresentative del capitale, precisazione del loro numero e delle loro caratteristiche principali

Alla Data del Documento di Registrazione, la Società non ha emesso azioni non rappresentative del capitale sociale.

21.4 Azioni proprie

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non è titolare, direttamente o indirettamente, o attraverso società fiduciarie, o per interposta persona, di azioni proprie.

21.5 Ammontare delle obbligazioni convertibili, scambiabili o con warrant, con indicazione delle modalità di conversione, scambio o sottoscrizione

Alla Data del Documento di Registrazione, SEA non ha emesso obbligazioni convertibili, scambiabili o con *warrant*.

21.6 Esistenza di diritti e/o obblighi di acquisto su capitale autorizzato, ma non emesso o di un impegno all'aumento del capitale

Alla Data del Documento di Registrazione non sussistono diritti e/o obblighi di acquisto su capitale autorizzato, ma non emesso, né impegni ad aumenti di capitale sociale, né sono state conferite deleghe agli amministratori attributive del potere di deliberare aumenti di capitale.

21.7 Esistenza di offerte in opzione aventi ad oggetto il capitale di eventuali membri del Gruppo

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non è a conoscenza di operazioni riguardanti il capitale sociale di società del Gruppo offerto in opzione o che si sia deciso di offrire condizionatamente, o incondizionatamente, in opzione.

21.8 Evoluzione del capitale sociale negli ultimi tre esercizi sociali

Alla Data del Documento di Registrazione e con riguardo agli ultimi tre esercizi sociali, l'Emittente non ha deliberato alcun aumento di capitale sociale o posto in essere atti tali da modificare la composizione dello stesso.

21.9 Atto costitutivo e Statuto

21.10 Oggetto sociale e scopi dell'Emittente

Ai sensi degli artt. 1.3. e 1.4. dello Statuto:

"Oggetto della società è l'esercizio dell'attività di progettazione, costruzione e gestione di aeroporti, nonché di qualsiasi attività connessa e complementare alla gestione aeroportuale ed al traffico aereo di qualunque tipo o specialità ivi incluse le attività connesse e/o strumentali (i) all'erogazione a terzi, anche esterni al sedime, di servizi forniti in ambito aeroportuale; (ii) allo sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento e manutenzione di impianti, sistemi e infrastrutture per l'esercizio dell'attività di gestione aeroportuale in Italia e all'estero, (iii) alla fornitura di consulenze in materia aeroportuale, anche a favore di terzi con esclusione, comunque, dell'attività professionale riservata.
Essa può compiere tutte le operazioni commerciali, industriali e finanziarie, mobiliari ed immobiliari, che siano ritenute dal Consiglio di Amministrazione necessarie o utili per il conseguimento dell'oggetto sociale; può infine assumere partecipazioni sotto qualsiasi forma in altre società od imprese, aventi oggetto analogo od affine o connesso al, o sostanzialmente coincidente con il, proprio, attraverso le quali svolgere, sia direttamente che indirettamente, nei limiti consentiti dalla legge, le attività di cui al presente articolo 1".

21.11 Sintesi delle disposizioni dello Statuto riguardanti i membri del consiglio di amministrazione e i componenti del collegio sindacale

Si riepiloga, di seguito, il contenuto delle principali disposizioni statutarie riguardanti il funzionamento e le attribuzioni del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale della Società, nonché le modalità di nomina degli amministratori e dei sindaci. Per tutto quanto non indicato nel Documento di Registrazione, si rinvia allo Statuto della Società, il quale è a disposizione del pubblico presso la sede sociale dell'Emittente, Segrate (MI) presso l'Aeroporto di Milano Linate e presso la sede di Borsa Italiana, Milano Piazza degli Affari n. 6, nonché sul sito *internet* della Società *www.seamilano.eu*.

(A) Consiglio di amministrazione

Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto, la Società è amministrata da un consiglio di amministrazione composto da un minimo di 5 a un massimo di 7 amministratori.

Ai sensi dell'art. 11 dello Statuto, gli amministratori durano in carica per un periodo, stabilito dall'assemblea, non inferiore ad un esercizio e non superiore a tre esercizi, con decorrenza dall'accettazione della carica, scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica e sono rieleggibili.

Il consiglio di amministrazione, in conformità all'art. 12 dello Statuto, elegge tra i suoi componenti il presidente ed uno o più vice presidenti che durano in carica per tutta la durata del consiglio. Il consiglio nomina altresì un segretario, che può essere scelto anche all'infuori dei membri stessi.

Ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, il consiglio può riunirsi sia presso la sede della società, sia altrove, purché in Italia, tutte le volte che il presidente, o, in sua assenza o impedimento, il vice presidente lo giudichi necessario, ovvero quando ne sia fatta richiesta per iscritto, con l'indicazione degli argomenti da trattare, da almeno due membri del consiglio, fermo restando i poteri di convocazione spettanti ai sindaci, anche individualmente.

La convocazione del consiglio è fatta con lettera spedita anche via *fax* o con altro idoneo mezzo di comunicazione, almeno 5 giorni prima dell'adunanza o, nei casi di

urgenza, con telegramma o via *fax*, o con altro idoneo mezzo di telecomunicazione, da spedirsi almeno 24 ore prima della data della riunione.

È ammessa la possibilità per i partecipanti alla riunione del consiglio di amministrazione di intervenire a distanza mediante l'utilizzo di collegamento audiovisivo (video o teleconferenza). In tal caso, tutti i partecipanti debbono poter essere identificati e debbono essere, comunque, assicurate a ciascuno dei partecipanti la possibilità di intervenire ed esprimere il proprio avviso in tempo reale, nonché la ricezione, trasmissione e visione della documentazione non conosciuta in precedenza; la riunione del consiglio di amministrazione si considera tenuta nel luogo in cui si trovano il presidente ed il segretario, che devono ivi operare congiuntamente.

In conformità all'art. 14 dello Statuto, per la validità delle deliberazioni del consiglio si richiede la presenza della maggioranza dei membri in carica e le deliberazioni sono prese con la maggioranza dei voti dei presenti. In caso di parità di voti, prevale il voto del presidente o di chi ne fa le veci.

Ai sensi dell'art. 15 dello Statuto, il consiglio è investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della società, e sono conferite a quest'ultimo tutte le facoltà per l'attuazione e il raggiungimento degli scopi sociali che non siano per legge in modo tassativo riservati all'assemblea. Al consiglio di amministrazione è altresì attribuita la competenza a deliberare in merito: (i) all'istituzione o soppressione di sedi secondarie; (ii) alla riduzione del capitale a seguito di recesso; (iii) all'adeguamento dello statuto sociale a disposizioni normative inderogabili e tali da non comportare esercizio di discrezionalità da parte del consiglio di amministrazione, fermo restando che dette deliberazioni potranno essere comunque assunte anche dall'assemblea in sede straordinaria.

Per l'esecuzione delle deliberazioni del consiglio di amministrazione e per la gestione corrente degli affari sociali, il consiglio di amministrazione può nominare un direttore generale stabilendone le funzioni ed i poteri. Il consiglio può inoltre conferire al o agli amministratori delegati, a singoli amministratori, al direttore generale, ad altri dipendenti della società e a terzi, il potere di rappresentare la società, per singoli atti o categorie di atti, con esclusione di quelle funzioni che per espressa disposizione di legge non posso essere oggetto di delega.

Il consiglio di amministrazione, previo parere obbligatorio del collegio sindacale, nomina il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, ai sensi dell'art. 154-*bis* del TUF, conferendogli adeguati mezzi e poteri per l'espletamento dei compiti allo stesso attribuiti.

Ai sensi dell'art. 16 dello Statuto, ai componenti del consiglio di amministrazione, oltre ad un emolumento annuo fisso per indennità di carica determinato complessivamente dall'assemblea - ripartito dal consiglio stesso tra i propri membri nelle proporzioni che riterrà di adottare, fermo quanto previsto dall'art. 2389, comma 3, del codice civile - spetta, in ogni caso, la rifusione delle spese sostenute in ragione del loro ufficio, da conteggiarsi nelle spese generali dell'esercizio.

Modalità di nomina

Gli amministratori sono nominati dall'assemblea sulla base di liste presentate da coloro ai quali spetta il diritto di voto che, al momento di presentazione della lista, siano titolari, da soli o unitamente ad altri soci presentatori, di una quota di partecipazione almeno pari a quella determinata dalla Consob ai sensi dell'art. 147-*ter*, comma 1, del TUF ed in conformità a quanto previsto dal Regolamento Emittenti.

Ciascun socio e i soci aderenti ad uno stesso patto parasociale *ex* art. 122 del TUF possono presentare e votare una sola lista.

Tutti gli amministratori debbono essere in possesso dei requisiti di eleggibilità, professionalità e onorabilità previsti dalla legge e da altre disposizioni applicabili. Ai sensi dell'art. 147-*ter*, comma 4, del TUF e successive modificazioni e integrazioni, almeno un amministratore deve inoltre possedere i requisiti di indipendenza ivi richiesti per essere qualificato amministratore indipendente.

Ogni lista deve contenere l'indicazione di un numero di candidati pari a quello degli amministratori da eleggere, elencati mediante un numero progressivo. Ogni candidato potrà presentarsi in una sola lista a pena di ineleggibilità.

Alla elezione degli amministratori si procederà come di seguito precisato:

(i) dalla lista che avrà ottenuto il maggior numero di voti, viene tratto, secondo l'ordine progressivo di presentazione un numero di consiglieri pari al numero totale dei componenti del consiglio, come previamente stabilito dall'assemblea, meno uno; risultano eletti, in tali limiti numerici, i candidati nell'ordine numerico indicato nella lista;

(ii) dalla seconda lista che avrà ottenuto il maggior numero di voti e che non sia collegata neppure indirettamente con i soci che hanno presentato o con coloro che hanno votato la lista di cui al precedente punto (i), viene tratto un consigliere, in persona del candidato indicato col primo numero nella lista medesima.

In caso di parità di voti tra liste prevale quella presentata da soci in possesso della maggiore partecipazione al momento della presentazione della lista, ovvero, in subordine, dal maggior numero di soci.

In mancanza di liste, ovvero qualora il numero dei consiglieri eletti sulla base delle liste presentate sia inferiore a quello determinato dall'assemblea, i membri del consiglio di amministrazione vengono nominati dall'assemblea medesima con le maggioranze di legge, fermo l'obbligo della nomina, a cura dell'assemblea, di un numero di amministratori indipendenti pari al numero minimo stabilito dalla legge.

Gli amministratori indipendenti, indicati come tali al momento della loro nomina devono comunicare immediatamente al consiglio di amministrazione l'eventuale sopravvenuta insussistenza dei requisiti di indipendenza; l'amministratore decade dalla carica nel caso in cui all'interno del consiglio di amministrazione venga meno il numero minimo di consiglieri in possesso di detti requisiti di indipendenza richiesto dalle vigenti disposizioni di legge.

In caso di cessazione dalla carica per qualsiasi ragione di uno o più amministratori, la loro sostituzione è effettuata secondo le disposizioni dell'art. 2386 del codice civile, fermo l'obbligo di mantenere il numero minimo di amministratori indipendenti stabilito dalla legge, e nel rispetto, ove possibile, del principio di rappresentanza delle minoranze.

Qualora per dimissioni o altra causa venga a mancare oltre la metà degli amministratori, l'intero consiglio si intenderà decaduto e gli amministratori rimasti in carica provvederanno con urgenza alla convocazione dell'assemblea per la nomina del nuovo consiglio di amministrazione, fermi restando i poteri di convocazione che la legge stabilisce in capo ai sindaci.

(B) Collegio sindacale

Ai sensi dell'art. 19 dello Statuto, il collegio sindacale è composto da 5 sindaci effettivi e 2 supplenti.

I sindaci durano in carica tre esercizi, sono rieleggibili e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio della carica.

Il collegio sindacale, inoltre, quale "comitato per il controllo interno e la revisione contabile", ai sensi del D. Lgs. 39/2010 esercita tutte le altre attività per il medesimo previste ai sensi del suddetto decreto.

Le riunioni del collegio sindacale possono anche essere tenute in teleconferenza e/o videoconferenza a condizione che il presidente e il soggetto preposto alla verbalizzazione siano presenti nello stesso luogo e che tutti i partecipanti possano essere identificati e sia loro consentito di seguire la discussione, di ricevere, trasmettere e visionare documenti, di intervenire oralmente ed in tempo reale su tutti gli argomenti.

Modalità di nomina

In conformità alla previsione di cui all'art. 4 della Legge 420/1971 nonché in linea con il disposto di cui all'art. 11 del D.M. 521/1997, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze nominano, ciascuno, un sindaco effettivo.

Il sindaco nominato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze assume la funzione di presidente del collegio sindacale in conformità a quanto stabilito dall'art. 4 della Legge 420/1971 (volta, *inter alia*, a definire una serie di interventi a carico di SEA per l'adeguamento delle strutture aeroportuali esistenti agli sviluppi della tecnologia aeronautica) e dall'art. 11 del D.M. 521/1997 (che disciplina l'attività di vigilanza sulle società di gestione aeroportuale).

Diversa disciplina è prevista nell'art. 148, comma 2 *bis*, del Testo Unico della Finanza, che stabilisce che il presidente del collegio sindacale è nominato dall'assemblea tra i sindaci eletti dalla minoranza. A tal riguardo, l'assemblea della Società, in sede di approvazione dello Statuto, in linea con l'interpretazione e la prassi adottata da SEA nonché da altre società con azioni quotate sul MTA operanti nel medesimo settore in cui opera la Società che sono altresì gestori aeroportuali "totali", ha ritento di dover dare prevalenza alla disciplina di cui al citato art. 4 della Legge 420/1971 e di cui al citato art. 11 del D.M. 521/1997, rispetto all'art. 148, comma 2 *bis*, del Testo Unico della Finanza, in ragione (i) del connotato di maggiore specialità della predetta normativa, che prevede la nomina di due sindaci da parte dello Stato e la conseguente assunzione della funzione di presidente del collegio sindacale da parte del sindaco nominato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze; e (ii) della considerazione che essendo il presidente del collegio di nomina ministeriale, lo stesso, per natura, non è espressione della maggioranza degli azionisti, con la conseguenza che la disposizione in parola, di cui al decreto ministeriale, *mutatis mutandis*, è coerente con le finalità cui è preordinato il predetto art. 148, comma 2 *bis*, del Testo Unico della Finanza ossia garantire, statutariamente, che il presidente dell'organo di controllo non sia espressione della maggioranza.

I sindaci residui (tre effettivi e due supplenti) saranno nominati dall'assemblea mediante la presentazione di liste nelle quali i candidati dovranno essere elencati con un numero progressivo pari ai posti residui da coprire, distinguendo tra candidati alla carica di sindaco effettivo e candidati alla carica di sindaco supplente.

I sindaci sono nominati sulla base di liste presentate da soci che, da soli o unitamente ad altri soci presentatori, posseggano una quota di partecipazione pari almeno a quella determinata dalla Consob ai sensi dell'art. 147-*ter*, comma 1, del Testo Unico della Finanza ed in conformità a quanto previsto dal Regolamento Emittenti.

Ogni socio può presentare o votare una sola lista. I soci appartenenti al medesimo gruppo e i soci che aderiscano ad un patto parasociale avente ad oggetto azioni dell'Emittente, non possono presentare o votare più di una lista, anche se per interposta persona o per il tramite di società fiduciarie.

Le adesioni prestate, e i voti espressi, in violazione di tale divieto, non saranno attribuibili ad alcuna lista.

All'elezione dei sindaci si procederà come segue:

(i) dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti sono tratti, in base all'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista, due sindaci effettivi e un sindaco supplente;

(ii) dalla seconda lista che ha ottenuto il maggior numero di voti e che non sia collegata neppure indirettamente con i soci che hanno presentato o con coloro che hanno votato la lista di cui al precedente punto (i), sono tratti, in base all'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista, il quinto sindaco effettivo e il secondo sindaco supplente.

In caso di parità di voti tra liste, prevale quella presentata da soci in possesso della maggiore partecipazione al momento della presentazione della lista, ovvero, in subordine, dal maggior numero di soci.

Qualora sia stata presentata una sola lista, l'assemblea esprime il proprio voto su di essa e qualora la stessa ottenga la maggioranza relativa dei votanti, senza tener conto degli astenuti, risulteranno eletti tre sindaci effettivi e due supplenti indicati nella lista come candidati a tali cariche. In mancanza di liste, i tre sindaci effettivi e i due sindaci supplenti saranno nominati dall'assemblea con le ordinarie maggioranze previste dalla legge.

Nei casi in cui, per qualsiasi motivo, i sindaci non vengano nominati secondo le modalità sopra descritte, l'assemblea delibererà in proposito con le maggioranze di legge.

21.12 Diritti e privilegi connessi alle azioni

Fatto salvo per il pegno costituito nel 2006 in favore di Melior Banca S.p.A. rilasciato da Ambrosiana di Partecipazione S.r.l. su n. 27.513 azioni della Società di proprietà della stessa Ambrosiana di Partecipazione S.r.l., alla Data del Documento di Registrazione, non sussistono diritti, privilegi o restrizioni connessi alle azioni.

21.13 Disposizioni statutarie e normative relative alla modifica dei diritti degli azionisti

Lo Statuto non prevede condizioni di modifica dei diritti dei possessori delle azioni diverse da quelle previste in conformità alle disposizioni normative vigenti.

21.14 Previsioni normative e statutarie relative alle assemblee dell'Emittente

Ai sensi dell'art. 4 dello Statuto, l'assemblea sia ordinaria che straordinaria è convocata dall'organo amministrativo presso la sede sociale o in qualsiasi altro luogo, purché nel territorio italiano, nei termini previsti dalla normativa vigente. A norma del citato articolo dello Statuto, l'assemblea è convocata con avviso pubblicato sul sito *internet* della Società, nonché secondo le altre modalità inderogabilmente previste dalla legge e dai regolamenti, contenente le indicazioni previste dalla normativa vigente, anche a

ragione delle materie trattate. L'assemblea si svolge in unica convocazione e si costituisce e delibera con le maggioranze previste dalla legge per tale ipotesi, salvo che il consiglio di amministrazione, per una determinata assemblea, abbia deliberato di indicare le date per la seconda, ed eventualmente terza convocazione, della stessa.

L'assemblea ordinaria deve essere convocata almeno una volta l'anno, entro il termine di 120 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale ovvero, sussistendone i presupposti di legge e di statuto, entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale.

Ai sensi dell'art. 5 dello Statuto, coloro ai quali spetta il diritto di voto possono farsi rappresentare per delega in conformità alle disposizioni normative vigenti. La notifica elettronica della delega può essere effettuata, con le modalità indicate nell'avviso di convocazione, mediante messaggio indirizzato alla casella di posta elettronica certificata riportata nell'avviso di convocazione ovvero mediante apposita sezione del sito *internet* della Società. La Società può designare, per ciascuna assemblea, con indicazione contenuta nell'avviso di convocazione, un soggetto al quale i soci possano conferire la delega con istruzioni di voto su tutte o alcune delle proposte all'ordine del giorno.

Ai sensi dell'art. 6 dello Statuto, la legittimazione ad intervenire in assemblea e all'esercizio del diritto di voto è attestata all'Emittente attraverso una comunicazione effettuata dall'intermediario abilitato alla tenuta dei conti in conformità alle disposizioni normative vigenti, sulla base delle evidenze delle proprie scritture contabili relative al termine della giornata contabile del settimo giorno di mercato aperto precedente la data fissata per l'assemblea in unica convocazione ovvero in prima convocazione ove il consiglio di amministrazione abbia previsto ulteriori convocazioni.

21.15 Previsioni statutarie che potrebbero avere l'effetto di ritardare, rinviare o impedire la modifica dell'assetto di controllo dell'Emittente

Lo Statuto non contiene disposizioni che limitino la partecipazione al capitale sociale dell'Emittente, né alcuna altra disposizione che abbia l'effetto di ritardare, rinviare o impedire la modifica dell'assetto di controllo dell'Emittente stesso.

21.16 Obblighi di comunicazioni al pubblico delle partecipazioni rilevanti

Lo Statuto non contiene disposizioni che impongano l'effettuazione di una comunicazione al pubblico in caso di variazione delle partecipazioni rilevanti. Trovano applicazione le vigenti disposizioni normative di cui al Testo Unico della Finanza e al Regolamento Emittenti, che prevedono obblighi di comunicazioni al pubblico delle partecipazioni rilevanti detenute nel capitale sociale di una società quotata in un mercato regolamentato.

21.17 Modifica del capitale

Lo Statuto non contiene previsioni relative alla modifica del capitale sociale che siano più restrittive di quelle previste dalle applicabili disposizioni di legge.

CAPITOLO XXII - CONTRATTI RILEVANTI

Nel presente capitolo è fornita una descrizione sintetica (i) dei contratti importanti, diversi dai contratti conclusi nel corso del normale svolgimento dell'attività, di cui sono parte l'Emittente o membri del Gruppo, conclusi nei due anni precedenti la Data del Documento di Registrazione; e (ii) dei contratti, non conclusi nel corso del normale svolgimento dell'attività, stipulati da un membro del Gruppo, contenenti disposizioni in base alle quali qualsiasi membro del Gruppo ha un'obbligazione o un diritto rilevante per il Gruppo alla Data del Documento di Registrazione.

22.1 Convenzione per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate

La Convenzione 2001, registrata a Roma il 16 ottobre 2001, ha sostituito la Convenzione 191/1962, che, a seguito dell'approvazione della legge 18 aprile 1962, n. 194, aveva riconosciuto all'Aeroporto di Milano Linate e all'Aeroporto di Milano Malpensa, costruiti a spese della Società, lo *status* di "aeroporti privati", e che aveva attribuito a SEA la gestione di tali aeroporti sino al 1992.

A seguito delle previsioni introdotte dalla Legge 449/1985 - che ha, fra l'altro, disposto la proroga, fino al 4 maggio 2022, del regime giuridico di "aeroporto privato" riconosciuto all'Aeroporto di Milano Linate e all'Aeroporto di Milano Malpensa - nonché degli interventi legislativi intercorsi in relazione alla disciplina delle convezioni di concessione delle gestioni aeroportuali totali o parziali (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3 del Documento di Registrazione), SEA ha chiesto all'ENAC l'estensione della durata del suddetto regime giuridico mediante la sottoscrizione di una nuova convenzione.
In data 4 settembre 2001, SEA ha sottoscritto con l'ENAC la Convenzione 2001 per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Linate e dell'Aeroporto di Milano Malpensa, di durata quarantennale, che ha quindi novato la Convenzione 191/1962.A giudizio dell'Emittente, anche sulla base di quanto indicato nelle premesse della Convenzione in merito alla richiesta di SEA di rinnovo del regime giuridico di "aeroporti privati", la sottoscrizione da parte dell'ENAC e di SEA della Convenzione 2001 costituisce altresì proroga fino alla scadenza della stessa Convenzione 2001, e pertanto sino al 4 maggio 2041, del regime giuridico di "aeroporto privato", riconosciuto all'Aeroporto di Milano Linate e all'Aeroporto di Milano Malpensa, come più sopra indicato, dalla Legge 194/1962 e confermato e prorogato fino al 2022 dalla Legge 449/1985.

La disciplina della Convenzione 2001 è di seguito sintetizzata:

(a) Oggetto e durata

La Convenzione 2001 disciplina i rapporti relativi alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale sull'Aeroporto di Milano Linate e sull'Aeroporto di Milano Malpensa, ivi compresi quelli concernenti la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture strumentali all'esercizio di tale attività.

La Convenzione 2001 ha durata sino alla data del 4 maggio 2041.

Tale scadenza potrebbe subire una proroga, in esecuzione di quanto disposto dall'art. 17, comma 34-*bis*, della Legge 102/2009, ove necessario per il riequilibrio economico-finanziario della Società.

Con la stipula della Convenzione 2001, SEA si è impegnata ad assicurare la gestione degli aeroporti privati di Milano Linate e Milano Malpensa in conformità alle norme internazionali, comunitarie e nazionali che regolano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile e lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra ed a provvedere alla conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, degli impianti e delle infrastrutture concernenti l'attività di gestione. Inoltre, SEA è tenuta a definire ed attuare le strategie e le politiche commerciali più opportune per lo sviluppo dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate, anche in relazione alle esigenze del bacino di traffico servito.

Ai sensi dell'art. 3 della Convenzione 2001, SEA può, previa comunicazione scritta all'ENAC, affidare a terzi le aree e i locali destinati alle attività aeronautiche per una durata non eccedente la durata della Convenzione 2001; l'ENAC, per giustificati motivi di interesse generale, può vietare l'assegnazione entro 30 giorni dalla comunicazione.

In ultimo, si segnala che SEA potrebbe richiedere ad ENAC, anche anticipatamente alla scadenza del 4 maggio 2041, di procedere ad una revisione della Convenzione 2001 per allinearne i termini e condizioni a quelli delle convenzioni che l'ENAC dovesse rinegoziare, nell'ambito del processo di approvazione del contratto di programma, con altre società di gestione aeroportuale.

(b) Proventi

L'art. 8 della Convenzione 2001 individua le seguenti categorie di proventi spettanti alla Società:

- i diritti aeroportuali di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324 *s.m.i.*;
- la tassa erariale di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea di cui alla legge 16 aprile 1974, n. 117;
- i corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza ai sensi dell'art. 8 del decreto ministeriale 29 gennaio 1999 n. 85;
- le entrate derivanti dall'esercizio dell'attività aeroportuale, diretta o indiretta, ogni altro diritto derivante a SEA dall'esercizio di altre attività svolte sull'aeroporto (quali, ad esempio, le attività secondarie a carattere commerciale) e le entrate derivanti dall'utilizzazione delle aree del sedime aeroportuale e dal loro sfruttamento economico da parte di terzi;
- le entrate derivanti dall'applicazione del D. Lgs. 18/1999, che ha dato attuazione alla direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità Europea.

(c) Regime dei beni demaniali

SEA ha il diritto di uso, per l'intera durata della Convenzione 2001, delle aree, degli immobili e degli impianti facenti parte del sedime aeroportuale, ed è, in quanto "ente proprietario" delle strade, ai sensi e per gli effetti del codice della strada e del relativo regolamento, tenuto a provvedere agli adempimenti relativi alle medesime.

Le opere realizzate da SEA sui sedimi aeroportuali rimaranno di proprietà di SEA sino allo scadere della Convenzione 2001, salvo quanto precisato al successivo paragrafo (d).

(d) Conseguenze della cessazione della Convenzione 2001

Alla scadenza della Convenzione 2001, ovvero nell'ipotesi di recesso unilaterale dell'ENAC o di risoluzione di diritto successivi al 4 maggio 2022 (per la descrizione del diritto di recesso unilaterale di ENAC e la risoluzione di diritto *cfr.* il successivo paragrafo (e)), lo Stato rientrerà nella piena proprietà (libera da pesi e limitazioni) dei cespiti demaniali pertinenti ai complessi aeroportuali e acquisirà gratuitamente tutte le opere e le infrastrutture costruite da SEA su tali complessi. SEA sarà pertanto tenuta a riconsegnare allo Stato i cespiti di proprietà statale e a devolvere gratuitamente allo Stato le opere e le infrastrutture realizzate dalla Società, trattenendo unicamente, in quanto di sua proprietà, attrezzature, arredamenti e mobili.

SEA dovrà, inoltre, trasferire al Comune di Milano e alla Provincia di Milano le opere realizzate sui terreni di proprietà di tali enti concessi in uso gratuito alla Società rispettivamente con contratto di comodato del 23 luglio 1980 e con convenzione dell'11 marzo 1968.

Resteranno in proprietà di SEA unicamente le opere realizzate sui terreni di proprietà di SEA.

Per la descrizione delle ipotesi di esercizio del diritto di recesso unilaterale da parte di ENAC o di risoluzione di diritto della Convenzione 2001, nonché per la decsrizione delle relative conseguenze, si rinvia alla successiva lettera (e), precisando che ove tali ipotesi si verifichino antecedentemente al 4 maggio 2022 a giudizio dell'Emittente le previsioni contenute nella Convenzione 2001 cesseranno di avere efficacia senza pregiudizio alcuno per l'autorizzazione alla gestione degli Aeroporti di Milano riconosciuta a SEA fino alla predetta data del 4 maggio 2022 dal combinato disposto dalla legge 18 aprile 1962, n. 194, e dalla Legge 449/1985.

(e) Recesso e risoluzione della Convenzione 2001

L'art. 14 della Convenzione 2001 stabilisce e disciplina tutte le ipotesi di esercizio del diritto di recesso unilaterale da parte di ENAC o di risoluzione di diritto della Convezione 2001 che sono di seguito descritte.

Ai sensi del citato art. 14 della Convenzione 2001, ad ENAC è riconosciuto un diritto di recesso dalla Convenzione 2001 da esercitarsi in caso di gravi e reiterate violazioni della disciplina relativa alla sicurezza, di mancato e/o immotivato rispetto del Piano degli Investimenti o di grave e immotivato ritardo nell'attuazione dello stesso o al verificarsi di eventi da cui risulti che SEA non si trova più nella capacità di gestire gli Aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate. In tali casi, l'ENAC, previa contestazione delle specifiche violazioni, assegna a SEA un termine non inferiore a 30 giorni per le osservazioni e individua, a seguito di contraddittorio con la medesima, i necessari interventi da effettuarsi da parte di SEA in un termine congruo e comunque non inferiore a 90 giorni.

Decorso inutilmente tale termine, l'ENAC, con provvedimento motivato, può recedere dalla Convenzione 2001.

Inoltre, sempre ai sensi dell'art. 14 della Convenzione 2001, l'ENAC può risolvere la Convenzione 2001 in caso di ritardo superiore a 12 mesi nel pagamento del corrispettivo dovuto da SEA per l'uso dei beni demaniali (*cfr.* il successivo paragrafo (f)) ovvero in caso di fallimento di SEA. Nei suddetti casi, a SEA non spetta alcun rimborso per le opere eseguite e le spese sostenute. Peraltro, ove l'ENAC non ritenga di dover recedere dalla Convenzione 2001, può applicare a carico di SEA una penale fino all'importo massimo annuo del 50% del corrispettivo dovuto da SEA per l'uso dei beni demaniali.

Infine, per esigenze militari o altre motivate esigenze di interesse pubblico, l'ENAC potrà risolvere di diritto la Convenzione 2001 e rientrare in possesso in qualsiasi momento dei beni demaniali, corrispondendo a SEA un indennizzo da liquidare secondo i criteri di cui all'art. 42 del codice della navigazione qualora SEA abbia realizzato immobili con proprie risorse finanziarie (indennizzo pari al rimborso di tante quote parti del costo delle opere quanti sono gli anni mancanti al termine di scadenza fissato; in ogni caso l'indennità non può essere superiore al valore delle opere al momento della revoca, detratto l'ammontare degli effettuati ammortamenti).

Al riguardo - fermo restando come indicato all'inizio del presente Paragrafo 22.1 con riferimento alla proroga del regime giuridico di "aeroporto privato" - si precisa che l'eventuale mancata emanazione di un formale provvedimento normativo - ove lo stesso si rendesse necessario nonostante l'estensione di cui sopra - di proroga della durata del regime giuridico di "aeroporti privati" riconosciuto agli Aeroporti di Milano non costituisce ipotesi di recesso unilaterale da parte dell'ENAC dalla Covenzione 2001 né di risoluzione di diritto della stessa Convenzione 2011, in quanto non rientra tra le predette ipotesi, espressamente indicate dalla stessa Convenzione 2001 (art. 14), di recesso o di risoluzione di diritto.

(f) Corrispettivo per l'uso dei beni demaniali

Ai sensi dell'art. 4 della Convenzione 2001, SEA è tenuta a versare all'ENAC, a titolo di corrispettivo per l'uso dei beni facenti parte dei sedimi aeroportuali, un importo annuo quantificato in base ai criteri previsti dall'art. 2, comma 188, della Legge 662/1996, e dai relativi provvedimenti di attuazione.

Tale ultima norma stabilisce che i canoni per le concessioni alle società costituite ai sensi dell'art. 10 della Legge 537/1993 sono fissati periodicamente dal Ministero delle Finanze di concerto con il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con riferimento, per il periodo preso in considerazione, al volume di traffico di passeggeri e merci, e che tale disposizione si applica anche alle società (come SEA) che attualmente provvedono alla gestione totale degli aeroporti in base a leggi speciali e quindi in forza di autorizzazione alla gestione e non di concessione: in ragione di ciò la Convenzione 2001 qualifica l'importo dovuto da SEA non come canone di concessione bensì come corrispettivo per l'utilizzo dei beni demaniali.

Per l'anno 2010, il corrispettivo per l'uso dei beni demaniali, ammonterebbe ad Euro 19.681.540; in forza delle previsioni di cui all'art. 11-*decies* della Legge 248/2005 che ha ridotto del 75%, fino alla data di introduzione del sistema di determinazione dei diritti aeroportuali, e pertanto sino all'entrata in efficacia del Contratto di Programma ENAC-SEA, la misura dei canoni di concessione demaniale istituiti dal decreto legge 28 giugno 1995 n. 251 convertito, con modificazioni, dalla Legge 351/1995, il corrispettivo dovuto per il 2010 è stato pari ad Euro 4.920.385.

(g) Piani di sviluppo, piani regolatori, progetti, realizzazione di opere

SEA è tenuta ad attuare il Piano di sviluppo aeroportuale e a provvedere agli investimenti in esso previsti per il funzionamento dell'Aeroporto di Milano Linate e dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Conformemente a quanto previsto dall'art. 12 della Convenzione 2001, il Piano di sviluppo aeroportuale (comprensivo del piano finanziario per il funzionamento degli Aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate) è stato presentato da SEA ad ENAC, per le sue valutazioni, all'atto della sottoscrizione della Convenzione 2001.

Il predetto art. 12 della Convenzione 2001 prevede altresì che SEA presenti annualmente all'ENAC un aggiornamento del Piano di sviluppo aeroportuale ed una relazione sullo stato di attuazione dello stesso. Relativamente agli anni 2002, 2004 e 2006, gli aggiornamenti al citato Piano di sviluppo aeroportuale sono stati trasmessi dall'Emittente a ENAC attraverso la redazione di "programmi degli interventi".

In data 31 gennaio 2006, l'ENAC ha emesso la Circolare ENAC APT-21, per effetto della quale il Piano di sviluppo aeroportuale è stato sostituito dal Programma Quadriennale degli Interventi.

A tal riguardo si segnala che, l'ultimo aggiornamento del Programma Quadriennale degli Interventi relativo al periodo 2011-2014 è stato presentato dall'Emittente ad ENAC in data 10 agosto 2011.

Alla Data del Documento di Registrazione, la valutazione, da parte dell'ENAC, dell'ultimo aggiornamento del Programma Quadriennale degli Interventi relativo al periodo 2011-2014 è in corso.

In proposito, si precisa che l'ENAC approva i progetti delle opere da realizzare, i progetti delle opere non previste, le variazioni e gli aggiornamenti del piano, previa verifica della loro coerenza con il piano di sviluppo. Inoltre, SEA è tenuta a sottoporre alla preventiva approvazione dell'ENAC le eventuali modifiche, integrazioni ed aggiornamenti sostanziali dei progetti delle opere in corso di realizzazione. La realizzazione delle opere avviene sotto la responsabilità di SEA, che assume, nell'affidamento dei lavori, la qualità di ente aggiudicatore ed è tenuta all'osservanza di tutte le vigenti disposizioni normative. Le opere realizzate nel sedime aeroportuale sono soggette a collaudo da parte dell'ENAC, con oneri a carico di SEA.

(h) Responsabilità e assicurazione

SEA è responsabile per i danni eventualmente arrecati a persone o cose per l'attività svolta nell'esercizio della convenzione. Su tutti i beni immobili destinati alla gestione aeroportuale, nonché in relazione ai rischi connessi alla esplicazione della propria attività, SEA sottoscrive una adeguata polizza assicurativa, per un massimale congruo da determinarsi d'intesa con ENAC, con una compagnia di rilevanza nazionale. Ove il valore da risarcire ecceda i massimali, l'onere relativo sarà a totale carico di SEA.

(i) Altri obblighi a carico di SEA

Ai sensi della Convenzione 2001, SEA assume l'obbligo di:

- gestire gli Aeroporti di Milano, assicurandone l'operatività per l'intero arco giornaliero di 24 ore, promuovendone lo sviluppo e garantendo l'ottimizzazione delle risorse disponibili nel rispetto dei principi di sicurezza, efficienza, efficacia, economicità e tutela dell'ambiente.
- assicurare con continuità e regolarità i servizi di propria competenza e in particolare: (i) attuare il Piano di sviluppo aeroportuale; (ii) assicurare l'efficienza degli impianti e apparati aeroportuali; (iii) adottare le idonee misure di sicurezza ed antincendio (iv) assicurare le attività di supporto in ordine ai servizi di soccorso e sanitari;
- garantire idonei standard di servizio all'utenza, in relazione a quanto previsto nella Carta dei Servizi;
- provvedere all'assegnazione delle piazzole di sosta degli aeromobili, nel rispetto di quanto previsto dall'accordo di collaborazione SEA/ENAV del 29 ottobre 1999. L'ENAC vigila affinché la pianificazione dell'attività aerea sia compatibile coi livelli di capacità aeroportuale;

- stipulare con l'ENAC il contratto di programma di cui alla delibera CIPE 24 aprile 1996 (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione) e assolvere ogni ulteriore adempimento previsto dalla normativa vigente o concordato con l'ENAC.

22.2 Contratto di Programma ENAC - SEA

In data 4 maggio 2011, il consiglio di amministrazione dell'ENAC ha approvato il testo di contratto di programma presentato da SEA relativamente agli Aeroporti di Milano (il "**Contratto di Programma ENAC-SEA**").

In data 23 maggio 2011, l'ENAC ha trasmesso il Contratto di Programma ENAC-SEA al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e per conoscenza al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, congiuntamente alla relativa documentazione istruttoria ed ai verbali delle consultazioni intervenute.

Ad esito del positivo esame del Contratto di Programma ENAC-SEA da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, in data 23 settembre 2011, l'Emittente ed ENAC hanno sottoscritto il Contratto di Programma ENAC-SEA. In data 26 settembre 2011 (con protocollo recante data 23 settembre 2011), il Contratto di Programma ENAC-SEA è stato trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'approvazione dello stesso contratto, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, nei termini di cui al citato art. 17, comma 34-*bis*, del Decreto Anticrisi.

Il Contratto di Programma ENAC-SEA sarà vincolante per le parti a partire dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Il Contratto di Programma ENAC-SEA è stato elaborato in conformità a quanto previsto da (i) la delibera CIPE 24 aprile 1996 ("Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità"), (ii) la Deliberazione CIPE 38/2007, (iii) le Linee Guida Applicative elaborate dall'ENAC, (iv) il Decreto Anticrisi, e (v) il Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria elaborato dall'ENAC per dare attuazione a tale decreto.

In particolare, ai sensi dell'art. 17, comma 34-*bis*, del Decreto Anticrisi, al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture, l'ENAC è autorizzato a stipulare, per i sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale aventi un traffico superiore agli otto milioni di passeggeri annui, contratti di programma "in deroga" alla vigente normativa in materia. Tale deroga consiste nell'introduzione per i suddetti aeroporti di (i) meccanismi di tariffazione pluriennale - che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali - e (ii) modalità di aggiornamento delle tariffe valide per l'intera durata del rapporto contrattuale.

Le principali deroghe previste nel Contratto di Programma ENAC-SEA consistono: (i) nell'applicazione di un regime tariffario *Dual Till*, che prevede la separazione tra le attività *aviation*, che vengono remunerate mediante un meccanismo tariffario regolamentato, e le attività *non aviation*, i cui margini sono invece determinati dai gestori aeroportuali in regime di libera concorrenza (per maggiori informazioni sul sistema tariffario *Dual Till*, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4(A), del Documento di Registrazione); e (ii) nella durata del periodo regolatorio di dieci anni (con scadenza al 31 dicembre 2020), articolata in due sottoperiodi quinquennali, ciascuno dei quali è

identificato come un "periodo regolatorio", avente un'autonoma dinamica tariffaria, che risponde all'esigenza di garantire maggiore certezza per la realizzazione degli investimenti di rilievo, il cui recupero necessita di un arco temporale molto più ampio di quello quadriennale previsto per i contratti di programma "ordinari" dalla Deliberazione CIPE 38/2007 (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(B), del Documento di Registrazione).

Entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio relativo all'esercizio coincidente con il penultimo anno del primo periodo regolatorio (ovvero il 2014), SEA presenterà all'ENAC la documentazione necessaria per definire i parametri tariffari del secondo periodo regolatorio. Tale ridefinizione tra l'Emittente e l'ENAC dei parametri relativi alla dinamica tariffaria del secondo periodo regolatorio potrà determinare una dinamica tariffaria diversa da quella del primo periodo regolatorio.

Il Contratto di Programma ENAC-SEA, con riferimento agli Aeroporti di Milano:

a) individua i servizi aeroportuali soggetti a tariffazione;

b) fissa il livello iniziale dei corrispettivi regolamentati, definito sulla base (i) dei dati della contabilità regolatoria, attestanti i costi sostenuti dalla Società all'anno base del primo periodo regolatorio (il 2009, ossia l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio certificato e sia stata presentata all'ENAC la contabilità analitica regolatoria certificata di cui all'art. 11 *novies* della Legge 248/2005) per la gestione dei servizi e degli impianti aeroportuali affidati in concessione, inclusivi di un'equa remunerazione sul capitale investito, e (ii) delle linee di servizio/attività prestate dalla Società all'utenza, remunerate da ciascun corrispettivo regolamentato;

c) sviluppa in via programmatica la dinamica dei corrispettivi regolamentati per ciascun anno del periodo regolatorio, tenendo conto, tra le altre cose, degli oneri relativi alle opere e agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Piano degli Investimenti (allegato al Contratto di Programma ENAC-SEA), di durata decennale, che la Società si è impegnata a realizzare, mediante la sottoscrizione del Contratto di Programma ENAC-SEA, per ciascun anno di vigenza di tale contratto, come di seguito meglio specificato;

d) fissa i livelli a cui la Società dovrà progressivamente uniformare gli standard dei servizi resi all'utenza rispetto ai valori rilevati nell'anno base (il 2009), secondo quanto previsto nel Piano della Qualità e della Tutela Ambientale (allegato al Contratto di Programma ENAC-SEA);

e) stabilisce la modalità di rilevazione annuale dello stato degli adempimenti gravanti su SEA in forza dello stesso Contratto di Programma ENAC-SEA. A tal fine, SEA è soggetta a specifici obblighi di informativa e di rendicontazione nei confronti dell'ENAC, in particolare con riferimento allo stato di attuazione del Piano degli Investimenti e del Piano della Qualità e della Tutela Ambientale, volti a consentire ad ENAC di verificare lo stato di attuazione di tali piani, e ad ENAC sono riconosciuti poteri di vigilanza, ispezione e richiesta di informazioni nei confronti di SEA;

f) stabilisce le penali applicabili in caso, *inter alia*, di ritardato o mancato adempimento degli obblighi previsti dal Contratto di Programma ENAC-SEA. L'importo di tali penali, variabile a seconda della gravità dell'inadempimento, è compreso tra un minimo di Euro 1.000,00 e un massimo pari al 20% del canone concessorio annuo.

Alla Data del Documento di Registrazione, SEA, conformemente ai decreti ministeriali intervenuti in materia (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4(A) del Documento di

Registrazione), applica i diritti aeroportuali nella misura indicata nel tariffario SEA (pubblicato sul sito *internet* della Società *www.seamilano.eu*), per ciascuna tipologia di diritto, differenziati per l'Aeroporto di Milano Linate e per l'Aeroporto di Milano Malpensa.

Con l'entrata in vigore del Contratto di Programma ENAC-SEA, SEA applicherà nuove tariffe aeroportuali che, a giudizio dell'Emittente, avranno effetti positivi per la Società: più precisamente, i livelli tariffari fissati per la prima annualità di vigenza del Contratto di Programma ENAC-SEA saranno esigibili a partire dal sessantesimo giorno successivo a quello di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del D.P.C.M. di approvazione di tale contratto; a partire dalla seconda annualità, i livelli tariffari saranno esigibili a partire dal 1° gennaio di ciascun anno successivo. Come sopra ricordato, le nuove tariffe aeroportuali saranno determinate applicando il regime tariffario *Dual Till*, secondo quanto previsto nel Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria allegato al Contratto di Programma ENAC-SEA. Tale documento ha definito per gli aeroporti milanesi sistemi di tariffazione pluriennale e modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto ENAC-SEA.

La dinamica tariffaria dei corrispettivi regolamentati è stata elaborata in conformità ai contenuti della Deliberazione CIPE 38/2007 e delle relative Linee Guida Applicative elaborate dall'ENAC per quanto non diversamente stabilito nel Documento Tecnico stesso; più precisamente, la dinamica tariffaria dei corrispettivi regolamentati indicata nel Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria è stata determinata applicando la stessa formula riportata nelle Linee Guida Applicative, secondo una metodologia di *price cap*, ma con la modifica di seguito indicata: in applicazione del regime di *Dual Till,* la formula prevede che i corrispettivi unitari dei servizi regolamentati vengano definiti senza il concorso delle attività non regolamentate.

I corrispettivi unitari di ciascun servizio regolamentato vengono quindi determinati, per ciascuna annualità del periodo regolatorio, applicando determinati parametri individuati tenendo conto dei costi dell'"anno base" (corrispondente, per il primo periodo regolatorio, all'esercizio 2009), degli impegni assunti da SEA con la stipula del Contratto di Programma ENAC-SEA, nonché delle stime di traffico attese (con riferimento a tali stime, come *infra* specificato, è prevista la possibilità per le parti di richiedere una revisione anticipata del Contratto di Programma ENAC-SEA, rispetto alla naturale scadenza, nel caso in cui si verifichino scostamenti dalle stime di traffico superiori a determinati intervalli).

I costi dell'anno base sono determinati come segue:

Opex

\+ Ammortamenti

\+ Remunerazione del capitale investito

= costi dell'anno base (*)

(*) L'anno base del primo periodo regolatorio è il 2009, quello del secondo periodo regolatorio è il 2014.

dove:

Opex : i costi operativi dei servizi regolamentati;

Ammortamenti: le quote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali di pertinenza dei servizi regolamentati;

Remunerazione del Capitale Regolatorio: RAB (*Regulatory Asset Base*), ossia il capitale da remunerare per i servizi regolamentati, moltiplicato per il WACC (*Weighted Average Cost of Capital*), ossia il tasso di remunerazione del capitale.

La metodologia di calcolo del WACC prevista nel Contratto di Progamma ENAC-SEA è sostanzialmente analoga a quella utilizzata nei contratti di programma ordinari stipulati da altri gestori aeroportuali italiani. Per quanto riguarda la definizione della RAB, *cfr.* Capitolo III, del Documento di Registrazione.

La dinamica dei corrispettivi unitari di ciascun servizio regolamentato nel periodo regolatorio viene quindi determinata applicando la formula di seguito indicata:

$$p_{t,j} = c_{t,j} \cdot \left(1 + \varepsilon_{t,j}\right)$$

$$c_{t,j} = c_{0,j} \cdot \prod_{t} \left(1 + P_t - x_j + k_{t,j} + v_{t,j}\right)$$

dove:

$p_{t,j}$: il corrispettivo unitario del servizio regolamentato j ammesso per l'anno t;

$c_{0,j}$: l'importo dei costi regolatori ammessi all'anno base per ciascun servizio regolamentato. Per "costi regolatori ammessi" si intende la somma, per ciascun servizio regolamentato, dei costi operativi, dell'equa remunerazione del capitale investito, e delle quote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali di pertinenza;

P_t: il tasso di inflazione programmato per l'anno di applicazione della tariffa risultante dall'ultimo Documento di Programmazione Economica e Finanziaria approvato dal Consiglio dei Ministri;

x_j: il parametro determinato in modo che, per le attività presenti all'anno base, il valore attualizzato dei costi ammessi per ciascun servizio regolamentato sia pari, nel corso di ciascun periodo regolatorio, al valore attualizzato dei ricavi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale fissato per il periodo, tenendo conto del traffico previsto, dell'elasticità dei costi ([104]) e degli obiettivi di efficientamento dei servizi aeroportuali;

$k_{t,j}$: il parametro di incremento tariffario del servizio regolamentato j definito per ciascuna annualità del periodo regolatorio in funzione del Piano degli Investimenti;

$v_{t,j}$: il parametro di incremento tariffario del servizio regolamentato j definito *ex ante*, per ciascuna annualità del periodo regolatorio, in relazione ad oneri incrementali legati alla entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari;

$\varepsilon_{t,j}$: il parametro annuale che tiene conto del raggiungimento/mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale, fissati dal Piano della Qualità e della Tutela Ambientale.

([104]) Nell'ambito del calcolo delle tariffe aeroportuali, i coefficienti di elasticità dei costi sono dei parametri che relazionano le variazioni stimate nell'andamento del traffico atteso a quelle componenti di costi ammessi suscettibili di aumento/diminuzione in virtù delle suddette variazioni.

Il Contratto di Programma ENAC-SEA, mediante la definizione con la metodologia del *price cap* delle tariffe aeroportuali regolamentate, è volto a stabilire le condizioni di equilibrio finanziario di SEA in modo da consentirgli di far fronte agli oneri e impegni assunti in quanto gestore aeroportuale e di provvedere alla realizzazione in autofinanziamento degli interventi ed investimenti per l'adeguamento e lo sviluppo dei servizi e degli impianti oggetto dell'affidamento in gestione.

Il meccanismo tariffario, così come definito nel Contratto di Programma ENAC-SEA, è costruito in modo tale da garantire al gestore il recupero, relativamente ai servizi regolamentati, delle quote di ammortamento sugli investimenti e dei costi per la gestione e lo sviluppo dei servizi (incluso anche il corrispettivo per l'uso dei beni demaniali), nonché un'equa remunerazione del Capitale Regolatorio, da intendersi come il capitale da remunerare a fini regolatori composto da: 1) le immobilizzazioni materiali e immateriali nette ammesse a fini regolatori; 2) il saldo tra crediti verso clienti e debiti verso fornitori; e 3) il fondo manutenzioni cicliche, tutti elementi per i quali è previsto uno specifico ricalcolo a fini regolatori secondo la metodologia riportata nelle Linee Guida Applicative e nel Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria.

Con riferimento al Capitale Regolatorio, si segnala che, posto che alla Data del Documento di Registrazione e fintantoché non vi sia una valorizzazione dei beni finanziati dallo Stato in ragione dell'ingresso a pagamento di soci privati nel capitale dell'Emittente il Capitale Regolatorio non include i beni finanziati dallo Stato, il Contratto di Programma ENAC-SEA consente, in caso di ingresso a pagamento di soci privati nel capitale sociale dell'Emittente, di includere i beni già finanziati dallo Stato nel Capitale Regolatorio, a partire dal periodo regolatorio successivo all'ingresso dei nuovi soci privati.

A tal fine le Linee Guida Applicative definiscono i criteri sulla base dei quali l'ENAC determina la quota parte delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici da includere nel Capitale Regolatorio, calcolata in misura proporzionale alla quota di capitale sociale dell'Emittente detenuta dai soci privati entranti.

Con l'entrata in vigore del Contratto di Programma ENAC-SEA, la Società sarà tenuta a provvedere alla gestione aeroportuale nel pieno rispetto degli oneri e degli impegni assunti in virtù di tale contratto in aggiunta agli obblighi già derivanti dalla Convenzione 2001, dalle disposizioni e dagli standard tecnico-operativi previsti dalle normative nazionali ed internazionali per la funzionalità e la sicurezza degli impianti aeroportuali, dai principi sull'erogazione dei servizi pubblici fissati dalla Direzione della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994, dagli obiettivi fissati nella Carta dei Servizi, approvata dall'ENAC e pubblicata nel maggio 2010, e dagli obblighi derivanti dal Manuale di Aeroporto e dal Regolamento di Scalo.

In particolare, per quanto concerne gli investimenti, come detto, la Società sarà tenuta ad adempiere agli impegni definiti nel Piano degli Investimenti nel rispetto dei tempi previsti dal crono programma allegato al Piano medesimo. Il predetto Piano degli Investimenti ha valenza decennale ed individua gli interventi di ammodernamento, ampliamento, sviluppo delle infrastrutture ed impianti aeroportuali, nonché gli interventi di manutenzione straordinaria da effettuarsi in ciascun sottoperiodo. In relazione agli adempimenti previsti dal Piano degli Investimenti, la Società dovrà presentare all'ENAC, tra le altre cose, entro il 30 aprile di ogni anno, una dichiarazione attestante - a consuntivo - le nuove opere entrate in esercizio, i SAL (Stato Avanzamento Lavori) emessi e gli interventi di manutenzione straordinaria effettuati al 31 dicembre dell'anno precedente.

Si precisa che, sulla base del meccanismo di determinazione delle tariffe indicato nel Contratto di Programma ENAC-SEA, il valore unitario delle tariffe viene determinato,

tra le altre cose, anche in funzione dell'effettiva realizzazione degli investimenti previsti per ciascun anno dei rispettivi periodi regolatori. Pertanto, una volta effettuate le suddette verifiche da parte dell'ENAC sull'effettiva realizzazione degli investimenti, saranno riconosciuti in tariffa gli investimenti effettivamente realizzati; di conseguenza, la mancata realizzazione degli investimenti previsti potrà determinare la mancata applicazione degli incrementi tariffari previsti nel Contratto di Programma ENAC-SEA con riferimento alla remunerazione degli investimenti. Il Contratto di Programma, infine, individua gli obiettivi pluriennali di efficientamento dei fattori produttivi impiegati nella erogazione dei servizi oggetto di regolazione, nonché obiettivi di qualità e di impatto ambientale per gli Aeroporti di Milano.

In vista della scadenza del Contratto di Programma ENAC-SEA, prevista per il 31 dicembre 2020, e precisamente entro i sessanta giorni successivi all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, SEA presenterà all'ENAC la documentazione prevista dalle Linee Guida Applicative e dal Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria per la stipula di un nuovo contratto di programma.

Nel caso di mancato accordo in ordine al rinnovo, i livelli tariffari applicabili per l'anno successivo e fino a nuova stipula saranno determinati in ragione: (i) dei costi regolatori ammessi per l'ultima annualità di vigenza del Contratto di Programma ENAC-SEA; (ii) del saldo delle poste figurative ([105]) risultante alla data del 30 settembre 2019; (iii) del volume di traffico ottenuto applicando all'ultimo dato di traffico annuo consuntivato la crescita media annua dei tre anni precedenti.

Come anticipato, è prevista inoltre la possibilità di una revisione anticipata del Contratto di Programma ENAC-SEA, rispetto alla naturale scadenza, che può essere richiesta dalle parti, con riferimento alle stime di traffico, nel caso di uno scostamento delle WLU consuntivate eccedente il +/- 10% delle WLU previste per l'anno considerato. In presenza di uno scostamento compreso fra il +/- 5% e il +/- 10% è facoltà di ciascuna delle parti attivare la rimodulazione dei parametri di tariffazione *x*, *k* e *v*.

Il Contratto di Programma ENAC-SEA prevede la rinuncia da parte della Società ai giudizi pendenti e ad ogni altro diritto e/o pretesa ad essi connessi, anche tariffari - da formalizzare entro novanta giorni dall'efficacia del predette contratto - aventi ad oggetto il quadro normativo regolamentare in applicazione del quale l'Emittente ed ENAC hanno definito il medesimo contratto e la dinamica tariffaria applicabile al periodo regolatorio.

Come già rilevato, alla Data del Documento di Registrazione il Contratto di Programma ENAC-SEA è ancora al vaglio del Presidente del Consiglio dei Ministri . Per maggiori informazioni sull'*iter* di approvazione del Contratto di Programma ENAC-SEA, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.3(b), del Documento di Registrazione; per maggiori informazioni sul sistema tariffario *Dual Till*, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.7.4(A), del Documento di Registrazione.

22.3 Contratti di acquisizione e dismissione di partecipazioni

Si riporta di seguito una sintesi delle operazioni straordinarie realizzate da SEA nei due anni precedenti la Data del Documento di Registrazione.

([105]) Le poste figurative sono delle componenti di calcolo utilizzate nell'ambito della determinazione delle tariffe aeroportuali il cui scopo è principalmente quello di distribuire nel periodo regolatorio eventuali variazioni significative nell'importo delle stesse tariffe, ovvero di tener conto di eventuali scostamenti tra quei parametri determinati su base previsiva e gli stessi su base consuntiva, senza comunque andare a modificare l'effetto dell'applicazione del principio della remunerazione del capitale investito alla base del Contratto di Programma ENAC-SEA.

22.3.1 *Cessione del 19% di SACBO*

In data 24 febbraio 2009, SEA ha stipulato con Credito Bergamasco S.p.A., Unione di Banche Italiane S.c.p.A., Camera di Commercio Industria e Artigianato di Bergamo, Italcementi Fabbriche Riunite Cemento S.p.A. e Confindustria Bergamo (congiuntamente, gli "**Acquirenti**") un contratto avente ad oggetto la vendita di n. 673.313 azioni (la "**Partecipazione SACBO**"), pari al 19% del capitale sociale di SACBO, società che gestisce l'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio.

Alla stipula del contratto di compravendita, SEA era titolare di n. 1.771.120 azioni di SACBO, pari al 49,979% del capitale sociale della stessa, e gli Acquirenti, congiuntamente, erano titolari di una partecipazione pari al 22,973% del capitale sociale di SACBO.

Il prezzo di vendita della Partecipazione SACBO è stato determinato, sulla base del valore di mercato di SACBO, in complessivi Euro 40.000.000, da versarsi in un'unica soluzione entro il settimo giorno lavorativo successivo alla scadenza del termine per l'esercizio del diritto di prelazione previsto dallo statuto di SACBO.

In base a tale contratto, in data 26 maggio 2009 SEA ha ceduto agli Acquirenti la Partecipazione SACBO, a fronte del pagamento da parte degli Acquirenti del suddetto corrispettivo, rimanendo pertanto titolare, alla Data del Documento di Registrazione, di una partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale di SACBO. Si segnala che, per quanto a conoscenza dell'Emittente, alla predetta data gli Acquirenti sono parte di un patto parasociale avente ad oggetto le rispettive partecipazioni in SACBO.

L'operazione rientra nel processo di riorganizzazione e razionalizzazione delle partecipazioni detenute da SEA.

Si segnala, inoltre, che SEA e SACBO hanno sottoscritto in data 10 marzo 2010 un protocollo d'intesa, non vincolante tra le parti, al fine di identificare possibili forme di collaborazione volte ad individuare strategie, linee comuni ed eventuali modalità tecniche di *partnership*, per un adeguato sfruttamento delle potenzialità del bacino di traffico del Nord Italia. Più precisamente, il protocollo è finalizzato a verificare le possibilità di cooperazione tra SEA e SACBO che, in una logica di sistema mediante un'integrazione combinata dell'offerta, consentano di cogliere i benefici generati per il sistema aeroportuale del Nord Italia valorizzando le specificità dei tre aeroporti (Aeroporto di Milano Malpensa, Aeroporto di Milano Linate e aeroporto di Bergamo - Orio al Serio) e condividendo risorse e *know-how*.

La realizzazione di tale collaborazione potrà essere agevolata dalla partecipazione azionaria detenuta da SEA in SACBO.

Per ulteriori informazioni in merito a SACBO e all'aeroporto di Bergamo Orio al Serio *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.3 del Documento di Registrazione.

22.3.2 *Acquisizione del 49% di SEA Energia*

In data 19 marzo 2009, SEA - già titolare di una partecipazione pari al 51% di SEA Energia (all'epoca Malpensa Energia) - e A2A S.p.A. hanno sottoscritto un contratto avente ad oggetto la vendita da A2A S.p.A. a SEA della partecipazione pari al 49% del capitale sociale di SEA Energia, di nominali Euro 2.548.000 (la "**Partecipazione SEA**

Energia"), a fronte del pagamento da parte di SEA di un corrispettivo pari ad Euro 4.400.000.

Il contratto di compravendita era sospensivamente condizionato all'approvazione della cessione della Partecipazione SEA Energia da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. Con comunicazione del 14 maggio 2009, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha comunicato di aver deliberato di non procedere all'avvio dell'istruttoria con riferimento all'operazione; le parti hanno quindi proceduto al trasferimento delle Partecipazione SEA Energia in data 17 giugno 2009.

Il corrispettivo è stato versato da SEA ad A2A S.p.A. in un'unica soluzione alla suddetta data di esecuzione.

SEA è pertanto titolare, a decorrere dalla data di esecuzione, di una partecipazione pari all'intero capitale di SEA Energia.

Il consolidamento della partecipazione in SEA Energia ha consentito a SEA di ridefinire la strategia del *business* energetico del Gruppo, in particolare nell'area delle energie a basso impatto ambientale.

22.3.3 *Cessione del 75% di Malpensa Logistica Europa*

Nell'esercizio 2008, SEA - a quella data titolare dell'intero capitale sociale di Malpensa Logistica Europa - ha avviato una procedura di sollecitazione di manifestazioni di interesse finalizzata alla vendita della stessa Malpensa Logistica Europa.

Malpensa Logistica Europa ha per oggetto la promozione in Italia e all'estero delle attività volte alla crescita del traffico merci (trasportate per via aerea o con altre modalità) e lo svolgimento, la gestione e lo sviluppo delle attività di logistica merci, Attività Intermodale, prestazioni di servizi ai vettori, attività di gestione di beni mobili ed immobili prevalentemente in ambito aeroportuale.

A seguito del mancato completamento della procedura di sollecitazione di manifestazioni di interesse, la Società ha avviato ulteriori trattative che hanno condotto, in data 26 ottobre 2009, alla sottoscrizione, con Argol S.p.A. - società terza rispetto al Gruppo SEA che svolge attività di logistica integrata, offrendo su scala internazionale una vasta gamma di servizi logistici - di un contratto avente ad oggetto la cessione di complessive n. 4.500.000 azioni ordinarie di Malpensa Logistica Europa, pari al 75% del capitale sociale della stessa (la "**Partecipazione MLE**"), da effettuarsi in tre *tranche*, a fronte del pagamento di un corrispettivo complessivo pari ad Euro 11.000.000, soggetto agli aggiustamenti di seguito indicati.

In particolare, ai sensi del contratto di compravendita, la Partecipazione MLE è stata trasferita da SEA ad Argol S.p.A. come segue (i) la prima *tranche* di n. 1.638.000 azioni, pari al 27,3% del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa, è stata trasferita contestualmente alla firma del contratto di compravendita, a fronte del pagamento di Euro 4.000.000; (ii) la seconda *tranche* di n. 1.368.000 azioni, pari al 22,8% del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa, è stata trasferita il 1° febbraio 2010, a fronte del pagamento di Euro 3.345.000; e (iii) la terza *tranche* di n. 1.494.000 azioni, pari al 24,9% del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa, è stata trasferita il 27 dicembre 2010, a fronte del pagamento di Euro 3.655.000.

Il contratto di compravendita ha previsto, all'art. 3.1, un eventuale meccanismo di aggiustamento prezzo in funzione della somma algebrica fra la differenza della posizione finanziaria netta e le immobilizzazioni di Malpensa Logistica Europa al 31 dicembre 2009 rispetto a quelle al 31 dicembre 2008. L'art. 3.2 ha inoltre previsto che

eventuali perdite dell'esercizio 2009 avrebbero dato luogo ad una riduzione del corrispettivo in misura pari al 75% della perdita stessa. Sulla base di tali dati finanziari, le parti hanno condiviso un criterio di determinazione della somma algebrica di cui al citato art. 3.1 del contratto di compravendita che, sommata al 75% della perdita registrata nell'esercizio 2009, ha portato alla rettifica del corrispettivo per complessivi Euro 372.978,00. Conseguentemente, l'importo pagato da Argol S.p.A. quale corrispettivo per l'acquisto della terza ed ultima *tranche* delle azioni di Malpensa Logistica Europa è stato rettificato da Euro 3.655.000 in Euro 3.282.022.

Inoltre, il contratto di compravendita ha previsto il riconoscimento da parte di Argol S.p.A. in favore di SEA, qualora l'EBITDA risultante dal bilancio certificato relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 dovesse risultare superiore ad Euro 3.000.000,00, di un *earn out* pari al 50% della parte eccedente tale importo, da corrispondersi entro e non oltre il 30 giugno 2011. Sulla base dell'EBITDA risultante dal bilancio certificato relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, a SEA non è stato corrisposto alcun *earn out*.

Con la sottoscrizione del contratto di compravendita, SEA e Argol S.p.A. hanno inoltre concordato quanto segue in relazione ai trasferimenti della Partecipazione MLE da parte di Argol S.p.A.:

a) una volta ottenuta la maggioranza del capitale sociale di MLE (ovvero a seguito dell'acquisto della seconda *tranche* di azioni), ad Argol S.p.A. è stata riconosciuta la facoltà di cedere a terzi le azioni acquistate da SEA ma solo per la percentuale eccedente la maggioranza ottenuta, ossia nei limiti del 24,9%, e comunque previo consenso di SEA, da negarsi solo sulla base di motivate ed obiettive ragioni;

b) la cessione delle azioni di Malpensa Logistica Europa eccedenti il limite del 24,9% del capitale sociale può essere effettuata da Argol S.p.A. solo una volta decorsi tre anni dal raggiungimento della maggioranza del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa, e comunque previo consenso di SEA, da negarsi solo sulla base di motivate ed obiettive ragioni. In tal caso, Argol S.p.A. si è obbligata a far sì che il terzo acquirente si offra, alle medesime condizioni economiche, di acquistare anche la partecipazione residua in Malpensa Logistica Europa detenuta da SEA proporzionalmente alla quota ceduta da Argol S.p.A., da calcolarsi anche tenendo conto delle azioni in precedente vendute al terzo, intendendosi per tale anche un acquirente diverso facente parte del medesimo gruppo.

I suddetti limiti non trovano applicazione in caso di trasferimenti infragruppo della Partecipazione MLE da parte di Argol S.p.A., fermo l'impegno di Argol S.p.A. e della società cessionaria di rispettare tali limiti e condizioni in caso di successive alienazioni delle azioni a terzi.

SEA ha invece riconosciuto ad Argol S.p.A. un diritto di *first refusal* per l'acquisto della partecipazione residua da essa detenuta in Malpensa Logistica Europa oggetto di vendita a terzi che non facciano parte del Gruppo SEA o nel cui capitale sociale SEA non detenga una partecipazione.

A seguito dell'operazione descritta nel presente paragrafo, SEA detiene, alla Data del Documento di Registrazione, una partecipazione pari al 25% del capitale sociale di Malpensa Logistica Europa.

Con riferimento a Malpensa Logistica Europa si segnala che, in data 26 ottobre 2009, contestualmente alla sottoscrizione dell'accordo per la compravendita della Partecipazione MLE (sopra descritto), SEA ed Argol S.p.A. hanno sottoscritto un

accordo integrativo, successivamente - in data 23 dicembre 2010 - in parte modificato e integrato dalle parti (congiuntamente l'"**Accordo MLE**"). L'Accordo MLE, *inter alia*, (i) definisce la *governance* di Malpensa Logistica Europa sulla base delle rispettive partecipazioni detenute da SEA e Argol nella predetta società; (ii) disciplina l'utilizzo degli spazi degli Aeroporti di Milano da parte di Malpensa Logistica Europa. In particolare: (i) quanto alla *governance* di Malpensa Logistica Europa l'Accordo MLE, per un verso, riconosce ad Argol S.p.A., ad esito dell'acquisto da parte di quest'ultima del controllo su Malpensa Logistica Europa, il diritto di nominare tre componenti del consiglio di amministrazione, di cui uno con funzioni e poteri di amministratore delegato, un direttore generale, due sindaci effettivi e un sindaco supplente, e per un altro verso, riconosce a SEA, il diritto di nominare i restanti due amministratori, un sindaco effettivo con funzioni di presidente e un sindaco supplente; (ii) con riguardo all'utilizzo da parte di Malpensa Logistica Europa di porzioni del sedime aeroportuale degli Aeroporti di Milano, SEA ha manifestato la disponibilità a prorogare il contratto, attualmente in scadenza al 31 dicembre 2020, fino al 31 dicembre 2030, per l'utilizzo dei predetti spazi da parte di Malpensa Logistica Europa (per la cui descrizione *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.2(c) del Documento di Registrazione), previa negoziazione tra le parti, entro la fine del 2011, dei canoni dovuti all'Emittente. Si segnala che alla Data del Documento di Registrazione detta negoziazione non è ancora in corso.

22.3.4 *Dismissione della partecipazione in GESAC S.p.A.*

In data 3 marzo 2011, SEA ha stipulato con F2i Sistema Aeroportuale Campano S.p.A. ("**F2i**") un contratto avente ad oggetto la vendita, da parte di SEA in favore di F2i, dell'intera partecipazione detenuta Società Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A. - società attiva nel settore della conduzione, manutenzione e sviluppo dei servizi aeroportuali negli aeroporti della Campania, che, in particolare, gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino ("**GESAC**") - pari a n. 12.500 azioni corrispondenti al 5% del capitale sociale di GESAC ("le "**Azioni GESAC**").

Il trasferimento delle Azioni GESAC è avvenuto in pari data a fronte del versamento del corrispettivo concordato, pari ad Euro 8.200.000.

L'operazione, che ha consentito a F2i - già titolare di una partecipazione pari al 65% del capitale sociale di GESAC - di incrementare la propria partecipazione fino al 70%, rientra nel piano di SEA di dismissione delle partecipazioni ritenute non strategiche per il Gruppo SEA.

22.4 Accordo avente ad oggetto la vendita della partecipazione detenuta da SEA in Aeropuertos Argentina 2000 S.A.

In data 9 agosto 2006, SEA ha stipulato con Corporación América S.A. ("**CASA**") un contratto denominato "*option agreement*" avente ad oggetto opzioni di vendita della partecipazione a quella data detenuta da SEA in Aeropuertos Argentina 2000 S.A. ("**AA2000**"), società che gestisce i 33 aeroporti facenti parte del sistema aeroportuale nazionale argentino in virtù della convenzione di affidamento in concessione, di durata trentennale, sottoscritta in data 9 febbraio 1999 con il governo argentino.

Alla data di sottoscrizione del contratto, SEA deteneva n. 36.000.000 azioni ordinarie di classe A pari al 36% del capitale sociale di AA2000.

Innanzitutto, SEA ha attribuito a CASA un'opzione di acquisto sul 26% del capitale sociale di AA2000 (l'"**Opzione di Acquisto**"). Il prezzo dell'Opzione di Acquisto è stato determinato in Euro 4.900.000 da pagarsi in parte - ossia per Euro 2.500.000 - alla data di sottoscrizione del contratto, e per la rimanente parte - pari ad Euro 2.400.000 - alla prima in ordine temporale tra le seguenti date: (i) entro cinque giorni lavorativi dalla notifica da parte dell'Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) - l'ente regolatore del sistema aeroportuale argentino - dell'autorizzazione alla vendita delle azioni (l'"**Autorizzazione ORSNA**"), o (ii) entro diciotto mesi di calendario dalla data di sottoscrizione dell'accordo.

Ai sensi del contratto, l'Opzione di Acquisto poteva essere esercitata da CASA entro il termine di cinque anni (ossia entro il 9 agosto 2011), estendibile per ulteriori due anni (ossia entro il 9 agosto 2013), dalla data di sottoscrizione del Contratto, termine previsto anche per ottenere l'Autorizzazione ORSNA.

In data 3 dicembre 2008 l'ORSNA ha autorizzato la vendita da SEA a CASA del 26% delle azioni detenute in AA2000 e ne ha dato comunicazione a AA2000 in data 10 dicembre 2008; CASA ha quindi esercitato l'Opzione di Acquisto e il trasferimento delle azioni è avvenuto nel marzo 2009.

Ai sensi del contratto, inoltre, CASA ha attribuito a SEA un'opzione di vendita sull'intera percentuale residua detenuta da SEA nel capitale sociale di AA2000, pari al 10% del capitale sociale della stessa (quest'ultima la "**Partecipazione Residua**" e l'opzione di vendita sulla Partecipazione Residua l'"**Opzione di Vendita**").

Tuttavia, si segnala che, in data 30 giugno 2011, SEA e Cedicor - società che controlla l'azionista di maggioranza di AA2000, CASA - hanno sottoscritto un contratto di compravendita avente ad oggetto la vendita della Partecipazione Residua (il "**Contratto di Compravendita**"), il quale supera le previsioni contenute nel contratto denominato "*option agreement*" relative all'Opzione di Vendita sopra descritta.

Il Contratto di Compravendita prevede che il trasferimento della Partecipazione Residua avverrà subordinatamente al rilascio da parte di ORSNA dell'autorizzazione alla vendita della Partecipazione Residua (la "**Seconda Autorizzazione ORSNA**").

Ai sensi del Contratto di Compravendita, fino a quando la Seconda Autorizzazione ORSNA non sarà rilasciata, SEA, pur rimandendo titolare della Partecipazione Residua, riconoscerà a Cedicor i diritti amministrativi e patrimoniali connessi alla Partecipazione Residua (tra cui il diritto a percepire i dividendi eventualmente distribuiti, nonché i diritti di opzione relativi alla partecipazione oggetto di cessione).

Il corrispettivo per il trasferimento della Partecipazione Residua è pari a Euro 14 milioni, da pagarsi secondo le seguenti modalità: quanto a Euro 8 milioni, alla data di sottoscrizione del Contratto di Compravendita, quanto alla restante parte, pari a Euro 6 milioni, entro sei mesi dalla data di sottoscrizione del medesimo Contratto di Compravendita, indipendentemente dal rilascio della Seconda Autorizzazione ORSNA.

A garanzia del pagamento della seconda *tranche* del corrispettivo dovuto da Cedicor a SEA per il trasferimento della Partecipazione Residua, entro cinque giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione del Contratto di Compravendita, Cedicor deve consegnare a SEA una lettera di credito per un importo pari a Euro 3,2 milioni.

Con riferimento al suddetto corrispettivo si segnala che, al fine di determinazione del valore della Partecipazione Residua, SEA ha conferito ad una società di consulenza l'incarico di predisporre una apposita perizia. Da tale perizia risulta che, sulla base di una valutazione fondata sui multipli, EV/EBITDA, di quote non di controllo utilizzati nelle più recenti transazioni comparabili avvenute nel mercato argentino, il valore della

Partecipazione Residua si colloca in un intervallo stimato tra gli 11 milioni di Euro e 18 milioni di Euro.

Nella determinazione di detto intervallo di valore della Partecipazione Residua si è tenuto altresì conto dell'incertezza sulla trasferibilità delle azioni di AA2000 di proprietà di SEA derivante dalla possibile conversione da parte del governo argentino di azioni privilegiate di AA2000, detenute dallo stesso governo argentino, in azioni ordinarie di AA2000.

Si precisa altresì che il medesimo governo potrebbe in futuro procedere a ulteriori conversioni di obbligazione e/o di crediti in azioni di AA2000.

Da quanto precede deriva un rischio di diluizione della Partecipazione Residua attualmente non quantificabile.

Per quanto riguarda il rilascio della Seconda Autorizzazione ORSNA, il Contratto di Compravendita prevede che in caso di diniego, Cedicor avrà la facoltà di individuare, entro il termine di 18 mesi dal predetto diniego da parte di ORSNA, un soggetto terzo a cui SEA dovrà trasferire la Partecipazione Residua. A tal fine SEA garantirà una procura irrevocabile a Cedicor, con durata di 5 anni dalla data di diniego alla Seconda Autorizzazione, alla cessione della Partecipazione Residua, al terzo individuato da Cedicor, nonché del conseguente trasferimento della predetta partecipazione.

Qualora entro il predetto termine, Cedicor non dovesse individuare tale soggetto terzo, il Contratto di Compravendita dovrà considerarsi privo di efficacia, con la conseguenza che:

(i) SEA continuerà ad essere titolare della Partecipazione Residua, e pertanto rientrerà nella titolarità (a) del diritto a percepire i dividendi correlati alla propria partecipazione, (b) del diritto a nominare un membro effettivo e un membro supplente del collegio sindacale di AA2000, e (c) degli altri diritti amministrativi ed economici relativi alla propria partecipazione pari al 10% del capitale sociale di AA2000, nonchè tratterrà le somme ricevute a titolo di corrispettivo corrisposte da Cedicor;

(ii) Cedicor tratterà le somme ricevute a titolo di dividendo con riferimento alla Partecipazione Residua, nonché le eventuali ulteriori azioni di AA2000 che Cedicor dovesse aver sottoscritto mediante esercizio di diritti di azioni relativi alle azioni di AA2000 rappresentative del 10% del capitale sociale della stessa AA2000 oggetto di trasferimento.

Il Contratto di Compravendita è retto dalla legge argentina e qualsiasi controversia dovesse insorgere in relazione o in dipendenza dello stesso sarà devoluta in arbitrato secondo le regole della Camera di Commercio Internazionale. Il collegio arbitrale sarà composto da tre arbitri, di cui due nominati dalle parti e uno nominato dai due arbitri nominati dalle parti; l'arbitrato si terrà a Madrid (salvo diverso accordo tra le parti) in lingua spagnola.

Alla Data del Documento di Registrazione, la Seconda Autorizzazione ORSNA non è stata rilasciata, e pertanto SEA è titolare di una partecipazione pari al 10% del capitale sociale di AA2000.

Per ulteriori informazioni in merito al Contratto di Compravendita *cfr.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.1 Nota 7.5 del Documento di Registrazione.

22.5 Contratti per l'approvvigionamento di gas metano ed energia elettrica

22.5.1 *Contratto con GDF Suez*

In data 26 aprile 2010, SEA Energia e GDF Suez Energia S.p.A. ("**GDF Suez**") hanno concluso un accordo avente ad oggetto la fornitura continua, da parte di GDF Suez in favore di SEA Energia, di gas metano per il periodo intercorrente dalle ore 6,00 del 1° ottobre 2010 alle ore 6,00 del 1° ottobre 2011. In data 10 marzo 2011, le parti hanno stipulato un nuovo contratto, che reca termini e condizioni analoghi al precedente, disciplinante la fornitura continua, da parte di GDF Suez in favore di SEA Energia, di gas metano per il successivo periodo intercorrente dalle ore 6,00 del 1° ottobre 2011 alle ore 6,00 del 1° ottobre 2012, di cui sono di seguito descritte le principali clausole.

Il contratto disciplina la fornitura di gas metano per un anno e non contiene clausole che prevedano il rinnovo tacito dello stesso o l'obbligo per le parti di rinegoziazione del medesimo, alla scadenza. Tuttavia, si precisa che, per prassi, le parti, annualmente, alcuni mesi prima della rispettiva scadenza contrattuale, rinegoziano i termini dello stesso per l'esercizio successivo.

Il gas metano oggetto di fornitura viene utilizzato da SEA Energia nelle Centrali di cogenerazione presso l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafi 6.1.1.1 e 6.1.1.2, e Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.5 del Documento di Registrazione) per produrre l'energia elettrica e termica utilizzata per soddisfare i fabbisogni energetici dei due aeroporti e per la vendita a terzi.

Il contratto si compone delle condizioni generali di fornitura, delle condizioni particolari di fornitura e delle condizioni generali e particolari di *hedging*.

Il gas metano viene messo a disposizione da GDF Suez presso due punti di consegna coincidenti con gli stabilimenti delle due Centrali di cogenerazione, rispettivamente, dell'Aeroporto di Milano Malpensa e dell'Aeroporto di Milano Linate.

Il contratto prevede quantitativi minimi e massimi di gas metano che GDF Suez si è impegnata a mettere a disposizione di SEA Energia, l'applicazione di penali in linea di mercato qualora al termine del periodo contrattuale l'energia prelevata risulti inferiore alla soglia minima, nonché i corrispettivi da corrispondersi in caso di fornitura, su richieste di SEA Energia, di quantità di gas superiori a quelle contrattualmente previste.

Il prezzo per la fornitura di gas naturale è indicizzato ed è determinato nelle condizioni particolari di fornitura sulla base di una formula che tiene conto delle variazioni delle quotazioni giornaliere del gasolio e dell'olio combustibile. E' a carico di SEA Energia anche il costo del trasporto del gas naturale.

SEA Energia può modificare, durante il periodo di fornitura, la formulazione del prezzo da indicizzato a fisso (o viceversa) nei termini e con le modalità indicate nelle condizioni generali e particolari di *hedging*.

La fatturazione viene effettuata mensilmente nel mese successivo a quello del prelievo del gas naturale.

Le condizioni generali di fornitura prevedono clausole risolutive espresse in virtù delle quali il contratto di fornitura si intenderà risolto di diritto - previa dichiarazione di Italcogim di volersi avvalere di tali clausole - in ciascuno dei seguenti casi: i) mancato pagamento di una fattura entro sette giorni di calendario dal ricevimento della raccomandata con ricevuta di ritorno inviata da Italcogim; ii) mancato o parziale adempimento degli altri obblighi connessi alla fatturazione e al pagamento, quale il mancato pagamento degli interessi di mora sugli importi fatturati in caso di ritardato o parziale pagamento di una fattura. Gli interessi di mora andranno calcolati e pagati per ogni giorno di ritardo nella misura pari a 1/365 del tasso Euribor 1 mese dell'ultimo giorno lavorativo del mese precedente la data di emissione della fattura.

L'accordo di fornitura si intenderà inoltre risolto di diritto al verificarsi di una delle seguenti circostanze: (i) avvio della procedura di fallimento o di procedure concorsuali, anche stragiudiziali, di una delle parti; (ii) liquidazione o scioglimento o cessazione dell'attività di una delle parti; (iii) violazione, anche solo parziale, da parte di SEA Energia del divieto di cedere il contratto o i diritti dallo stesso derivanti, senza il preventivo consenso scritto di GDF Suez. Resta fermo il diritto di GDF Suez al risarcimento del danno.

Peraltro, in caso di ritardato o parziale pagamento di una fattura, ferma restando la maturazione dei suddetti interessi di mora, Italcogim potrà sospendere l'esecuzione del contratto, con un preavviso scritto non inferiore a quarantotto ore, senza alcuna responsabilità a suo carico per i danni che possano derivare dalla sospensione della fornitura, ed avviare la procedura di chiusura dei punti di consegna con il trasportatore.

SEA ha rilasciato in favore di GDF Suez una garanzia *corporate* a prima richiesta a garanzia degli impegni di pagamento assunti da SEA Energia, da far valere nel caso di ritardato pagamento non concordato superiore a cinque giorni.

22.5.2 *Contratti con Enel*

Alla Data del Documento di Registrazione, SEA Energia ha in essere con Enel Energia S.p.A., società con unico socio soggetta a direzione e coordinamento di Enel S.p.A. ("**Enel Energia**"), due contratti aventi ad oggetto la fornitura di energia elettrica e di altri servizi e prestazioni accessorie, presso punti di prelievo ubicati presso l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, collegati alla rete di distribuzione locale.

La sottoscrizione di tali contratti risponde principalmente all'esigenza di garantire alle Centrali di cogenerazione presso l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate il necessario approvvigionamento di energia elettrica nei casi in cui si verifichino disfunzioni o comunque interruzioni di fornitura del gas metano da parte di GDF Suez (*cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.5.1 del Documento di Registrazione).

Entrambi i contratti, di durata annuale, si compongono delle condizioni particolari di fornitura e dei relativi allegati, tra i quali rientrano le condizioni generali di fornitura.

Il contratto di fornitura di energia elettrica ad alta tensione relativo al punto di prelievo ubicato presso l'Aeroporto di Milano Malpensa, avente decorrenza dal 1° luglio 2011, ha durata indeterminata e prevede la facoltà di SEA Energia di recedere dal contratto da comunicarsi alla controparte con preavviso stabilito contrattualmente dalle parti, da un minimo di un mesi ad un massimo di 12 mesi a seconda dei motivi a fondamento del recesso.

Il contratto di fornitura di energia elettrica a media e bassa tensione relativo ad un punto di prelievo ubicato presso l'Aeroporto di Milano Malpensa e due punti di prelivo presso l'Aeroporto di Milano Linate ha durata dal 1° gennaio 2011 al 31 dicembre 2011. Tale contratto non contiene clausole che prevedano il rinnovo tacito nè l'obbligo per le parti di rinegoziazione del contratto medesimo, alla scadenza. Tuttavia, per prassi, le parti, annualmente, prima della rispettiva scadenza contrattuale, rinegoziano i termini di ciascun contratto per il periodo contrattuale successivo, pari ad una annualità.

Entrambi i contratti prevedono l'applicazione di prezzi unitari, fissi e invariabili, per tutta la durata contrattuale, a seconda delle fasce orarie di prelevamento.

Le condizioni generali di fornitura prevedono che Enel Energia fatturi all'inizio di ogni mese i corrispettivi dovuti in relazione ai prelievi di energia fornita per il mese

precedente e che SEA Energia effettui i pagamenti delle fatture ricevute entro il giorno 24 del mese di emissione di ciascuna fattura e comunque, qualora l'intervallo di tempo intercorrente tra la data di emissione della fattura e tale termine di pagamento risultasse inferiore a quindici giorni, entro il quindicesimo giorno successivo alla data di emissione della fattura. Enel Energia potrà modificare la periodicità della fatturazione da mensile posticipata a bimestrale anticipata previa comunicazione a SEA Energia.

In caso di ritardato pagamento delle fatture, Enel potrà applicare a SEA Energia interessi moratori nella misura della media del mese precedente del tasso Euribor 1 mese (base 360) + 7%.

Entrambi i contratti prevedono, inoltre, ipotesi di risoluzione del contratto e di sospensione della fornitura. In particolare, ad Enel Energia è riconosciuta la facoltà, previa diffida ad adempiere in un termine non inferiore a dieci giorni, di risolvere il contratto, salvo in ogni caso il risarcimento dei danni, tra gli altri, nei seguenti casi: (i) omesso o parziale pagamento delle fatture, ferma restando l'applicazione degli interessi di mora; e (ii) morosità relativa ad una diversa fornitura di energia elettrica o gas, anche se cessata, effettuata da Enel Energia e intestata a SEA Energia. Inoltre, Enel Energia potrà risolvere il contratto, con semplice dichiarazione, in caso di (i) reiterato ritardato pagamento delle fatture, ferma restando l'applicazione degli interessi di mora, e (ii) avvio del procedimento per la messa in liquidazione volontaria di SEA Energia. Ciascun contratto dovrà intendersi risolto anche parzialmente e limitatamente alle singole forniture interessate qualora venga meno, per causa imputabile a SEA Energia, il servizio di distribuzione in relazione ad uno più siti. In tutti i casi di risoluzione del contratto di fornitura, SEA Energia sarà tenuta a corrispondere a Enel Energia una penale pari al 25% dei corrispettivi contrattualmente previsti per i quantitativi di energia elettrica relativi ai mesi di mancata consegna, fermo restando in maggior danno.

Infine, i contratti prevedono che Enel Energia possa sospendere la fornitura di energia elettrica nei casi di morosità di SEA Energia, attivando la procedura di sospensione una volta decorsi dieci giorni dalla scadenza del termine di pagamento indicato in fattura (salvo che SEA Energia provveda ai pagamenti dovuti entro cinque giorni dal ricevimento di tale comunicazione). Enel Energia potrà sospendere la fornitura anche nel caso di avvio di una procedura concorsuale nei confronti di SEA Energia.

22.6 Contratti importanti con Parti Correlate

Per la descrizione dei contratti importanti con Parti Correlate si veda rispettivamente *(i)* quanto all'attività di tesoreria centralizzata da parte di SEA (c.d. attività di *cash pooling*) nei confronti di SEA Handling, SEA Energia e Malpensa Logistica Europa e l'erogazione di finanziamenti infragruppo *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafi 19.1.2 e 19.1.6 del Documento di Registrazione; *(ii)* la cessione da parte di SEA Handling dei rami d'azienda "biglietteria" e "manutenzione mezzi" esercitati presso gli Aeroporti di Milano *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.3 del Documento di Registrazione; *(iii)* lo svolgimento da parte di SEA Handling in favore di SEA di servizi operativi presso gli Aeroporti di Milano *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.3 e Capitolo XIX, Paragrafo 19.1.6 del Documento di Registrazione); *(iv)* la convenzione di subconcessione per le centrali di cogenerazioni degli Aeroporti di Milano, tra SEA e SEA Energia, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.4 e Capitolo XIX, Paragrafi 19.1.5 e 19.1.6 del Documento di Registrazione; *(v)* la cessione da SEA Energia a A2A Trading S.r.l. dei Certificati verdi generati dalla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Linate, *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafi 19.2.1 e 19.2.2 del Documento di Registrazione; *(vi)* la somministrazione da parte di SEA Energia ad A2A Calore e Servizi S.r.l. delle eccedenze di Energia termica

prodotte nelle Centrali di cogenerazione degli Aeroporti di Milano destinate a coprire, in tutto o in parte, il fabbisogno delle zone limitrofe, *cfr.* Capitolo XIX, Paragrafo 19.2.2 del Documento di Registrazione e *(vii)* la cessione da parte di SEA a Dufrital di spazi del sedime degli Aeroporti di Milano per lo svolgimento da parte di tale società di attività di vendita al pubblico *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.1 e Capitolo XIX, Paragrafo 19.2.2 del Documento di Registrazione.

22.7 Contratto di finanziamento di Euro 250.000.000 dell'8 marzo 2006

In data 8 marzo 2006, SEA (in qualità di società beneficiaria), Mediobanca - Banca di Credito Finanziario S.p.A. (ora UniCredit S.p.A.) (in qualità di banca finanziatrice, banca agente, e, insieme a UniCredit S.p.A., di *mandated lead arranger*), UniCredit Banca d'Impresa S.p.A., Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo S.p.A., Banca Popolare di Milano S.c.ar.l. e BNP Paribas S.A. - Succursale Italia (in qualità, insieme a Mediobanca - Banca di Credito Finanziario S.p.A. e UniCredit S.p.A., di banche finanziatrici) hanno sottoscritto un contratto di finanziamento ai sensi del quale le banche finanziatrici hanno concesso a SEA un finanziamento sindacato a medio-lungo termine per un importo massimo capitale complessivo pari a Euro 250.000.000 (rispettivamente, il "**Contratto di Finanziamento**" e il "**Finanziamento**").

Il Contratto di Finanziamento ha scadenza l'8 marzo 2013, ovvero laddove tale data non coincida con un giorno lavorativo, il giorno lavorativo immediatamente successivo.

Il Finanziamento è stato suddiviso in due *tranche*: (i) un finanziamento di importo massimo pari a Euro 200.000.000 (la "**Tranche A**"); (ii) una linea di credito di tipo "*revolving*" di importo massimo pari a Euro 50.000.000 (la "**Tranche B**"). Ciascuna banca finanziatrice ha partecipato al Finanziamento nei limiti della propria quota e con esclusione di qualsiasi vincolo di solidarietà.

La Tranche A del Finanziamento è stata destinata, mediante un unico utilizzo, esclusivamente a finanziare il piano di distribuzione straordinaria di dividendi programmato da SEA per l'anno 2006, in particolare la distribuzione con pagamento al 13 marzo 2006, deliberata dall'assemblea di SEA in data 30 gennaio 2006 (la "**Distribuzione Autorizzata**").

La Tranche A del Finanziamento risulta pertanto interamente utilizzata alla data del 30 giugno 2011. La Tranche B del Finanziamento è invece finalizzata alla copertura delle esigenze finanziarie ordinarie di SEA e può essere utilizzata in una o più soluzioni durante il periodo compreso tra la data di sottoscrizione e la data che cade 30 giorni prima della data di scadenza finale, con ripristino della disponibilità concessa. Alla data del 30 giugno 2011, l'Emittente non ha utilizzato la Tranche B.

Ai sensi del Contratto di Finanziamento, al verificarsi della circostanza in cui il Contratto di Finanziamento o alcune delle relative obbligazioni di SEA divengano o si rivelino invalidi o inefficaci, ovvero divenga illecito per SEA (in forza di disposizioni normative o provvedimenti di autorità vincolanti per tale parte) adempiere alle proprie obbligazioni ai sensi del Contratto di Finanziamento o di altri documenti specificamente identificati dalle parti ai sensi dello stesso Contratto di Finanziamento, SEA ha l'obbligo di rimborsare anticipatamente tutti gli utilizzi in essere in quel momento, insieme agli interessi maturati e non ancora corrisposti, alla data di scadenza del relativo periodo di interessi in corso. Inoltre, SEA è tenuta a rimborsare immediatamente, e comunque non oltre 5 giorni lavorativi, il Finanziamento qualora il Comune di Milano cessi di avere il controllo di SEA.

Il tasso di interesse convenuto in relazione alle *tranche* del Finanziamento è pari alla somma tra: (i) il tasso Euribor riferito a ciascun periodo di interessi; e (ii) un margine corrispondente, sino al 31 dicembre 2006, ad una percentuale fissa pari a 0,35% p.a. e , a partire dal 1° gennaio 2007, ad una percentuale variabile in funzione del valore del rapporto IFN/MOL. Le somme maturate per interessi durante ciascun periodo di interessi sono corrisposte da SEA alla data di scadenza di ciascun periodo di interessi, ovvero, nel caso in cui un periodo di interessi scada dopo la data di scadenza finale, alla data di scadenza finale.

Ciascun periodo di interessi ha durata pari a: (i) 6 mesi, con riferimento alla Tranche A; (b) 3 mesi, 6 mesi o 12 mesi, con riferimento alla Tranche B, a seconda della scelta di SEA indicata nella relativa richiesta di utilizzo.

SEA è tenuta a corrispondere, quale remunerazione per la messa a disposizione della Tranche B, una commissione di mancato utilizzo che deve essere corrisposta da SEA alle banche finanziatrici il quinto giorno lavorativo successivo alla scadenza del trimestre solare di competenza o, se del caso, alla data di estinzione della Tranche B.

Inoltre, SEA ha assunto a beneficio delle banche finanziatrici e della banca agente, una serie di impegni (gli "**Impegni**"), fra cui: si segnalano, in particolare: (i) impegno a non effettuare e a far sì che nessuna delle società del Gruppo SEA effettui alcuna fusione (salvo il caso di fusione per incorporazione in SEA di una società controllata al 100% alla data di sottoscrizione, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2505, comma 1, del codice civile), scissione ovvero operazione di natura straordinaria diversa dalla Distribuzione Autorizzata; (ii) impegno a non dar corso o partecipare a operazioni di scissione, ristrutturazione o effettuare operazioni straordinarie sul proprio capitale e a fare sì che nessuna società del Gruppo SEA partecipi a operazioni di scissione, ristrutturazione o a operazioni straordinarie, rimanendo in ogni caso impregiudicata la possibilità per SEA e per le controllate di essere quotate sui mercati regolamentati, in ottemperanza alle vigenti disposizioni di legge; (iii) impegno a non effettuare pagamenti o distribuzioni se non nella forma di dividendi e, per ciascun esercizio, per un ammontare non superiore all'utile civilistico distribuibile in base al bilancio approvato relativo all'esercizio precedente, con la sola eccezione della Distribuzione Autorizzata; (iv) impegno a non acquistare azioni proprie; (v) impegno a non compiere, e a far sì che nessuna delle società facenti parte del Gruppo SEA compia, alcuna azione o attività che possa indebolire o pregiudicare in modo sostanziale la posizione delle banche finanziatrici come creditori di SEA; (vi) impegno a rispettare in ogni momento siano alla scadenza del periodo di durata del Finanziamento, indici finanziari consistenti in un rapporto IFN/MOL inferiore a 6,5 (gli "**Indici Finanziari**"); (vii) impegno a non intraprendere, e a far sì che nessuna delle società facenti parte del Gruppo SEA intraprenda, direttamente o attraverso la costituzione di controllate, *joint ventures* o operazioni analoghe, nonché attività imprenditoriali nuove rispetto a quelle indicate in Statuto e correntemente esercitate; (viii) impegno a non assumere, e a fare ogni migliore sforzo affinché nessuna delle altre società del Gruppo SEA assuma alcun indebitamento finanziario (diverso dall'indebitamento consentito ai sensi del Contratto di Finanziamento) se, in conseguenza dell'assunzione di tale indebitamento finanziario, SEA ritenga ragionevolmente che non possano essere rispettati gli Indici Finanziari; (ix) impegno a far sì che nessuna delle società del Gruppo SEA presti a terzi somme di denaro o conceda credito a terzi in qualunque forma, o conceda garanzie personali, di natura fideiussoria e non, a qualunque terzo, anche se facente parte del Gruppo SEA, senza il preventivo consenso della Banca Agente, fatte salve specifiche eccezioni, tra cui le operazioni poste in essere tra le società del Gruppo SEA ai sensi dei rapporti di tesoreria centralizzata di Gruppo SEA; (x) impegno a: (a) non vendere, concedere in locazione o in comodato (se non in locazione a titolo oneroso ed a condizioni di

mercato), trasferire, cedere o comunque disporre ad alcun titolo dei propri beni, diritti, crediti, contratti, attività, mobili e/o immobili - o parte di essi - ivi inclusi rami d'azienda e/o partecipazioni in società, senza il preventivo consenso scritto della banca agente ed in ogni caso a condizioni di mercato; ed (b) a far sì che nessuna delle società facenti parte del Gruppo SEA venda, conceda in locazione o in comodato (se non in locazione a titolo oneroso ed a condizioni di mercato), trasferisca, ceda o comunque disponga ad alcun titolo dei propri beni, attività, mobili e/o immobili - o parte di essi - ivi inclusi rami d'azienda e/o partecipazioni in società, senza il preventivo consenso scritto della banca agente ed in ogni caso a condizioni di mercato, con l'eccezione dell'ordinaria attività commerciale di SEA e del Gruppo SEA. Resta inteso che SEA potrà cedere rami d'azienda a società controllate e ciascuna società del Gruppo SEA potrà cedere rami d'azienda a SEA, a valori di mercato ed entro determinati limiti di importo.

Si segnala che, alla Data del Documento di Registrazione, sono in corso trattative tra SEA e le banche del Finanziamento per la rinegoziazione dei termini e delle condizioni dello stesso Contratto di Finanziamento, tra cui l'inserimento di una previsione che consenta la distribuzione di dividendi straordinari ove tali operazioni non determinino effetti sostanzialmente pregiudizievoli sulla capacità di SEA di adempiere alle obbligazioni previste dal Contratto di Finanziamento, ivi inclusa la distribuzione straordinaria di riserve disponibili al 31 dicembre 2010 per complessivi Euro 147.369.985,85, deliberata dall'assemblea dell'Emittente in data 3 maggio 2011, da effettuarsi nel periodo compreso tra la data di chiusura di un'operazione di sollecitazione e collocamento finalizzata a realizzare la diffusione delle azioni dell'Emittente sul mercato e la data dell'inizio delle negoziazioni delle azioni di SEA sul mercato ad esito della predetta operazione a favore di coloro che risultino azionisti di SEA prima della conclusione della suddetta operazione, e pertanto con esclusione dei sottoscrittori delle Azioni offerte nell'ambito della stessa operazione. All'esito delle trattative in corso, la predetta facoltà - che sarà esercitabile a determinate condizioni - sarà inserita nel Contratto di Finanziamento.

Il Contratto di Finanziamento prevede una serie di ipotesi di risoluzione automatica ai sensi dell'art. 1456 del codice civile, quali ad esempio, oltre a quelli usuali per tale genere di operazioni: (i) il mancato esatto, completo o tempestivo adempimento da parte di SEA agli Impegni e il decorso del relativo periodo di rimedio, ove applicabile, senza che SEA abbia posto integrale rimedio a tale inadempimento; e (ii) il mancato rispetto da parte di SEA degli Indici Finanziari. Sono previste, inoltre, una serie di ipotesi di recesso unilaterale fra le quali (i) la perdita di controllo di SEA da parte del Comune di Milano; (ii) il ricevimento da parte di SEA o di alcuna delle società del Gruppo SEA di una richiesta di banche o enti finanziatori di rimborso anticipato di un qualsiasi indebitamento finanziario; (iii) l'escussione di una garanzia costituita da SEA o da alcuna delle società del Gruppo SEA a garanzia di un indebitamento finanziario; (iv) il verificarsi di un cambiamento o evento di carattere finanziario, amministrativo o giuridico a carico di SEA ovvero del Gruppo SEA nel suo complesso che: (a) possa modificare sostanzialmente in senso negativo la situazione patrimoniale, economica o finanziaria di SEA o del Gruppo SEA nel suo complesso; e/o (b) determini un effetto sostanzialmente pregiudizievole.

CAPITOLO XXIII - INFORMAZIONI PROVENIENTI DA TERZI, PARERI DI ESPERTI E DICHIARAZIONI DI INTERESSI

23.1 Relazioni di esperti

Nel Documento di Registrazione non vi sono pareri o relazioni attribuiti a esperti, ad eccezione delle relazioni di certificazione della Società di Revisione rilasciate sui Bilanci Consolidati 2008, 2009 e 2010 e sul Bilancio Semestrale, indicate al Capitolo XX, Paragrafo 20.1, del Documento di Registrazione e accessibili al pubblico nei luoghi indicati nel Capitolo XXIV del Documento di Registrazione.

23.2 Informazioni provenienti da terzi

Le informazioni provenienti da terzi contenute nel Documento di Registrazione sono state riprodotte fedelmente e, per quanto l'Emittente sappia o sia in grado di accertare sulla base delle informazioni pubblicate dai terzi in questione, non sono stati omessi fatti che potrebbero rendere le informazioni riprodotte inesatte o ingannevoli. Le fonti delle informazioni, se del caso, sono riportate in nota alle parti rilevanti del Documento di Registrazione.

CAPITOLO XXIV - DOCUMENTI ACCESSIBILI AL PUBBLICO

Per la durata di validità del Documento di Registrazione, le copie dei seguenti documenti potranno essere consultati presso la sede legale dell'Emittente in Segrate (MI), presso l'Aeroporto di Milano Linate e presso la sede legale di Borsa Italiana in Milano, Piazza degli Affari n. 6, nonché sul sito *internet* dell'Emittente *www.seamilano.eu*:

- atto costitutivo e Statuto;
- bilanci di esercizio dell'Emittente relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008, predisposti in conformità ai Principi Contabili Italiani, corredati della relazione della Società di Revisione;
- bilanci consolidati dell'Emittente relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2010, 2009 e 2008, predisposti in conformità agli IAS/IFRS, corredati della relazione della Società di Revisione;
- bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo relativo al semestre chiuso al 30 giugno 2011, corredato della relazione della Società di Revisione.

CAPITOLO XXV - INFORMAZIONI SULLE PARTECIPAZIONI

Si veda il Capitolo VII, Paragrafo 7.2 del Documento di Registrazione.