

**RENDICONTAZIONE**

**CONSOLIDATA DI**

**SOSTENIBILITÀ**

# Indice

---

<b>57</b>	<b>1. Informazioni generali</b>
58	Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità
60	Governance
68	Strategia
79	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
<b>82</b>	<b>2. Informazioni ambientali</b>
83	EU Taxonomy
83	Attività economiche ammissibili
88	Attività economiche allineate
89	Metodologia di calcolo degli indicatori
<b>100</b>	<b>E1 Cambiamenti climatici</b>
100	Strategia
103	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
104	Politica ambientale ed energetica [MDR-P]
105	Azioni [MDR-A]
111	Target [MDR-T]
112	Metriche [MDR-M]
<b>118</b>	<b>E2 Inquinamento</b>
118	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
119	Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]
119	Azioni [MDR-A]
119	Target [MDR-T]
119	Metriche [MDR-M]
<b>121</b>	<b>E3 Acque e risorse marine</b>
121	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
121	Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]
121	Azioni [MDR-A]
122	Target [MDR-T]
122	Metriche [MDR-M]
<b>123</b>	<b>E5 Uso delle risorse ed economia circolare</b>
123	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
123	Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]
123	Azioni [MDR-A]
124	Target [MDR-T]
125	Metriche [MDR-M]
<b>127</b>	<b>3. Informazioni sociali</b>
<b>128</b>	<b>S1 Forza lavoro propria</b>
128	Strategia
129	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
129	Politiche [MDR-P]
133	Azioni [MDR-A]
137	Target [MDR-T]
138	Metriche [MDR-M]

<b>143</b>	<b>S2 Lavoratori nella catena del valore</b>
143	Strategia
143	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
143	Politiche [MDR-P]
145	Azioni [MDR-A]
146	Target [MDR-T]
<b>147</b>	<b>S3 Comunità interessate</b>
147	Strategia
148	Politiche [MDR-P]
149	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
150	Azioni [MDR-A]
152	Target [MDR-T]
154	Metriche [MDR-M]
<b>156</b>	<b>S4 Consumatori e utilizzatori finali</b>
156	Strategia
156	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
157	Politiche per la Qualità [MDR-P]
158	Azioni [MDR-A]
161	Target [MDR-T]
<b>166</b>	<b>4. Informazioni sulla governance</b>
<b>167</b>	<b>G1 Condotta delle imprese</b>
167	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
167	Politiche [MDR-P]
172	Azioni [MDR-A]
175	Target [MDR-T]
175	Metriche [MDR-M]
<b>176</b>	<b>Allegati</b>
176	Allegato 1: Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa [IRO-2]
180	Allegato 2: Elementi d'informazione derivanti da altri atti legislativi dell'UE

# 1. Informazioni Generali

## ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI

### Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità

#### CRITERI GENERALI PER LA REDAZIONE DELLE DICHIARAZIONI SULLA SOSTENIBILITÀ [BP-1]

La presente Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità (di seguito anche "Rendicontazione") è elaborata su base consolidata dal Gruppo SEA (Società Esercizi Aeroportuali) (di seguito anche "il Gruppo", "SEA", "il Gruppo SEA" oppure "la Società") ai sensi dell'Art. 4 del D. Lgs. 6 settembre 2024, n. 125, che attua nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2022/2464/UE in materia di rendicontazione societaria di sostenibilità. La rendicontazione segue gli standard di rendicontazione "European Sustainability Reporting Standards" ("ESRS"), di cui al Regolamento Delegato (UE) 2023/2772, e il Regolamento (UE) 2020/852 (cd. Regolamento Tassonomia) [5 a].

La Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità 2025 ha lo stesso perimetro di consolidamento del Bilancio Consolidato del Gruppo [5 b i].

Sono riportate informazioni riferibili alle operazioni proprie e alla catena del valore sia a monte che a valle. In merito alle operazioni proprie le informazioni comprendono le politiche, le azioni, gli obiettivi e le metriche connesse alle questioni di sostenibilità giudicate rilevanti a fronte degli esiti dell'analisi di doppia rilevanza del Gruppo. Con riferimento alla catena del valore, le informazioni considerano a monte i fornitori di beni e servizi più rilevanti e i fornitori delle attività di costruzione e manutenzione che operano nei sedimi aeroportuali, a valle sono inclusi gli altri attori dell'ecosistema aeroportuale, tra cui passeggeri, vettori, handlers, sub-concessionari di attività commerciali e di servizi operanti nel sedime, player del trasporto terrestre, e gli attori del territorio di riferimento come imprese, istituzioni, comunità limitrofe agli aeroporti del Gruppo [5 c].

Le informazioni inerenti alle risorse finanziarie allocate per le azioni che contribuiscono allo sviluppo del commercio ed opportunità di crescita delle comunità

locali in S3 Comunità interessate sono omesse in quanto classificate come dato riservato [5 d].

Il Gruppo dichiara di non avvalersi delle esenzioni previste dagli articoli 19 bis, paragrafo 3 e 29 bis, paragrafo 3, della direttiva 2013/34/UE [5 e].

In base alle disposizioni transitorie dello standard ESRS 1 (c.d. "phase-in"), il Gruppo si è avvalso della possibilità di non riportare tutti gli obblighi informativi introdotti gradualmente che possono essere omessi nei primi anni di rendicontazione secondo gli standard ESRS. Tuttavia, il Gruppo ha fornito informazioni su politiche, azioni e obiettivi relativi alla propria catena del valore utilizzando dati già disponibili internamente o reperibili pubblicamente. Le richieste d'informativa materiali, ma soggette a phase-in, non rendicontate sono:

- ESRS 2 SMB-3: gli effetti finanziari attesi dei rischi e delle opportunità rilevanti dell'impresa sulla situazione patrimoniale-finanziaria, sul risultato economico e sui flussi finanziari a breve, medio e lungo termine, compresi gli orizzonti temporali ragionevolmente attesi per tali effetti;
- E1-9: Effetti finanziari attesi derivanti da rischi fisici e di transizione rilevanti e opportunità potenziali legate al clima;
- E2-6: Effetti finanziari attesi di rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento;
- E3-5: Effetti finanziari attesi derivanti da rischi e opportunità rilevanti connessi alle acque e alle risorse marine;
- E5-6: Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità legati all'uso delle risorse e all'economia circolare.

#### CapEx e OpEx

Le risorse finanziarie possono dar luogo a costi operativi (si veda il paragrafo 9.5 Altri costi operativi nella Nota integrativa del Bilancio Consolidato) o, se ricorrono le condizioni e se strettamente correlate ad un investimento, possono dar luogo a CapEx (si vedano i paragrafi 8.1 Immobilizzazioni immateriali e 8.2 Immobilizzazioni materiali nella Nota integrativa del Bilancio Consolidato) [MDR-A 69 b].

## INFORMATIVA IN RELAZIONE A CIRCOSTANZE SPECIFICHE [BP-2]

### Orizzonti temporali

La Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità include informazioni derivate da analisi con orizzonti temporali a medio o lungo termine come definiti dall'ESRS 1, sezione 6.4, ad eccezione del processo di individuazione dei rischi fisici per eventi climatici estremi, che ha preso in considerazione il periodo 2021-2040 per il breve termine e il periodo 2041-2060 per il medio termine [9 a] come spiegato nel paragrafo "Processo di individuazione dei rischi fisici" [9 b].

### Utilizzo di stime

Nella redazione della Rendicontazione, il Gruppo SEA si è avvalso di stime per il calcolo delle metriche dello standard E1 - Cambiamenti Climatici riguardanti le emissioni di Scope 3 [10 a]. Per approfondire la base per la preparazione, si rimanda al paragrafo "Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES" nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI [10 b]. L'adozione di criteri di calcolo accettati a livello nazionale e globale, così come di metodologie settoriali specifiche e conformi alle normative applicabili di comunicazione degli impatti, permette di ridurre il rischio di imprecisione dei dati [10 c]. Sono costantemente esaminate le opportunità di migliorare l'accuratezza delle informazioni attraverso partnership con le parti interessate attive nell'aeroporto [10 d].

Con riferimento alle operazioni proprie, il Gruppo SEA si

è avvalso di stime per il calcolo dell'inquinamento di acqua e suolo (E2-4) [11 a]. Il capitolo E2 INQUINAMENTO dettaglia le informazioni contestuali circa le misurazioni, comprese le ipotesi, le approssimazioni e i giudizi utilizzati [11 b i; b ii].

Con riferimento all'impatto socio-economico dell'attività aeroportuale sul territorio locale, sono state effettuate stime per la determinazione dell'impatto diretto, indiretto, indotto e catalitico con riferimento al valore della produzione e all'effetto occupazionale sul territorio. Per maggiori approfondimenti si veda il capitolo S3 COMUNITA' INTERESSATE.

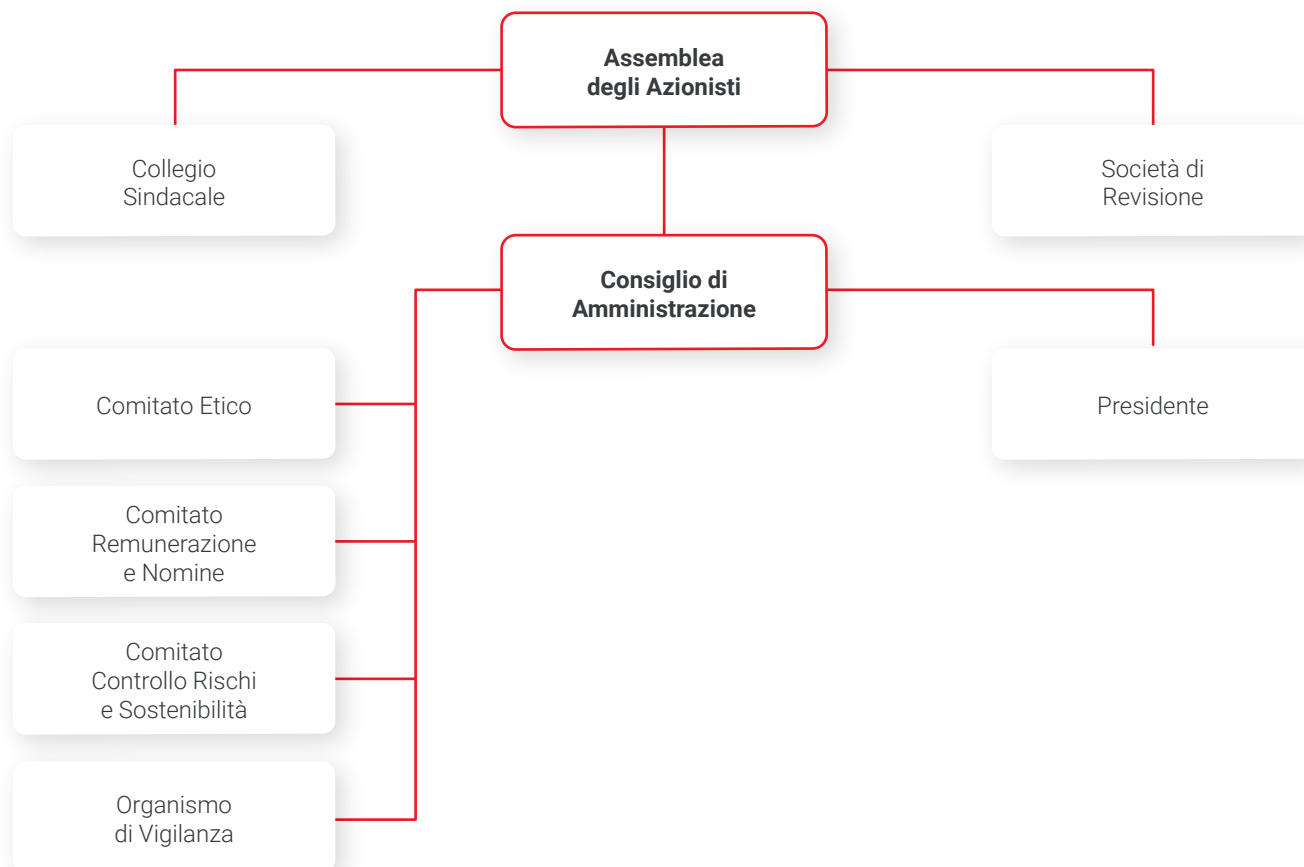
Le informazioni prospettiche sono state elaborate sulla base di ipotesi in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni che verranno attuate da parte del Gruppo. Dunque, gli importi monetari comunicati per il 2026, potrebbero essere soggetti a variazioni dovute a eventi non prevedibili [11 a]. Il budget del 2026 è formulato sulla base di previsioni dell'andamento di traffico, ricavi e costi [11 b i; b ii].

Laddove i dati riferiti all'esercizio 2024 pubblicati nella presente Rendicontazione fossero oggetto di riesposizione, le modifiche sono chiaramente indicate in corrispondenza dell'informativa di riferimento [13] [14].

Nella Rendicontazione sono riportati anche i dati quantitativi sull'esposizione della popolazione alle emissioni acustiche degli scali di Linate e Malpensa, come prescritto dal D.M. 31 ottobre 1997 [15].

## Governance

### RUOLO E COMPOSIZIONE DEGLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO E LE INFORMAZIONI FORNITE E QUESTIONI DI SOSTENIBILITÀ DA QUESTI AFFRONTATE [GOV-1][GOV-2][G1 GOV-1]



Il Consiglio di Amministrazione (CdA) di SEA [ESRS 2 21] è costituito per il 57% da uomini (4) e per il 43% da donne (3) [ESRS 2 21 d]. Il 100% dei membri ha acquisito esperienza professionale nel settore e/o in Italia [ESRS 2 21 c]. Il 14% (1 uomo) è un membro esecutivo, mentre l'86% (6) senza incarichi esecutivi è costituito per il 43% da uomini (3) e per il 43% da donne (3) tutti indipendenti [ESRS 2 21 a; e]. È assente una rappresentanza dei dipendenti e degli altri lavoratori [ESRS 2 21 b].

Il modello di corporate governance di SEA è di tipo tradizionale e comprende l'assemblea degli azionisti, il Consiglio di Amministrazione, che opera attraverso amministratori esecutivi e con poteri di rappresentanza, e il Collegio Sindacale. All'interno del CdA sono presenti il Comitato Etico istituito nel 2000, il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS) istituito nel 2002 come Comitato Rischi e ampliato a prerogative di sostenibilità nel 2018, e il Comitato Remunerazione e Nomine (CRN).

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale (AD. DG) è il principale responsabile della gestione dell'impresa e riferisce al CdA sulle attività svolte. Il Consiglio di Amministrazione ha nominato un Organismo di Vigilanza ai sensi del D. Lgs. 231/01 [GOV-1 22 a].

Il CdA detiene pieni poteri per l'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società. Vigila sull'andamento generale della gestione, prestando particolare attenzione ai conflitti di interesse e confrontando periodicamente i risultati conseguiti con quelli programmati. Approva i piani strategici, le politiche e gli obiettivi relativi allo sviluppo sostenibile, monitorandone periodicamente l'attuazione. Esamina la natura e il livello di rischio connesso al perseguimento degli obiettivi strategici della Società, considerando tutti gli elementi rilevanti per il successo sostenibile di SEA. Valuta l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società e delle sue controllate, con particolare

riferimento al modello di Enterprise Risk Management (ERM), al Piano di Audit e al Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/01 (MOG) adottato dal 2003.

Ha la facoltà di nominare uno o più Amministratori Delegati e un Direttore Generale (AD.DG<sup>1</sup>), attribuendo loro i relativi poteri e definendo la loro remunerazione. L'AD.DG è incaricato dell'esecuzione delle deliberazioni e della gestione corrente degli affari sociali. L'AD.DG e gli altri Dirigenti con responsabilità strategiche assicurano che il CdA possa costantemente monitorare impatti, rischi e opportunità, attraverso la definizione e l'aggiornamento periodico degli obiettivi [GOV-1 22 b; d] [GOV-2 26 a].

Il Collegio Sindacale è composto da cinque Sindaci effettivi (due donne e tre uomini) con la Presidenza affidata a una donna. Sono inoltre nominati, in conformità alla normativa vigente, due Sindaci supplenti (una donna e un uomo). Il Collegio Sindacale di SEA svolge i compiti attribuiti dalla legge e, in particolare, vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società per gli aspetti di competenza, del Sistema di Controllo Interno e di Gestione Rischi (SCIGR) e del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione. Il Collegio vigila sull'indipendenza della Società di Revisione verificando il rispetto delle disposizioni in materia nonché natura ed entità dei servizi diversi dalla revisione legale dei conti prestati alla Società ed alle sue controllate. Inoltre, nell'ambito dello svolgimento delle funzioni a esso attribuite dall'ordinamento, vigila sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel D. Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 e ne riferisce eventuali osservazioni nella relazione annuale all'assemblea degli azionisti [GOV-1 22 b].

Il CdA approva, tra gli altri, il Codice Etico, il MOG, composto dalla "Parte Generale" e dalla "Parte Speciale", la Politica per la Prevenzione della Corruzione, la Politica per la Parità di Genere, la Politica per gli Acquisti Sostenibili [G1 GOV-1 5 a].

Nell'ambito della pianificazione strategica e della gestione del rischio, il CdA approva il Piano Industriale Integrato (ultimo Piano approvato 2025-2029) che contiene obiettivi ESG delineati in coerenza con gli esiti dell'analisi di doppia rilevanza, il sistema Enterprise Risk Management (ERM), formalizzato con una politica

dedicata, e il sistema di incentivazione del Management, che tiene conto delle performance di sostenibilità [G1 GOV-1 5 a].

A questi documenti approvati dal CdA, si aggiungono i manuali operativi per gli aeroporti di Malpensa e Linate, il Safety Management System, il Compliance Monitoring Management, il Manuale di Gestione per la Prevenzione della Corruzione e il Manuale di Gestione e Sicurezza delle Informazioni. Essi delineano ruoli, procedure operative e strumenti di gestione del rischio, assicurando un sistema integrato con flussi informativi costanti [GOV-1 22 c; c ii; c iii].

La Società dispone di presidi specifici per la gestione dei rischi ambientali, di salute e sicurezza sul lavoro e di corruzione, operando in conformità con le normative di settore. Le attività di identificazione, valutazione e gestione dei rischi sono svolte nell'ambito dei processi dei sistemi di gestione certificati ISO 14001, ISO 50001, ISO 9001, ISO 45001, ISO 27001 e ISO 37001 [GOV-1 22 c; c iii].

Il modello ERM è basato sulle migliori pratiche nazionali e internazionali, per identificare, valutare e monitorare rischi aziendali che possono influire sulla sostenibilità del business a medio termine. Un approfondimento si trova nel paragrafo "Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti" in questo capitolo [GOV-1 22 c iii].

Nel 2025 il CdA in carica si è riunito regolarmente per un totale di dieci volte. Alle riunioni hanno partecipato, su invito, i Manager della Società, che hanno esposto gli argomenti di loro competenza [GOV-1 22 c i].

Tutti gli Amministratori possiedono competenze adeguate ai loro compiti. La composizione attuale include figure con esperienza in aziende quotate in Borsa, garantendo un bilanciamento delle esperienze professionali in linea con le complessità del business di SEA [GOV-1 23]. Il CdA integra, attraverso i suoi componenti, l'esperienza maturata in ruoli di CEO e Amministratori Delegati di aziende infrastrutturali e in associazioni di settore, con competenze specifiche in cambiamento climatico, iniziative sociali, diritto penale d'impresa e lotta alla corruzione [GOV-1 23 a].

Si possono riscontrare, tra le varie expertise di diversi consiglieri, una lunga esperienza in materia di compliance, corporate governance, organizzazione, controllo interno e gestione dei rischi, responsabilità

<sup>1</sup> Al 31.12.2025, i ruoli di Amministratore Delegato e Direttore Generale di SEA sono ricoperti dalla medesima persona.

amministrativa delle imprese, nonché esperienze di pubblicazioni e partecipazione a convegni in qualità di relatori su tematiche ESG. Queste skills specifiche, a disposizione dei comitati endoconsiliari e dell'Organismo di Vigilanza contribuiscono a sviluppare una condotta dell'impresa più responsabile, trasparente ed affidabile [G1 GOV-1 5 b].

La formazione continua dei componenti del CdA e del Collegio Sindacale è una priorità per favorire la conoscenza del settore, delle dinamiche aziendali, della gestione dei rischi e del quadro normativo in evoluzione, anche in relazione allo sviluppo sostenibile. Le sessioni di induction organizzate nel corso dell'esercizio, oltre che dedicate ad approfondimenti sul business, hanno riguardato: la salute e sicurezza affrontate tramite un reporting sulle misure di prevenzione e sugli impatti delle stesse, la strategia energetica includendo la condivisione di obiettivi per la gestione delle emissioni, il cambiamento climatico e i progetti di finanziamento su temi ESG in corso di implementazione, la diversità e l'inclusione, l'engagement del personale, la qualità dei servizi tramite il monitoraggio costante degli indici di qualità e reputazionali di SEA, la cybersecurity [GOV-1 23 b]. Inoltre, il CdA e il CCRS sono stati informati sugli aggiornamenti normativi relativi alla rendicontazione sulla sostenibilità e con essi sono stati condivisi gli impatti, i rischi e le opportunità significativi a seguito dell'analisi di doppia rilevanza [GOV 2 26 c]. Su questi aspetti, il CdA è informato periodicamente da vari organi e comitati nell'ambito della conduzione delle rispettive attività.

Il Comitato Etico è responsabile della diffusione, osservanza, corretta interpretazione e aggiornamento del Codice Etico. Il Comitato è composto dal Presidente del CdA, che ricopre anche il ruolo di Presidente del Comitato, da un consigliere non esecutivo e indipendente, dal Direttore People Management e dal Direttore Internal Audit. Il Comitato si riunisce con cadenza almeno semestrale, secondo il nuovo Regolamento, salvo urgenze particolari e, comunque, ogni volta che si renda necessario l'esame di tematiche afferenti direttamente od indirettamente al Codice Etico. Nel corso del 2025 si è riunito due volte. Per ogni riunione è stato redatto un verbale a cura del segretario appartenente alla Direzione Legal & Corporate Affairs. Il Comitato Etico informa il CdA con una relazione annuale, e comunque in caso di gravi violazioni, sull'attività svolta e sull'attuazione del Codice Etico. Redige una relazione analoga per le società controllate di SEA, destinata ai presidenti dei rispettivi Consigli di Amministrazione. Tale ultima informativa, essendo il Codice Etico delle controllate parte integrante del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/01 approvato dalle singole società, può

essere, in alternativa, riportata nella "Relazione sullo stato di attuazione del Modello" predisposta dagli Organismi di Vigilanza delle Controllate. Il Comitato approva anche il Piano di Audit, un piano annuale di verifiche sull'attuazione del Codice Etico, eseguito dalla Direzione Internal Audit, che riferisce i risultati tramite una relazione annuale o un'informativa tempestiva, se necessario. Tale relazione include anche i risultati delle verifiche sul Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione (SGPC) [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a] [G1 GOV-1 5 a].

In osservanza alle disposizioni del MOG, la Società ha rinnovato nel corso dell'esercizio 2025 il proprio Organismo di Vigilanza (OdV) con il compito di vigilare continuamente sull'efficace funzionamento e sull'osservanza del MOG, nonché di curarne l'aggiornamento, proponendo al CdA modifiche e integrazioni in tutti i casi in cui ciò si renda necessario. L'OdV è composto in forma collegiale da quattro membri di cui tre membri esterni, tra i quali un componente del CdA senza deleghe operative ed indipendente, due professionisti esterni indipendenti con comprovata competenza ed esperienza in materia di controllo, di governance, legale o etica, un membro interno, individuato nel Direttore Internal Audit della Società. L'OdV riferisce periodicamente al CdA sull'efficacia del MOG, trasmettendo semestralmente e annualmente una relazione sullo stato di attuazione, i controlli effettuati e le criticità emerse. Nel corso del 2025 l'OdV si è riunito 10 volte, per ogni riunione viene redatto un verbale [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a] [G1 GOV-1 5 a].

Si rimanda al capitolo G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE per approfondire il ruolo del Comitato Etico e dell'OdV nel processo di investigazione nei casi riguardanti la condotta dell'impresa.

Il CCRS ha un ruolo consultivo e propositivo nei confronti del CdA come definito nel relativo regolamento di funzionamento. Supporta il CdA, con cadenza almeno annuale, nelle valutazioni e decisioni relative al Sistema di Controllo Interno, Gestione dei Rischi e Sostenibilità [GOV-1 22 b] [GOV 2 26 a]. Ai lavori del CCRS partecipano il Presidente del Collegio Sindacale o altro sindaco da questi designato (rimane comunque salva la possibilità di partecipazione anche degli altri componenti del Collegio Sindacale), il Segretario del Comitato e il Direttore Internal Audit. Nel corso del 2025 il CCRS ha tenuto undici riunioni, coordinate dal Presidente e regolarmente verbalizzate dalla Direzione Legal & Corporate Affairs, con la partecipazione dei componenti del Collegio Sindacale e del Direttore Internal Audit, e l'audizione sia della Società di Revisione che dei Direttori e

Responsabili di alcune funzioni aziendali [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il Comitato Remunerazione e Nomine (CRN) è composto da tre amministratori indipendenti, ha funzioni consultive e propositive in materia di remunerazione e nomine di amministratori e dirigenti con responsabilità strategiche. Tra i suoi compiti principali vi sono la definizione della politica di remunerazione, la valutazione della sua applicazione, la proposta di candidati per il CdA e la supervisione del processo di autovalutazione e successione degli amministratori esecutivi [GOV-1 22 a; b].

Il processo di governo in relazione alle tematiche connesse alla sostenibilità si compone di un livello strategico e di governance e di un livello più operativo di coordinamento e di gestione. I flussi informativi tra l'organo amministrativo, i comitati endoconsiliari, l'AD, DG e il management, quali Chief Financial & Risk Officer (CFRO), Chief Operating Officer (COO), Chief People & Supply Officer (CSPO), Chief Commercial Office (CCO) - insieme alle funzioni aziendali che a ciascuno di essi riportano - assicurano un allineamento continuo tra indirizzo strategico e gestione operativa. Questo sistema integrato garantisce coerenza, coordinamento e sinergia nell'attuazione delle iniziative di sostenibilità e nella gestione dei relativi impatti [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a]. Grazie ai flussi informativi sopra descritti, il CdA ha la possibilità di tenere conto degli elementi relativi a impatti, rischi e opportunità ESG nella definizione del Piano Industriale Integrato, della Strategia Energetica, della mappatura dei rischi (ERM) e del Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici [GOV-2 26 b].

L'AD.DG è il principale responsabile della gestione dell'impresa e riferisce al CdA sulle attività svolte. Il CdA di SEA ha incaricato l'AD.DG di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, fissare le linee di indirizzo, verificarne l'adeguatezza e il funzionamento e assicurare la corretta gestione dei principali rischi aziendali [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

SEA ha nominato il COO come Accountable Manager per la safety e security aeroportuale, in conformità con il Regolamento (EU) 139/2014 e le disposizioni ENAC (Ente Nazionale di Aviazione Civile). Il sistema di gestione della safety aeronautica (SMS) è stato implementato per garantire il rispetto della normativa. SEA ha ottenuto la certificazione per gli aeroporti di Milano Malpensa e Linate, dimostrando conformità ai requisiti organizzativi e infrastrutturali [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il CFRO è responsabile delle attività finanziarie, di gestione del rischio, delle relazioni con gli investitori e dei rapporti con le autorità di settore (ART e ENAC) per

gli ambiti tariffari ed economici al fine di garantirne la conformità normativa. Inoltre, il CFRO è responsabile della Funzione Integrated ESG e della redazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il CCO sovrintende allo sviluppo commerciale delle business unit Aviation e Non Aviation, definendo gli orientamenti strategici commerciali e le conseguenti iniziative progettuali, in linea con gli obiettivi di performance operativa, finanziaria ed ESG [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il CPSO supervisiona l'elaborazione delle strategie di sourcing, gestione, organizzazione, formazione, salute e sicurezza e sviluppo delle risorse umane. Garantisce la definizione delle politiche di approvvigionamento di beni, lavori e servizi e stabilisce la strategia di innovazione e le relative attività [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

In aggiunta ai comitati endoconsiliari, la Governance di SEA prevede ulteriori comitati interni. L'Executive Committee (EXECOM) è l'organo incaricato di sviluppare gli orientamenti strategici aziendali e sovrintendere all'attuazione delle azioni conseguenti, assicurando anche la gestione di eventuali iter informativi e autorizzativi previsti dal modello di governance. Esso è composto dall'AD.DG. (Chairman), dal Chief Financial and Risk Officer, dal Chief Operating Officer, dal Chief Commercial Officer, dal Chief People and Supply Officer, dal Direttore Cargo and Real Estate e dal Direttore Planning, Control & Regulatory Affairs.

Al Sustainability Committee spetta il compito di monitorare l'andamento dei principali indicatori di sostenibilità, confrontandoli con quelli degli altri operatori aeroportuali comparabili e di valutare l'efficacia delle azioni intraprese, individuando eventuali misure migliorative da adottare.

Al Management Committee partecipano l'AD.DG e tutti i Chief, i Direttori e i Responsabili, compresi gli Amministratori Delegati e i Direttori Generali delle società controllate. Ha lo scopo di esaminare in modo integrato l'andamento degli aeroporti nei loro aspetti operativi, infrastrutturali e commerciali, oltre ai principali aspetti economici e finanziari, valutando l'efficacia delle azioni di business intraprese e possibili azioni migliorative da intraprendere [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a; b].

A luglio 2022 SEA ha istituito un gruppo di lavoro multidisciplinare denominato Net Zero Team, con l'obiettivo di progettare e attuare iniziative per ridurre le emissioni dirette e raggiungere il traguardo di Net Zero delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 market-based entro il 2030. Il program manager

del Team garantisce i collegamenti con il Sustainability Committee e il Management Committee seguendo le loro linee guida, e si impegna a garantire il rispetto degli standard del Programma Airport Carbon Accreditation (ACA) [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a; b].

A seguito dell'adozione del Sistema di Gestione UNI PdR 125, è stato istituito un Comitato per la Parità di Genere, Equità e Inclusione. Il Comitato è composto dall'AD, DG, dal CFRO, dal Chief People and Supply Officer, da altre figure chiave di diverse direzioni, e dal Responsabile della Funzione Integrated ESG. Al Comitato risponde il Responsabile Diversity & Inclusion and Welfare, incaricato di supervisionare il Sistema [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il CdA ha altresì approvato le Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR), applicabili a tutte le Società del Gruppo SEA, per assicurare che i principali rischi siano correttamente identificati, misurati, gestiti e monitorati. Il SCIGR coinvolge tutti gli organi e le risorse a tutti i livelli, favorendo il raggiungimento degli obiettivi aziendali e adattandosi alle specificità di ciascuna società e processo. Inoltre, facilita lo scambio di informazioni per il controllo interno e il raggiungimento degli obiettivi, sfruttando sinergie tra i soggetti coinvolti. Per le funzioni di controllo sono utilizzati sistemi informativi affidabili e processi di reporting adeguati, con l'obiettivo di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'organizzazione e dei processi di risk management, governance e compliance. La Direzione Internal Audit svolge un ruolo fondamentale nella verifica e valutazione del SCIGR, seguendo i principi dell'IPPF (International Professional Practices Framework).

La Direzione Internal Audit verifica che il SCIGR sia coerente con le Linee di Indirizzo, adeguato e funzionante, valutando l'efficacia delle attività operative, l'attendibilità delle informazioni di bilancio, la conformità alle leggi, la salvaguardia del patrimonio aziendale, e proponendo miglioramenti per i processi di controllo, gestione dei rischi e governance aziendale. Il Direttore Internal Audit dipende gerarchicamente dal CdA e dal Presidente, che ne dispone la nomina o la revoca. Le finalità, i poteri e le responsabilità della Direzione sono definiti in un mandato di internal audit, coerente con gli standard dell'Institute of Internal Auditors e approvato dal CdA. Le attività includono interviste, analisi, verifiche documentali e controlli a campione sui processi e attività oggetto di verifica.

Il CdA riceve tempestivamente informazioni su situazioni critiche, principalmente attraverso il CCRS e il Direttore

Internal Audit. La Direzione Internal audit predispone il Piano di Audit che è approvato, con cadenza almeno annuale, dal CdA, consultati preliminarmente il CCRS, il Collegio Sindacale e l'AD.DG, come indicato all'interno del proprio mandato [GOV-1 22 b; c; c i; c ii; c iii] [GOV-2 26 a].

## **INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI DI SOSTENIBILITÀ NEI SISTEMI DI INCENTIVAZIONE** [GOV-3]

Il CRN sottopone proposte al CdA per l'autorizzazione sulle condizioni del sistema di incentivazione [GOV-3 29 e]. Il sistema di incentivazione variabile (MBO), destinato al Management, è coerente con i nuovi indirizzi strategici e finalizzato alla sua realizzazione. La componente variabile della remunerazione riconosce i risultati conseguiti, stabilendo una correlazione tra performance e compensi. La performance è misurata, oltre che sugli aspetti economico-finanziari, anche sul raggiungimento di obiettivi individuali, alcuni dei quali direttamente correlati a tematiche ESG.

I tre obiettivi ESG del 2025 sono:

1. Qualità del servizio sia erogata che percepita (ASQ - Airport Service Quality)
2. People Engagement Index
3. Indice di frequenza e gravità degli infortuni [GOV-3 29 a; b; c].

La quota della remunerazione variabile che dipende da questi obiettivi varia dal 10% al 25% [29 d].

L'indicatore People Engagement Index costituisce uno dei parametri inclusi anche nel piano di Long Term Incentives (LTI), a sottolineare la rilevanza strategica del coinvolgimento dei lavoratori nella creazione di valore nel lungo periodo.

## **INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI IN TERMINI DI SOSTENIBILITÀ NEI SISTEMI DI INCENTIVAZIONE** [E1-GOV-3]

Nel 2025 le emissioni di GES di Scope 1 e Scope 2 non sono state un ambito di valutazione ESG delle prestazioni [GOV-3 13].

## DICHIARAZIONE SUL DOVERE DI DILIGENZA [GOV-4]

La seguente tabella contiene un riferimento agli elementi fondamentali della dovuta diligenza.

Elementi fondamentali del dovere di diligenza	Paragrafi nella rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo SEA
a) Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate</li> <li>■ ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione</li> <li>■ ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale</li> <li>■ E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale</li> <li>■ S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale</li> <li>■ S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale</li> <li>■ S3 COMUNITÀ INTERESSATE   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale</li> <li>■ S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale</li> </ul>
b) Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate</li> <li>■ ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Strategia   Interessi e opinioni dei portatori di interessi</li> <li>■ ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti</li> <li>■ E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima</li> <li>■ E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Politica Ambientale ed Energetica</li> <li>■ E2 INQUINAMENTO   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento</li> <li>■ E2 INQUINAMENTO   Politica Ambientale ed Energetica</li> <li>■ E3 ACQUE E RISORSE MARINE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine</li> <li>■ E3 ACQUE E RISORSE MARINE   Politica Ambientale ed Energetica</li> <li>■ E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare</li> <li>■ E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE   Politica Ambientale ed Energetica</li> <li>■ S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti</li> <li>■ S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni</li> <li>■ S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Politiche   Condizioni di Lavoro   Politica Salute e Sicurezza</li> <li>■ S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Politiche   Parità di trattamento e di opportunità per tutti   Politica per la parità di genere UNI PdR 125</li> <li>■ S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti</li> <li>■ S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni</li> <li>■ S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Politiche   Condizioni di lavoro</li> </ul>

**Elementi fondamentali del dovere di diligenza****Paragrafi nella rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo SEA**

b) Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza

- S3 COMUNITÀ INTERESSATE | Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità | Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti
- S3 COMUNITÀ INTERESSATE | Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità | Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni
- S3 COMUNITÀ INTERESSATE | Politiche | Sviluppo del commercio ed opportunità di crescita delle comunità locali | Politica di sviluppo del traffico sull'aeroporto di Malpensa
- S3 COMUNITÀ INTERESSATE | Politiche | Emissioni Acustiche | Politica Ambientale ed Energetica
- S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI | Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità | Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti
- S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI | Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità | Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni
- S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI | Politica per la Qualità
- S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI | Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali
- G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE | Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti
- G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE | Politiche | Codice Etico
- G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE | Politiche | Modello di Organizzazione e Gestione (MOG)
- G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE | Politiche | Corruzione attiva e passiva | Politica per la prevenzione della corruzione
- G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE | Politiche | Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica di Acquisiti Sostenibili

c) Individuare e valutare gli impatti negativi

- ESR5 INFORMAZIONI GENERALI | Strategia | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
- ESR5 INFORMAZIONI GENERALI | Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti
- E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI | Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima
- E2 INQUINAMENTO | Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento
- E3 ACQUE E RISORSE MARINE | Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine
- E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE | Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare
- S1 FORZA LAVORO PROPRIA | Strategia | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
- S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE | Strategia | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
- S3 COMUNITÀ INTERESSATE | Strategia | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
- S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI | Strategia | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

**Elementi fondamentali del dovere di diligenza****Paragrafi nella rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo SEA**

d) Intervenire per far fronte agli impatti negativi

- E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI | Azioni | Adattamento ai cambiamenti climatici
- E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI | Azioni | Mitigazione dei cambiamenti climatici e la gestione dell'energia
- E2 INQUINAMENTO | Azioni | Azioni per gestire l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo
- E3 ACQUE E RISORSE MARINE | Azioni
- E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE | Azioni | Consumo di risorse naturali
- E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE | Azioni | Rifiuti
- S1 FORZA LAVORO PROPRIA | Azioni - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria | Azioni per salute e sicurezza
- S1 FORZA LAVORO PROPRIA | Azioni - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria | Azioni per la Parità di Genere
- S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE | Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni | Azioni per la salute e sicurezza dei lavoratori dei fornitori
- S3 COMUNITÀ INTERESSATE | Azioni - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni | Emissioni Acustiche
- S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI | Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni | Salute e Sicurezza dei Passeggeri
- G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE | Azioni

e) Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare

- E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI | Target
- E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI | Metriche
- E2 INQUINAMENTO | Target
- E2 INQUINAMENTO | Metriche
- E3 ACQUE E RISORSE MARINE | Target
- E3 ACQUE E RISORSE MARINE | Metriche
- E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE | Target
- E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE | Metriche
- S1 FORZA LAVORO PROPRIA | Target
- S1 FORZA LAVORO PROPRIA | Metriche
- S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE | Target
- S3 COMUNITÀ INTERESSATE | Metriche
- S3 COMUNITÀ INTERESSATE | Target
- S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI | Target

## GESTIONE DEL RISCHIO E CONTROLLI INTERNI SULLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ [GOV-5]

Il Gruppo SEA ha adottato un processo operativo per la redazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità.

Il processo è progettato per assicurare, con ragionevole certezza, l'affidabilità delle informazioni fornite, descrivendo le attività, le tempistiche, i ruoli e le responsabilità delle Direzioni e delle Funzioni aziendali coinvolte nel processo di pianificazione, raccolta e controllo dei dati e delle informazioni di sostenibilità, nonché le attività volte alla redazione della Rendicontazione e alla relativa verifica e approvazione da parte dei soggetti e degli organi deputati.

La procedura è parte integrante del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR), di cui il Gruppo SEA ha approvato volontariamente le linee guida a ottobre 2024, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, e la strutturazione di adeguati flussi informativi. Il SCIGR tiene conto delle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana, è ispirato alle best practice esistenti in ambito nazionale e internazionale ed è definito coerentemente ai modelli CoSO - Internal Controls e CoSO - ERM Framework emessi dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission [GOV-5 36 a].

Il SCIGR adotta un approccio preventivo ai rischi basato sul modello ERM, supportando decisioni consapevoli e coerenti con le linee di indirizzo strategico [GOV-5 36 b].

Sono stati individuati tre livelli di controllo per mitigare i rischi in relazione alla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità:

- I livello: controlli di linea che sono diretti ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni di raccolta dati. Essi sono effettuati da Responsabili Diretti con l'obiettivo di (i) verificare l'esistenza e l'accuratezza dei dati; (ii) garantire la completezza; (iii) certificare l'attendibilità del dato raccolto;
- Il livello: controlli sulla conformità, congruità e completezza del processo di Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità. Essi sono effettuati dalla Funzione Integrated ESG e dalla Direzione Administration in coordinamento con la Direzione Planning, Control & Regulatory Affairs che hanno l'obiettivo di (i) verificare che il perimetro di rendicontazione sia completo e corretto sulla base del

perimetro di consolidamento (società consolidate integralmente) nel bilancio finanziario; (ii) verificare il corretto svolgimento e la tracciabilità dell'analisi di doppia materialità; (iii) controllare i contenuti da rendicontare; (iv) garantire che le informazioni nella Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità siano riportate in maniera conforme alla regolamentazione di sostenibilità vigente e coerenti con quelli degli anni precedenti, garantendo la comparabilità e la trasparenza; (v) verificare la completezza del processo approvativo delle informazioni;

- III livello: controlli di revisione interna volti a valutare periodicamente l'adeguatezza e l'efficacia del sistema dei controlli interni e del sistema informativo a livello del Gruppo come previsto dalle Linee di Indirizzo del SCIGR del Gruppo SEA [GOV-5 36 c].

La Società integra all'interno del processo di Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità i risultati della valutazione del rischio e dei controlli interni che sono regolati da procedure specifiche tra gli organi di amministrazione, direzione e controllo e le funzioni aziendali coinvolte nell'elaborazione [GOV-5 36 d].

Nell'ambito dell'incarico di valutazione dell'idoneità del SCIGR e di analisi dei risultati dei controlli, la Direzione Internal Audit trasmette agli organi di amministrazione, direzione e controllo relazioni periodiche proponendo, in caso di riscontro di eventuali carenze, gli interventi di miglioramento necessari e le relative tempistiche di risoluzione [GOV-5 36 e].

## Strategia

### STRATEGIA, MODELLO AZIENDALE E CATENA DEL VALORE [SBM-1]

Il Gruppo SEA gestisce e sviluppa gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, garantendo a vettori, operatori aeroportuali e passeggeri tutti i relativi servizi necessari [40 a i].

In particolare, SEA è responsabile della manutenzione e dello sviluppo delle infrastrutture, tra cui piste di decollo e atterraggio, terminal passeggeri, hangar e aree di sosta per gli aeromobili. SEA si occupa anche della promozione dei suoi aeroporti come hub di riferimento per il traffico passeggeri e merci tramite campagne di marketing e accordi con le compagnie aeree per l'apertura di nuove rotte.

## ATTIVITÀ DEL GRUPPO SEA

- **Aviazione commerciale passeggeri:** costituita dall'insieme dei servizi regolati e non regolati offerti da SEA a supporto del traffico passeggeri. Nel primo gruppo rientrano, ad esempio, i servizi connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, il supporto alle attività di handling e rifornimento, i servizi di sicurezza, i servizi di supporto ai passeggeri a mobilità ridotta e la fornitura di banchi check-in e imbarco. I servizi non regolati riguardano invece la subconcessione di spazi per attività commerciali, la gestione di attività pubblicitarie e la commercializzazione di altri servizi quali parcheggi e sale VIP.
- **Aviazione commerciale cargo:** comprende l'insieme dei servizi regolati e non regolati forniti agli operatori cargo, concentrati presso la Cargo City di Malpensa, comprendenti i servizi connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, il supporto nelle attività di carico, scarico e spedizione, e subconcessione di magazzini e spazi logistici.
- **Aviazione generale:** comprende i servizi connessi al traffico business come i servizi connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, la subconcessione di spazi per la sosta e il ricovero degli aeromobili e la locazione di hangar.
- **Altri business:** servizi operativi, ICT e amministrativi ad operatori aeroportuali e la gestione di parcheggi passeggeri presso altri scali [40 a i; a ii; 42 c].

La gestione degli aeroporti del Gruppo richiede una strategia complessa, che integri efficienza operativa, sicurezza e qualità dei servizi. La catena del valore della Società si basa sulla sinergia tra infrastrutture, tecnologie, risorse umane e relazioni con clienti e fornitori, al fine di garantire un funzionamento ottimale e un'esperienza di viaggio di alto livello. Come concessionario, SEA assume un ruolo di coordinamento dell'intera filiera, incluse le infrastrutture di volo e il rapporto dell'infrastruttura con il territorio, al fine di garantirne lo sviluppo [42 c].

## PRINCIPALI FORNITORI [42 c]

Le società aeroportuali si affidano a numerosi fornitori per il corretto svolgimento delle attività:

- **Società di costruzione e manutenzione:** responsabili della gestione delle infrastrutture, della manutenzione delle piste e dei fabbricati aeroportuali.
- **Società di sicurezza:** gestiscono, unitamente al personale interno, il controllo passeggeri, il monitoraggio degli accessi e la protezione perimetrale.
- **Aziende di pulizia e gestione ambientale:** assicurano la pulizia e l'igiene degli ambienti aeroportuali.
- **Fornitori di tecnologie IT:** sviluppano e mantengono sistemi di gestione aeroportuale, cybersecurity e automazione.

## PRINCIPALI CLIENTI [42 c]

I clienti di una società di gestione aeroportuale possono essere suddivisi in diverse categorie:

- **Passeggeri:** usufruiscono delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali per i propri spostamenti.
- **Compagnie aeree:** utilizzano l'aeroporto come base operativa per voli di linea, charter e cargo.
- **Operatori commerciali:** gestiscono negozi, ristoranti e servizi all'interno dell'aeroporto.
- **Società di logistica e cargo:** utilizzano l'infrastruttura per il trasporto delle merci in ingresso e in uscita.
- **Operatori di handling aeroportuale:** forniscono servizi di assistenza a terra per aeromobili e passeggeri.

Nel 2025 il Gruppo SEA conta 2.619 dipendenti di cui 1.045 presso l'Aeroporto di Linate e 1.574 presso l'Aeroporto di Malpensa [40 a iii].

I ricavi totali del Gruppo SEA, generati dalle attività gestite e dai relativi servizi offerti sono pari a €876.810.021 nell'anno di rendicontazione [40 b].

Si illustrano di seguito gli obiettivi di sostenibilità del Gruppo e la loro correlazione con gli elementi strutturali del business (servizi, mercati e clienti significativi) e con la strategia dell'impresa. Gli obiettivi sono divisi per ambito di intervento e fanno riferimento ai pilastri strategici del Piano Industriale Integrato 2025-2029.

Obiettivi di sostenibilità [SBM-1 40 e]	Business aeroportuale [SBM-1 40 f]	Strategia aziendale [SBM-1 40 g]
Realizzare infrastrutture resilienti agli eventi climatici estremi	Incrementare la resilienza dello scalo di Malpensa agli eventi climatici estremi è direttamente connesso alla sicurezza dei lavoratori dello scalo, la continuità delle operazioni e la qualità del servizio erogato ai passeggeri	Realizzazione e approvazione di un Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici per ciascun aeroporto, incluso un piano di interventi infrastrutturali nello scalo di Malpensa e l'attivazione di un sistema di monitoraggio intelligente
Raggiungere la net zero carbon footprint entro il 2030	Elettrificare totalmente o parzialmente la flotta mezzi avrà un ritorno positivo sui passeggeri che li utilizzano per spostarsi nel sedime; efficientare i consumi energetici e utilizzare energia green beneficerà i concessionari e i retailer che hanno negli aeroporti le proprie attività commerciali	Interventi di efficientamento energetico e progressivo approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili attraverso parchi fotovoltaici, Power Purchase Agreement (PPA) e/o l'acquisto di Garanzie di Origine (GO) in coerenza con la Strategia Energetica del Gruppo SEA
Costruire un habitat lavorativo basato su piena parità di genere, crescente inclusività e compiuta valorizzazione delle diversità	Favorire una cultura aziendale inclusiva si rivolge in prima istanza ai dipendenti, ma anche alla comunità territoriale di riferimento del Gruppo SEA, in quanto esprime la volontà di valorizzare attraverso crescita professionale, gender equality e work-life balance, la relazione con i potenziali futuri collaboratori	In linea con il Piano Strategico per la Parità di Genere, valorizzazione delle opportunità di work-life balance e caregiving all'interno del piano di onboarding, formazione dedicata all'empowerment lavorativo femminile e sensibilizzazione su bias e stereotipi di genere, potenziamento del sistema di valutazione delle prestazioni correlato a interventi di politica retributiva, rafforzamento di tutti i servizi offerti legati alla genitorialità e formazione a tutti i livelli sulla tolleranza zero rispetto a ogni forma di violenza nei confronti dei dipendenti
Contenere l'impronta acustica e gestire una equa distribuzione dei suoi effetti in maniera da mantenerla invariata al medesimo livello del 2018 per Malpensa e del 2008 per Linate sino al 2035	Mitigare il rumore aeronautico coinvolge le compagnie aeree, che producono le esternalità nella value chain a valle, gli Enti del trasporto aereo e le istituzioni impegnate nella formulazione degli interventi di mitigazione e i residenti nelle aree limitrofe agli aeroporti impattati	Introduzione di modalità sperimentali di utilizzo delle piste nel periodo notturno, in coordinamento con ENAC/ENAV, per distribuire in maniera più equilibrata l'impronta acustica sul territorio; realizzazione della revisione delle rotte di decollo ("SID") sulla base delle risultanze del tavolo tecnico della Commissione Aeroportuale, esclusione dal periodo notturno degli aeromobili più rumorosi, definizione del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore e ogni altra misura prevista per i Master Plan approvati, concordati e disposti in Commissione e conseguenti all'applicazione della normativa di riferimento
Investire costantemente nel miglioramento dell'eccellenza degli ambienti e dei servizi, per migliorare la customer experience, collocando entrambi gli scali nella fascia alta delle performance di qualità erogata e percepita degli aeroporti europei	Digitalizzare e automatizzare i servizi al passeggero con l'adozione di nuove tecnologie in grado di rendere più veloce e gradevole l'esperienza aeroportuale e, al tempo stesso, più efficiente la gestione delle operazioni di scalo da parte delle compagnie aeree. Migliorare i servizi di accessibilità per i passeggeri a mobilità ridotta (PRM) riguarda la maggior fruibilità e la riduzione dei tempi di attesa dei servizi aeroportuali con benefici anche per l'efficienza delle operazioni da parte delle compagnie aeree	In linea con il Piano per la Qualità, investimenti in nuove tecnologie come face boarding, self bag drop, co-progettazione con le associazioni per la disabilità degli ambienti dedicati ai PRM e il potenziamento del servizio di assistenza

Il Gruppo SEA ha inoltre in essere delle linee di credito revolving per €250 mln, utilizzabili sino al 2027 e per le quali è stata esercitata nel 2023 l'opzione ESG al fine di trasformarle in formato Sustainability-Linked. È stato definito con il sistema bancario un set di 2 KPI connessi a specifici target ambientali prefissati che dovranno essere verificati annualmente:

- Riduzione in termini assoluti delle emissioni GES di Scope 1 e 2 degli aeroporti di Linate e Malpensa calcolate secondo la metodologia del Programma ACA che nel 2025 (65,0 kton CO<sub>2</sub>eq) è stata pari al -45% rispetto all'anno base 2019 (119,1 kton CO<sub>2</sub>eq).
- Mantenimento dell'accreditamento del livello 4+ Transition del Programma ACA sino al 2027.

Sulla base del raggiungimento o meno di tali target, è previsto un meccanismo contrattuale di riduzione o incremento del tasso di interesse della linea di 5 basis point.

## MODELLO DI CREAZIONE DI VALORE

Il modello di creazione del valore di SEA integra il capitale finanziario con le diverse forme di capitale non finanziario che sostengono la capacità della Società di produrre risultati economico-finanziari adeguati e durevoli nel tempo.

SEA riconosce l'esistenza di una relazione reciproca: un aeroporto favorisce lo sviluppo economico del territorio grazie alla connettività aerea, e allo stesso tempo un territorio dinamico alimenta la crescita del traffico aeroportuale. Per questa ragione il Gruppo investe e cura con attenzione i capitali non finanziari che rendono possibile questa interdipendenza virtuosa [42].

A seguire la descrizione dei diversi input di capitale:

- il capitale infrastrutturale di SEA è dato da tutti gli asset fisici che abilitano la Società allo svolgimento della gestione aeroportuale e che ne definiscono la capacità operativa. Comprende sia gli asset fisici gestiti direttamente (terminal, piste, magazzini, parcheggi, ecc.) che quelli non gestiti ma afferenti al sistema aeroportuale (strade, linee ferroviarie di accesso agli scali, ecc.). In base alla Convenzione sottoscritta con ENAC nel 2001 e valida fino al 2043, SEA è tenuta ad attuare il Piano di Sviluppo

Aeroportuale e a provvedere agli investimenti infrastrutturali in esso previsti. Con l'entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma<sup>2</sup>, SEA sarà tenuta alla realizzazione degli investimenti previsti nel relativo Piano degli Investimenti di durata quinquennale. Il Master Plan resta invece lo strumento di programmazione a lungo termine dell'adeguamento e dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali [42 a];

- il capitale naturale corrisponde all'insieme delle risorse ambientali utilizzate e impattate dai processi aeroportuali e integrate nei processi di gestione del business. All'interno di tale categoria di capitale si ricomprendono anche le emissioni acustiche generate dall'attività degli aeroporti, che hanno comunque una forte componente socio-relazionale. Il monitoraggio e la gestione, manutenzione e conservazione del capitale naturale avviene, nel Gruppo SEA, nell'ambito e per il tramite dei sistemi di gestione ambientali certificati (ISO 14001, ISO 50001, Airport Carbon Accreditation), dei processi di risk assessment ambientale, delle attività di compliance normativa e di progetti specifici [42 a];
- il capitale umano corrisponde alle caratteristiche e alle dimensioni dell'organico di dipendenti e collaboratori. La sua gestione e il suo sviluppo vengono governati attraverso politiche e azioni di empowerment (formazione, crescita, health & safety, diversity) e di engagement (welfare, comunicazione, benefit) rivolte a dipendenti e collaboratori [42 a];
- il capitale socio-relazionale corrisponde ad una dotazione di asset immateriali (reputazione, fiducia, collaborazione) che svolgono una funzione abilitante in termini di gestione e sviluppo del business. Riguarda la qualità delle dinamiche relazionali poste in essere da SEA con gli stakeholder a tutti i livelli misurata attraverso indicatori di corporate reputation, employee engagement o customer satisfaction [42 a];
- il capitale intellettuale è la risorsa immateriale attraverso cui SEA genera competenze e soluzioni innovative funzionali allo sviluppo del proprio business. Abbraccia il livello di dotazione tecnologica che caratterizza i processi organizzativi e operativi e le modalità attraverso cui le competenze interne ed esterne vengono attivate per generare innovazione [42 a].

<sup>2</sup> Il Contratto di Programma negli aeroporti è un accordo vincolante tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuale. Disciplina investimenti infrastrutturali, qualità dei servizi, tutela ambientale e la regolazione tariffaria per un periodo definito, solitamente pluriennale, garantendo la crescita sostenibile dello scalo.

L'output del Gruppo coincide con le attività caratteristiche svolte e con le modalità di esecuzione: rappresenta lo sforzo organizzativo, operativo e competitivo necessario a far funzionare gli aeroporti nel miglior interesse del territorio e in linea con le sue aspettative. È misurato con indicatori di volume (indicatori di traffico passeggeri e merci) e di qualità (indicatori di efficacia ed efficienza delle performance operative). Esso evidenzia come il sistema aeroportuale abbia messo a disposizione infrastrutture moderne e funzionali e lo abbia fatto con la gestione oculata delle risorse [42 b].

L'outcome riflette l'impatto sistemico generato a beneficio del territorio: misura in che modo la gestione aeroportuale abbia agito da abilitatore e catalizzatore dello sviluppo economico e sociale, grazie a una connettività aerea di qualità (mix di destinazioni, frequenze e tempi di connessione) coerente con le esigenze competitive del sistema territoriale servito [42 b].

Il valore economico generato si colloca a valle del processo di creazione del valore di SEA e dipende da una gestione equilibrata, efficace e lungimirante dei capitali finanziari e non finanziari. La presenza di Linate e Malpensa in un'area europea altamente dinamica e ricca, con forte base industriale e terziaria, vocazione all'export e crescente attrattività turistica, è un fattore decisivo per la performance imprenditoriale di SEA; allo stesso tempo, il ruolo degli scali è cruciale per lo sviluppo del territorio che non sarebbe così elevato e resiliente in loro assenza [42 b].

Nel 2025 non sono state apportate modifiche alla strategia e al modello di business del Gruppo SEA [45 c].

## INTERESSI E OPINIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI [SBM-2]

Le attività di ascolto e coinvolgimento degli stakeholder viene portata avanti regolarmente da tutte le Direzioni e Funzioni aziendali che si interfacciano coi portatori di interesse nell'esercizio delle loro attività. Le politiche di relazione con gli stakeholder rilevanti di SEA contemplano anche la progettazione e l'effettuazione nel tempo di attività strutturate di ascolto e coinvolgimento degli stessi, attraverso le quali vengono raccolte opinioni, segnalazioni e suggerimenti in merito al profilo reputazionale della Società, alla soddisfazione sui servizi erogati, alla salute e sicurezza e al benessere nell'ambiente lavorativo, alla qualità delle relazioni imbastite con gli stakeholder e all'impatto che viene generato sul contesto. Vengono

effettuate periodicamente survey su campioni di stakeholder aziendali, suddivisi per categorie, affidate a primari istituti di indagini demoscopiche. Queste rilevazioni vengono spesso condotte a supporto di attività rilevanti come l'elaborazione dei Master Plan aeroportuali, l'analisi di materialità [ESRS SMB-2 45 b], il miglioramento della qualità del servizio ai passeggeri. A queste rilevazioni possono essere affiancati momenti più strutturati e approfonditi di confronto con gli stakeholder aziendali più rappresentativi [45 a; a ii; a iv].

I principali stakeholder di SEA sono [45 a i]:

- Autorità dell'aviazione civile nazionale e internazionale (ENAC, ENAV, EASA, Eurocontrol)
- Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)
- Compagnie aeree passeggeri e cargo
- Società di handling
- Retailer
- Fornitori
- Banche e istituti finanziari
- Passeggeri
- Dipendenti e collaboratori
- Istituzioni ed enti territoriali
- Business community dei territori di riferimento degli aeroporti gestiti
- Associazioni di interesse collettivo (ambiente, sociale, consumatori/utenti)
- Scuola e Università
- Sindacati
- Operatori del trasporto terrestre connesso agli aeroporti gestiti.

Il processo di coinvolgimento degli stakeholder contempla diverse modalità di ingaggio. La strategia aziendale di SEA per comprendere gli interessi e i punti di vista dei suoi lavoratori prevede dei momenti di condivisione con i dipendenti e con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza. Nei confronti dei dipendenti il Gruppo svolge survey specifiche, oltre all'indagine annuale sul clima aziendale attraverso la quale acquisisce feedback strutturati dai propri dipendenti. Grazie alla survey annuale SEA rileva il People Engagement Index [S1-SBM-2 12]. La comunicazione interna, sia online, sia in presenza, costituisce un'altra leva fondamentale per la condivisione della strategia aziendale [45 a iii].

In merito alla salute e sicurezza sul lavoro, SEA coinvolge i propri lavoratori in caso di modifiche significative all'organizzazione del lavoro e, più in generale, a fronte di ogni richiesta avanzata dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori [45 a v]. Come previsto dal Sistema di Gestione sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL), anche i lavoratori dei fornitori operanti nei sedimi aeroportuali sono coinvolti in un dialogo con il Gruppo. Gli strumenti utilizzati sono meeting, riunioni e interviste in occasione di audit e monitoraggio interno tramite le "Safety Walk" [S2-SBM-2 9]. Tutti i lavoratori hanno inoltre la possibilità di inviare segnalazioni attraverso i canali di comunicazione aziendali opportunamente predisposti (whistleblowing).

Inoltre, SEA coinvolge i passeggeri infortunati e, se possibile, i testimoni a seguito di incidenti alla salute e alla sicurezza, raccogliendo informazioni con interviste utili per analizzare le cause e definire misure correttive [45 a iii]. I casi più significativi o ricorrenti vengono discussi dalle funzioni aziendali preposte per stabilire interventi prioritari e strategie aziendali [S4-SBM-2 8] [45 c v].

SEA effettua interviste ai rappresentanti delle comunità per raccogliere specificatamente le loro percezioni sui tratti distintivi di SEA per le priorità di intervento in ambiti di sostenibilità ambientale e sociale. SEA collabora con i cittadini, le istituzioni locali, le compagnie aeree, le agenzie ambientali territoriali e le autorità di settore anche per ridurre e contenere i disagi legati al rumore generato dall'attività dei propri aeroporti. Le forme di coinvolgimento e dialogo avvengono sia nell'ambito dei lavori della Commissione Aeroportuale, sia pubblicando periodicamente online i dati delle emissioni acustiche degli scali e attivando e gestendo in maniera

continuativa diversi canali (e-mail, call center) a disposizione degli stakeholder per effettuare segnalazioni [45 a iii] [S3-SBM-2 7]. Tutti gli ambiti di intervento ambientale e sociale indicati come prioritari dalle comunità interessate sono - o diventeranno successivamente - parte integrante della pianificazione di sostenibilità di SEA.

La relazione con i passeggeri si basa su un sistema continuo di ascolto, che raccoglie opinioni, valutazioni e feedback attraverso diversi strumenti. La qualità percepita dei servizi viene monitorata tramite totem distribuiti nei terminal, mentre la passenger experience è analizzata attraverso interviste, rilevazioni qualitative online, analisi delle recensioni Google e tecniche osservative come shadowing ed eye tracking. I risultati di queste attività confluiscono in un set di dati che viene esaminato trimestralmente dal Comitato Qualità, il quale li utilizza per definire gli obiettivi di miglioramento dei servizi. Le indicazioni raccolte dai totem consentono inoltre interventi immediati per mantenere gli standard di qualità ed evitare deviazioni nel medio periodo. Un sistema di alert automatico segnala eventuali valutazioni negative concentrate in un breve lasso di tempo, permettendo di attivare rapidamente un intervento correttivo sul processo critico individuato. Sono previsti anche incontri periodici nell'ambito del Comitato per la Regolarità e la Qualità dei Servizi Aeroportuali e il coinvolgimento diretto delle associazioni rappresentative dei diritti delle persone con disabilità nella verifica dei servizi e spazi aeroportuali [45 a iii; a iv; a v] [S4-SBM-2 8].

Il CdA è informato in merito alle opinioni e agli interessi degli stakeholder anche nell'ambito dell'approvazione della relazione finanziaria annuale comprensiva della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità [45 d].

## IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE [SBM-3]

Come risultato dell'analisi di doppia rilevanza, sono stati identificati i seguenti impatti [48 a]:

Sottotema	Tipologia <sup>3</sup>	Natura <sup>4</sup>	Impatto [48 c i] [48 c iv]	Perimetro <sup>5</sup> [48 a]			Coinvolgimento <sup>6</sup> [48 c ii]			Orizzonte temporale <sup>7</sup> [48 c iii]		
				U	OP	D	Dir.	Contr.	Coll.	B	M	L
<b>E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI</b>												
Mitigazione dei cambiamenti climatici	-	E	Contributo al cambiamento climatico per effetto delle emissioni di CO <sub>2</sub> derivanti dai processi aeroportuali sotto il controllo di SEA (scope 1+2)		X			X		X	X	
	-	E	Contributo al cambiamento climatico per effetto delle emissioni di CO <sub>2</sub> scope 3 dal downstream			X			X	X	X	X
	-	E	Contributo al cambiamento climatico per effetto delle emissioni di CO <sub>2</sub> scope 3 dall'upstream	X					X	X	X	X
Energia	-	E	Consumo rilevante di energia, per lo svolgimento delle operazioni proprie, sotto forma di: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ combustibili per la mobilità intra-sedime</li> <li>■ energia elettrica per l'alimentazione delle apparecchiature e l'illuminazione degli ambienti</li> <li>■ energia termica per riscaldamento/raffrescamento degli ambienti</li> </ul>		X		X			X	X	X
<b>E2 INQUINAMENTO</b>												
Inquinamento dell'aria	-	E	Contributo local air quality (LAQ) per effetto delle emissioni inquinanti derivanti dai processi aeroportuali sotto il controllo di SEA		X			X		X	X	X
	-	E	Contributo LAQ per effetto delle emissioni inquinanti derivanti da accessibilità			X			X	X	X	X
	-	E	Contributo LAQ per effetto delle emissioni inquinanti derivanti da Aviation (LTO)			X			X	X	X	X

<sup>3</sup> Per tipologia si intende se l'impatto risulta negativo (-) o positivo (+)

<sup>4</sup> La natura dell'impatto fa riferimento a effettivo (E) o potenziale (P)

<sup>5</sup> Il perimetro si riferisce alle tre principali tipologie: "U" - Catena del valore a monte, "OP" - Attività proprie, "D" - Catena del valore a valle

<sup>6</sup> Il coinvolgimento si riferisce alle tre principali tipologie di connessione tra SEA e l'impatto: "Dir." - Diretto, "Contr." - Contributo, "Coll." - Collegato

<sup>7</sup> "B" - Breve, "M" - Medio, "L" - Lungo

Sottotema	Tipologia <sup>3</sup>	Natura <sup>4</sup>	Impatto [48 c i] [48 c iv]	Perimetro <sup>5</sup> [48 a]			Coinvolgimento <sup>6</sup> [48 c ii]			Orizzonte temporale <sup>7</sup> [48 c iii]		
				U	OP	D	Dir.	Contr.	Coll.	B	M	L
Inquinamento dell'acqua	-	P	Alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei corsi d'acqua superficiali in cui vengono immesse sostanze inquinanti derivanti dall'operatività delle infrastrutture aeroportuali di Linate		X		X			X		
Inquinamento del suolo	-	P	Alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche di suolo e sottosuolo in cui vengono immesse sostanze inquinanti derivanti dall'operatività delle infrastrutture aeroportuali (distributori, dilavamento superfici)		X		X			X		
	-	P	Alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche di suolo e sottosuolo in cui vengono immesse sostanze inquinanti derivanti dalle attività svolte da soggetti collegati (depositi carburanti, servizi e reti distribuzione carburanti)			X			X	X		
<b>E3 ACQUE E RISORSE MARINE</b>												
Scarichi di acque	-	P	Alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei recettori degli scarichi di acque nere e meteoriche derivanti dall'operatività aeroportuale (incluso soggetti collegati: gestori dei depuratori a valle)		X			X		X		
<b>E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE</b>												
Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	-	E	Consumo di risorse naturali a valle dell'estrazione di materie per la realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali	X					X	X	X	X
Rifiuti	-	E	Entità della quota di frazione indifferenziata di rifiuti solidi urbani (RSU) conferiti per lo smaltimento		X		X			X		
<b>S1 FORZA LAVORO PROPRIA</b>												
Condizioni di lavoro	-	P	Aumento degli indicatori infortunistici causati dalla mancata implementazione di misure e azioni per la salvaguardia di salute e sicurezza dei dipendenti		X		X			X		
	+	E	Contributo positivo al benessere e il work-life balance della popolazione aziendale tramite benefit e agevolazioni		X		X			X		

Sottotema	Tipologia <sup>3</sup>	Natura <sup>4</sup>	Impatto [48 c i] [48 c iv]	Perimetro <sup>5</sup> [48 a]			Coinvolgimento <sup>6</sup> [48 c ii]			Orizzonte temporale <sup>7</sup> [48 c iii]		
				U	OP	D	Dir.	Contr.	Coll.	B	M	L
Parità di trattamento e di opportunità per tutti	-	E	Disparità di trattamento e discriminazione dei dipendenti		X		X			X		
	+	E	Empowerment della comunità aziendale, grazie a percorsi di formazione professionali e rafforzamento delle soft skills		X		X			X		
<b>S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE</b>												
Condizioni di lavoro	-	E	Eventi infortunistici a danno dei lavoratori dei fornitori che operano nei sedimi aeroportuali per attività di costruzione e manutenzione	X						X	X	
<b>S3 COMUNITÀ INTERESSATE</b>												
Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	+	E	Sviluppo del commercio internazionale ed opportunità di crescita economica e turistica delle comunità locali dovuta alla presenza dell'aeroporto sul territorio e ai collegamenti generati	X	X	X		X		X		
	-	E	Rumore generato a danno delle comunità			X				X	X	
<b>S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI</b>												
Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	+	E	Miglioramento della customer experience grazie a progetti e iniziative finalizzati a garantire un maggior comfort agli utenti aeroportuali		X		X				X	
Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	+	E	Miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto grazie alla progettazione di servizi di assistenza per le persone con disabilità		X		X				X	
Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	-	E	Incidenti e/o eventi infortunistici a danno dei passeggeri che avvengono all'interno dei sedimi aeroportuali		X	X		X			X	
<b>G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE</b>												
Gestione dei rapporti con fornitori	+	E	Promozione di più elevati standard di sostenibilità ambientali e sociali nei rapporti commerciali lungo la supply chain		X		X				X	

Come risultato dell'analisi di doppia rilevanza, sono stati identificati i seguenti rischi ed opportunità [48 a]:

Sottotema	Tipologia	Descrizione	Orizzonti temporali		
			B	M	L
<b>E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI</b>			<b>B</b>	<b>M</b>	<b>L</b>
Adattamento ai cambiamenti climatici	Rischio di perdita di ricavi a causa delle interruzioni delle attività per eventi di natura eccezionale (es. eventi climatici estremi) con conseguenze di lunga durata	Interruzioni delle attività causate da eventi di natura eccezionale (es. eventi climatici estremi) o dovute alle evoluzioni normative conseguenti, tali da comportare una riduzione temporanea nella domanda di trasporto aereo in tutto o in parte, possono generare impatti critici per il business di SEA. Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici così detti "estremi" quali, ad esempio, bombe d'acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, tempeste di fulmini, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni ad infrastrutture ed asset aeroportuali. Qualora la tendenza proseguisse immutata, i rischi per le attività del Gruppo potrebbero risultare ulteriormente aggravati, nonostante le azioni di mitigazione specifiche recentemente adottate (come da Piano di adattamento ai cambiamenti climatici). Tale rischio include anche quello legato al possibile aumento dei premi assicurativi relativamente a danni agli asset causati da eventi estremi atmosferici		X	
Mitigazione dei cambiamenti climatici					
Energia					
	Rischi di transizione derivanti da un'evoluzione legislativa sulle emissioni (es. carbon tax) che potrebbe causare un incremento dei prezzi dei voli, con conseguente riduzione dei volumi di traffico, nonché un aumento dei costi operativi del Gruppo	Eventuali future regolamentazioni e tassazioni volte alla transizione verso l'azzeramento delle emissioni potrebbero comportare la necessità per gli aeroporti di adeguare le proprie infrastrutture alle nuove strategie di decarbonizzazione europee, esercitando una pressione a rialzo sui costi operativi e sugli investimenti		X	
	Rischio economico dovuto all'aumento dei costi dei fornitori legato alla loro dipendenza dalle fonti fossili	La possibile difficoltà di reperimento delle fonti fossili da parte dei fornitori può comportare un rischio economico per SEA derivante dall'aumento dei costi legati all'approvvigionamento energetico, con conseguenti ripercussioni sulle regolari attività dell'aeroporto e generare rallentamenti o sospensione dei servizi (ad esempio, la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in sosta), con conseguenze sul profitto e sull'immagine dell'aeroporto			X
	Rischio economico causato dalla dipendenza dalle risorse energetiche (fonti fossili), che sono scarse e potrebbero essere disincentivate negli anni	La progressiva riduzione della disponibilità di combustibili fossili e la variabilità del loro prezzo possono generare il rischio di un aumento dei costi per l'azienda e di interruzione dei servizi erogati. In particolare, il rischio è maggiore se l'azienda non investe nella transizione verso le fonti di energia rinnovabili, l'autoproduzione di energia o l'efficienza energetica			X
	Rischio/opportunità di carattere finanziario legato al mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi di riduzione della carbon footprint di emissioni GES Scope 1 e 2 inseriti nel Contratto di Programma Opportunità di carattere finanziario legata ai progetti di efficienza energetica e installazione di capacità fotovoltaica	Il mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma presenta rischi/opportunità di carattere economico/finanziario		X	
<b>E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE</b>					
Rifiuti	Rischio/opportunità di carattere finanziario legati al mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi sulla differenziazione dei RSU previsti nel Contratto di Programma	Il mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma presenta rischi/opportunità di carattere economico/finanziario.		X	

Sottotema	Tipologia	Descrizione	Orizzonti temporali		
<b>S1 FORZA LAVORO PROPRIA</b>					
Condizioni di lavoro	Rischio di discontinuità operativa dovuto al peggioramento delle condizioni di lavoro dei dipendenti causato dalla difficoltà di reperimento della manodopera specializzata (Skill Shortage)	Il settore del trasporto aereo potrebbe subire il cosiddetto fenomeno di Skill Shortage, causato dalla difficoltà del reperimento di manodopera specializzata richiesto per il tipo di business. Il trend è aggravato da specificità tipiche del processo di selezione e formazione dei lavoratori aeroportuali. Tale rischio potrebbe comportare rallentamenti o interruzioni dell'operatività dell'aeroporto, causando perdite di guadagno	X		
<b>S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI</b>					
Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	Rischio/opportunità di carattere finanziario legato al mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi sulla qualità dei servizi inseriti nel Contratto di Programma	Il mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma presenta rischi/opportunità di carattere economico/finanziario	X		
Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali				X	
<b>G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE</b>					
Corruzione attiva e passiva	Rischi economici e di reputazione legati al verificarsi di episodi di corruzione o di pratiche commerciali scorrette	Nonostante i controlli che il Gruppo attua, potrebbero verificarsi eventi di corruzione o di altre pratiche di business non corrette nella catena di fornitura o all'interno del business. Questo rischio potrebbe causare danni alla reputazione dell'azienda con conseguenti danni economici. Le aziende nel settore aeroportuale possono affrontare rischi legati alla violazione di norme e regolamenti, principi etici e a pratiche anticoncorrenziali da parte di dipendenti, fornitori e partner. Ciò è dovuto a diversi fattori, tra cui le operazioni globali, la necessità di gestire più attori e subappaltatori locali, la complessità del finanziamento e dell'autorizzazione dei progetti, l'entità dei contratti coinvolti nella costruzione di grandi progetti infrastrutturali e il processo competitivo necessario per garantire appalti con enti pubblici e privati	X	X	X

In aggiunta alle richieste informative previste dagli standard ESRS per ciascuna tematica, il Gruppo ha individuato delle informazioni cosiddette entity-specific, ovvero ambiti non coperti in modo esaustivo dagli standard ESRS ma che necessitano di una rendicontazione specifica in quanto rilevanti per alcune categorie di stakeholder. Si tratta in particolare:

- i. dell'esposizione al rumore degli aerei che ha un impatto su coloro che abitano nelle vicinanze degli aeroporti. Si rimanda alla sezione "Emissioni Acustiche" nel capitolo S3 COMUNITÀ INTERESSATE;
- ii. del ruolo di infrastruttura logistica ad elevata connettività nazionale e internazionale, svolto dagli aeroporti del Gruppo, che produce rilevanti impatti positivi socio-economici su comunità e territori di

riferimento, con un fallout che va dalle immediate vicinanze agli scali sino all'intero Nord Italia. Si rimanda alla sezione "Impatto socio-economico" nel capitolo S3 COMUNITÀ INTERESSATE [48 h].

La resilienza della strategia e del modello aziendale si basa su un'analisi integrata sia qualitativa sia quantitativa, volta a valutare la capacità del Gruppo SEA di affrontare rischi rilevanti e di cogliere opportunità strategiche. Questa analisi è condotta, oltre che all'interno degli strumenti di pianificazione aziendale quali il Budget e il Business Plan, anche attraverso l'elaborazione di scenari di rischio, con orizzonti temporali che arrivano fino al medio termine (5 anni) e che consentono di mappare l'evoluzione potenziale delle variabili critiche. A questo scopo, SEA adotta una metodologia di Enterprise Risk

Management (ERM) per identificare e monitorare i principali fattori di rischio, integrando i risultati nelle proprie strategie. L'approccio quantitativo, laddove applicato, comprende la stima degli impatti economico-finanziari degli scenari di rischio, al fine di collocarli all'interno delle scale di gravità dell'impatto adottate dal Gruppo. L'analisi qualitativa fornisce invece una visione d'insieme sugli aspetti non strettamente numerici secondo le scale di valutazione adottate [48 f].

Nell'ambito della mappatura dei rischi e delle opportunità eseguita nel corso dello svolgimento della doppia rilevanza, il Gruppo non ha riscontrato rischi ed opportunità nel breve periodo, con la sola eccezione del rischio corruzione che, per sua natura, è legato da considerazioni temporali. Sono stati individuati rischi e opportunità di medio e lungo periodo di carattere potenziale. Per la gestione dei rischi potenziali, il Gruppo è dotato di appositi presidi di controllo atti a minimizzare gli effetti potenzialmente negativi sulla situazione economico-finanziaria, mentre per le opportunità si rileva la connessione con il Contratto di Programma che contribuirà al raggiungimento degli obiettivi in esso contenuti [48 d]. Per maggiori informazioni sui rischi e le opportunità dell'ultima financial materiality si veda il paragrafo "Valutazione e individuazione di Rischi e Opportunità" a seguire.

Resta fermo che gli effetti attuali e previsti generati dai principali impatti, rischi e opportunità che influiscono sulla business strategy di SEA e sulle relazioni con la sua value chain riguardano l'operatività, le infrastrutture, il rapporto con il mercato e gli stakeholder e la governance interna. Il Gruppo ha indirizzato, ove necessario, la propria strategia al fine di assicurare che la gestione delle questioni di sostenibilità, i processi operativi aziendali e di pianificazione finanziaria siano adeguati. Per affrontare queste sfide sono stati elaborati i seguenti documenti strategici: Piano Industriale Integrato 2025-2029, Strategia Energetica 2023-2030, Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, Piano Strategico per la Parità di Genere, Piano di Qualità 2024-2028. La risposta di SEA agli effetti dei suddetti impatti, rischi e opportunità contempla dunque due livelli di intervento: misure di governance trasversali e azioni tematiche specifiche. Gli approfondimenti sugli impatti, rischi ed opportunità come l'approccio per gestirli attraverso politiche, azioni e target si ritrovano nei rispettivi capitoli dei temi materiali [48 b]. Nel 2025, non si è manifestato alcun effetto finanziario significativo collegato ai rischi identificati con l'analisi di doppia rilevanza.

## Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

### DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI [IRO-1]

Il Gruppo SEA conduce annualmente [53 h] un'analisi di doppia materialità con l'obiettivo di individuare gli impatti, i rischi e le opportunità materiali connessi allo svolgimento del business.

Il processo viene realizzato in linea con le indicazioni dell'EFRAG Materiality Assessment Implementation Guidance e include impatti, rischi e opportunità - positivi e negativi, potenziali ed effettivi, a breve, medio e lungo termine - riferiti all'intera catena del valore del Gruppo, sia in upstream che in downstream [53 a].

#### Individuazione dei temi potenzialmente materiali

L'aggiornamento della lista di IRO potenzialmente materiali è stato realizzato a partire dal risultato dell'analisi di doppia rilevanza del 2024, adottando tre linee di analisi:

- **Corporate View:** sono state esaminate le linee di sviluppo del business e le sue declinazioni di sostenibilità, le politiche aziendali e la mappa dei principali rischi [53 a]. Ciò è stato effettuato attraverso le interviste con le funzioni aziendali che presidiano i diversi temi e l'analisi della documentazione interna, fra cui il Business Plan Integrato, ERM Risk Assessment e Codice Etico [53 g].
- **Context View:** oltre a un'analisi delle normative approvate e in itinere a livello EU, è stato effettuato l'approfondimento dei più recenti policy framework, linee guida, schemi di certificazione, position paper su temi ESG riferiti al settore aviation e infrastrutture a livello globale [53 a; g].
- **Peer Benchmarking:** sono stati analizzati i Sustainability Report 2024 "ESRS compliant" di sette gestori aeroportuali italiani ed europei, al fine di confrontare i rispettivi perimetri di doppia materialità e comprendere le valutazioni sottostanti [53 a; g].

Gli stakeholder esterni non sono stati formalmente coinvolti in questo processo poiché nell'ultimo anno non si sono registrati cambiamenti aziendali e di contesto tali da rimettere in discussione i temi considerati materiali [53 b iii].

L'individuazione dei rischi e delle opportunità ha considerato, conformemente a quanto indicato nella guidance EFRAG, come potenziali fonti di generazione, gli impatti, le dipendenze del Gruppo da risorse naturali, umane e sociali e le relazioni commerciali. Da questa analisi non è emersa alcuna variante significativa rispetto agli IRO già identificati nell'esercizio precedente [53 b i].

La lista dei temi potenzialmente rilevanti, definita attraverso i passaggi sopra descritti, conta 35 item.

### Valutazione e individuazione degli impatti materiali

La valutazione degli impatti materiali è stata condotta applicando i criteri previsti dagli ESRS per l'analisi della materialità d'impatto, considerando la severity dell'impatto (scala, ambito e irrimediabilità) e, nel caso degli impatti potenziali, anche la probabilità.

Per ciascun impatto identificato sono stati attribuiti punteggi compresi tra 1 e 4 (dove 1 = molto basso e 4 = alto). Il punteggio di materialità è stato calcolato attraverso la moltiplicazione dei fattori di valutazione (entità, ambito, irrimediabilità e probabilità) e successivamente sottoposto a una procedura di normalizzazione, per rendere comparabili gli impatti appartenenti a diverse categorie d'impatto.

Sono stati considerati materiali gli impatti che hanno superato la soglia di 22, usando come riferimento il database di "The Upright Project" ([www.uprightproject.com](http://www.uprightproject.com)) che raccoglie i dati di più di 50.000 aziende ed elabora le soglie di materialità che risultino in media rilevanti per ciascuna azienda [53 b iv].

L'analisi ha portato all'identificazione definitiva di 24 topic e sub-topic, i cui impatti sono stati successivamente classificati per tipologia (positivo/negativo; effettivo/potenziale) e per collocazione rispetto alle operazioni proprie e alla catena del valore (diretti, collegati, contributo) [53 b; b ii]. Rispetto all'esercizio precedente, è stato rilevato un topic aggiuntivo relativo alla "Gestione dei rapporti con i fornitori".

Questo assessment ha permesso di mappare gli impatti suddivisi tra diretti, collegati e contributi all'impatto [53 b; b ii].

### Valutazione e individuazione di Rischi e Opportunità

Nel Gruppo SEA l'individuazione dei rischi legati alla sostenibilità ricade sistematicamente all'interno del processo ERM, integrandosi quindi completamente

nel processo di gestione complessivo dei rischi. L'integrazione delle tematiche ESG all'interno del Risk Model agevola l'identificazione di questi rischi nel corso degli incontri di Risk Assessment col Management, permettendo l'intercettazione di quelli che potrebbero incidere sulla creazione di valore nel tempo. I rischi ESG vengono identificati al lordo delle azioni e dei presidi di mitigazione che SEA gestisce, in ottemperanza ai sistemi di gestione e alle relative normative di settore. La metodologia di valutazione e la modalità di prioritizzazione dei rischi ESG e dei rischi non legati alla sostenibilità è la medesima [53 c iii]. Il risultato finale del Risk Assessment viene portato all'attenzione del CCRS e successivamente approvato dal CdA [53 d].

Ai fini del processo di financial materiality, oltre ad acquisire le evidenze ESG del Risk Model, si tiene conto dell'esposizione ai rischi legati alle dipendenze del business da fattori ESG, quelli conseguenti all'assunzione formale, da parte della Società, di specifici obiettivi di sostenibilità e le conseguenze che possono derivare per la Società in caso di mancato o inadeguato presidio o di sottostima degli impatti riconosciuti come rilevanti a seguito del processo di impact materiality [53 a; c; e; c i].

Nel contesto della financial materiality, SEA ha valutato i rischi su un orizzonte temporale di breve (meno di 1 anno), medio (1-5 anni) e lungo (oltre i 5 anni) ad eccezione dei rischi fisici legati al cambiamento climatico per i quali il breve periodo considera l'orizzonte temporale 2021-2040 e il medio periodo considera l'orizzonte 2041-2060. Tale valutazione è avvenuta attraverso metriche sia qualitative che quantitative in grado di rappresentare anche gli effetti economico-finanziari, con una scala a quattro livelli (Molto Basso, Basso, Medio, Alto) corrispondenti a livelli crescenti di impatto per magnitudo. Sono considerate le dimensioni economico-finanziaria, ambientale, di salute e sicurezza sul lavoro, reputazionale, operativa e di safety aeroportuale [53 c ii].

Come esito del Financial Materiality Assessment sono stati individuati come rilevanti 9 rischi e 4 opportunità. Rispetto all'assessment effettuato in occasione dell'esercizio precedente è stato escluso il rischio di riduzione del fatturato del Gruppo nel lungo periodo derivante dal mancato adattamento infrastrutturale dell'aeroporto all'evoluzioni tecnologiche di propulsione elettrica o a idrogeno, in quanto l'orizzonte di introduzione di tali innovazioni è stato traslato, dalle stesse aziende del settore, più avanti nel tempo, riducendone la probabilità di accadimento.

Per quanto concerne le nuove opportunità di carattere finanziario legate al raggiungimento (o mancato raggiungimento) degli obiettivi del Contratto di Programma

relativi a i) riduzione della carbon footprint; ii) tasso di raccolta differenziata dei RSU; iii) qualità dei servizi ai passeggeri, sono state integrate con i rischi derivanti dal mancato raggiungimento dei medesimi obiettivi. È stata infine aggiunta l'opportunità di carattere finanziario legata ai progetti di efficienza energetica e installazione di capacità fotovoltaica nel sedime di Linate [48 g]. Le quattro opportunità individuate sono riferite ad elementi della contrattazione programmata (relativa alla quota di business regolamentata), che agganciano ad obiettivi di mitigazione ambientale e ad obiettivi di qualità del servizio ai passeggeri alcune premialità relative

all'applicazione delle tariffe. La valutazione di queste opportunità è integrata nel processo di gestione complessiva del business [53 f].

Si rimanda agli Allegati per un indice degli obblighi di informativa cui il Gruppo SEA ha adempiuto nella Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità e la tabella di tutti gli elementi d'informazione derivanti da altri atti legislativi dell'UE elencati nell'Appendice B dell'Allegato II della CSRD [IRO-2 56].

## **2. Informazioni Ambientali**

## EU TAXONOMY

Nell'ambito della strategia dell'Unione Europea e del Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile della Commissione Europea, un ruolo centrale è assunto dal sistema di classificazione o "tassonomia" delle attività sostenibili definito nel Regolamento (UE) 2020/852, che fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate ecosostenibili.

La Commissione europea ha sinora adottato gli atti delegati in riferimento ai seguenti obiettivi ambientali:

- Mitigazione dei cambiamenti climatici;
- Adattamento ai cambiamenti climatici;
- Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine;
- Transizione verso un'economia circolare;
- Prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
- Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Qualsiasi impresa soggetta all'obbligo di pubblicare la Rendicontazione di Sostenibilità deve includere all'interno del documento informazioni su "come" e "in che misura" le attività dell'impresa siano associate ad attività economiche considerate ecosostenibili. In accordo con quanto previsto dal Regolamento, un'attività per essere considerata "ecosostenibile" deve:

- soddisfare i criteri di contributo sostanziale definiti dal Regolamento per ciascuna tipologia di attività per almeno uno dei sei obiettivi ambientali previsti dal Regolamento;
- non arrecare danno significativo (Do No Significant Harm - DNSH) agli altri cinque obiettivi;
- rispettare le garanzie minime di salvaguardia, riconoscendo l'importanza dei diritti umani e delle norme internazionali relativamente ai diritti dei lavoratori, tassazione, concorrenza leale e corruzione.

## Obblighi di rendicontazione per le imprese non finanziarie

Le imprese non finanziarie devono rendicontare la quota del loro fatturato proveniente da prodotti o servizi

associati ad attività economiche considerate ecosostenibili, la quota delle loro spese in conto capitale (CapEx) e la quota delle spese operative (OpEx) delle stesse attività.

L'analisi sull'ammissibilità e sull'allineamento è stata effettuata da SEA per i 6 obiettivi previsti dal regolamento.

## Attività economiche ammissibili

SEA ha - per il quarto esercizio - aggiornato l'analisi delle proprie attività economiche, al fine di valutarne l'eventuale ammissibilità e allineamento agli Atti Delegati del Regolamento EU Taxonomy. L'attività di valutazione è stata basata sull'individuazione delle specifiche attività economiche riferibili al business del Gruppo SEA, sull'analisi e verifica documentale dei criteri di contributo sostanziale, dei DNSH e sulla verifica dei criteri di allineamento alle Minimum Safeguards.

Gli obiettivi ambientali presi in considerazione nell'analisi discendono dalle caratteristiche specifiche delle attività economiche corrispondenti. Pertanto, sono stati individuati come obiettivi ambientali le cui attività economiche svolte da SEA possono potenzialmente contribuire: la mitigazione dei cambiamenti climatici e la transizione verso un'economia circolare. Non è stato considerato l'obiettivo relativo all'adattamento ai cambiamenti climatici in quanto: a) il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, adottato da SEA nel 2024, non è specificamente declinato sui sottosistemi aeroportuali relativi alle attività economiche potenzialmente considerabili (4.9, 6.17 e 6.20); b) sebbene SEA abbia in corso il progetto Re-MXP che ha l'obiettivo di mitigare i rischi idrogeologici conseguenti ai cambiamenti climatici presso lo scalo di Malpensa, tali interventi sono stati avviati in assenza e a prescindere dal Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, adottato successivamente.

## Attività economiche ammissibili

Sezione	Attività	Obiettivo ambientale
3.4	Manutenzione di strade e autostrade	Transition to a Circular Economy
4.9	Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	
6.17	Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	
6.20	Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	Climate Change Mitigation
7.6	Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	
7.7	Acquisto e proprietà di edifici	

### 3.4 MANUTENZIONE DI STRADE E AUTOSTRADE

Questa attività economica è applicabile a SEA in quanto si fa riferimento a manutenzione di “piste, vie di rullaggio e piazzali degli aeroporti”. L’attività in questione genera ricavi - attraverso i diritti di concessione d’uso delle infrastrutture di volo e delle aree di stand by degli aeromobili - oltre che investimenti e spese operative collegati agli interventi di riqualifica e manutenzione.

### 4.9 TRASMISSIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

L’attività svolta da SEA si riferisce alla gestione di sistemi di distribuzione che trasportano energia elettrica in sistemi di distribuzione ad alta, media e bassa tensione. L’attività è revenue generating in quanto dal 1° gennaio 2022, con l’entrata in vigore del Sistema di Distribuzione Chiuso (SDC), SEA ha assunto il ruolo di distributore di energia elettrica per la rete. A tale attività sono connessi investimenti e spese operative legati alla manutenzione e all’upgrade di linee e cabine elettriche e gruppi elettrogeni.

### 6.17 INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO

SEA realizza, gestisce e manutiene infrastrutture per il funzionamento a zero emissioni di CO<sub>2</sub> delle operazioni proprie dell’aeroporto e per la fornitura di energia elettrica e di aria pre-condizionata agli aeromobili in sosta. L’attività genera ricavi attraverso la riscossione di diritti aeroportuali legati all’attività di gestione delle infrastrutture centralizzate. Gli investimenti riguardano la realizzazione degli impianti 400 Hz per aeromobili in sosta e delle infrastrutture di ricarica elettrica per i mezzi operativi di sedime.

### 6.20 OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA PER IL TRASPORTO AEREO

SEA svolge attività per conto di società di handling operanti nei propri aeroporti, a fronte della quale incamera ricavi (ad es. de-icing, interventi di manutenzione per terzi, trasporto passeggeri in area air-side) e sostiene investimenti e spese operative riguardanti, l’acquisto, l’esercizio e la manutenzione delle relative apparecchiature (mezzi operativi di piazzale, mezzi di trasporto passeggeri, ecc.).

### 7.6 INSTALLAZIONE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DI TECNOLOGIE PER LE ENERGIE RINNOVABILI

SEA ha sostenuto e sosterrà investimenti specifici derivanti da attività di installazione e manutenzione di un parco fotovoltaico a Linate, rispetto al quale incamera ricavi da beni in concessione.

### 7.7 ACQUISTO DI IMMOBILI ED ESERCIZIO DELLA PROPRIETÀ SU TALI IMMOBILI

SEA acquisisce ricavi derivanti da attività retail e real estate, sostenendo inoltre investimenti e costi di gestione, che possono essere considerati come “esercizio della proprietà sugli immobili”. Il “right of use” che SEA esercita sugli edifici che gestisce sulla base della concessione statale può rientrare nella definizione di “ownership”. Secondo il punto 158 delle FAQ pubblicate dalla Commissione Europea il 19 dicembre 2022, i redditi derivanti dalla proprietà di immobili - ad esempio, gli affitti - possono infatti essere considerati ai fini della Tassonomia Europea indipendentemente dalle attività che si svolgono in un edificio. La FAQ menziona in particolare i ricavi generati dai gestori aeroportuali nel corso della loro attività.

## Valutazione di allineamento all'obiettivo "Climate Change Mitigation"

La valutazione di allineamento all'obiettivo Climate Change Mitigation è stata effettuata considerando la conformità ai criteri di contributo sostanziale e ai DNSH delle attività economiche 4.9, 6.17, 6.20, 7.6 e 7.7. Di seguito si espone il risultato di tali valutazioni.

### 4.9 TRASMISSIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Vedi "Mitigation Climate Delegated Act 2020/852 - Allegato 1" pag. 89	<b>Criterio soddisfatto</b> La rete di distribuzione degli aeroporti (ASDC - Altri sistemi di distribuzione chiusa) è a sua volta interconnessa alla rete di distribuzione nazionale
<b>Do not significant harm</b>	
Climate change adaptation	<b>Criterio soddisfatto</b> Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è stato predisposto e adottato dall'azienda nel 2024
Transition to a circular economy	<b>Criterio soddisfatto</b> Le attuali condizioni generali di esecuzione di lavori di costruzione o manutenzione applicano misure specifiche per la massimizzazione del riuso, riciclo e recupero dei rifiuti generati
Pollution prevention and control	<b>Criterio soddisfatto</b> Le apparecchiature elettriche contenenti fluidi dielettrici (es. olio di isolamento) utilizzate nella rete di distribuzione (es. trasformatori isolati in olio, condensatori di potenza, ecc.) sono in origine certificati come esenti da PCB
Protection and restoration biodiversity and ecosystem	<b>Criterio soddisfatto</b> Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in riferimento ai relativi Master Plan. I relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA) contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa

### 6.17 INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Vedi "Mitigation Climate Delegated Act 2020/852 - Allegato 1" pag. 168	<b>Criterio soddisfatto</b> Gli aeroporti sono dotati di sistemi per l'alimentazione elettrica dei veicoli operanti nel sedime e per la fornitura di energia elettrica e aria pre-condizionata per gli aeromobili in sosta
<b>Do not significant harm</b>	
Climate change adaptation	<b>Criterio soddisfatto</b> Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è stato predisposto e adottato dall'azienda nel 2024
Sustainable use and protection of water and marine resources	<b>Criterio soddisfatto</b> Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in riferimento ai relativi Master Plan. I relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA) contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa

Criteria di contributo sostanziale	Esito valutazione
Transition to a circular economy	<b>Criterio non applicabile</b> L'attività non prevede la presenza di rifiuti da costruzione e demolizione. Il criterio DNSH relativo all'obiettivo Transition to a circular economy si ritiene pertanto non applicabile
Pollution prevention and control	<b>Criterio soddisfatto</b> Specifiche indicazioni e prescrizioni a riguardo sono formulate alle imprese che eseguono i lavori in ottemperanza a specifiche prescrizioni delle VIA dei Master Plan e come previsto dalle condizioni generali di contratto che prevedono la predisposizione di specifici Piani Ambientali di Cantiere
Protection and restoration biodiversity and ecosystem	<b>Criterio soddisfatto</b> Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in riferimento ai relativi Master Plan. I relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA) contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi

## 6.20 OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA PER IL TRASPORTO AEREO

Criteria di contributo sostanziale	Esito valutazione
Vedi "Amended Climate Delegated Act 2021/2139 - Allegato 1" pag. 38	<b>Criterio soddisfatto</b> Parte della flotta di veicoli per l'assistenza a terra ha una alimentazione elettrica. Inoltre, i passeggeri vengono movimentati anche attraverso bridge che sostituiscono la movimentazione degli autobus in piazzale
<b>Do not significant harm</b>	
Climate change adaptation	<b>Criterio soddisfatto</b> Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è stato predisposto e adottato dall'azienda nel 2024
Sustainable use and protection of water and marine resources	<b>Criterio soddisfatto</b> Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in riferimento ai relativi Master Plan. I relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA) contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa
Transition to a circular economy	<b>Criterio non applicabile</b> L'attività non prevede la presenza di rifiuti da costruzione e demolizione. Il criterio DNSH relativo all'obiettivo Transition to a circular economy si ritiene pertanto non applicabile
Pollution prevention and control	<b>Criterio soddisfatto</b> Specifiche indicazioni e prescrizioni a riguardo sono formulate alle imprese che eseguono i lavori in ottemperanza a specifiche prescrizioni delle VIA dei Master Plan e come previsto dalle condizioni generali di contratto che prevedono la predisposizione di specifici Piani Ambientali di Cantiere
Protection and restoration biodiversity and ecosystem	<b>Criterio soddisfatto</b> Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in riferimento ai relativi Master Plan. I relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA) contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi

## 7.6 INSTALLAZIONE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DI TECNOLOGIE PER LE ENERGIE RINNOVABILI

<b>Criteri di contributo sostanziale</b>	<b>Esito valutazione</b>
Vedi "Mitigation Climate Delegated Act 2020/852 - Allegato 1" pag. 181	<b>Criterio soddisfatto</b> Conclusa nel 2025 la realizzazione di un impianto fotovoltaico da 5,8 MWp al servizio dello scalo di Linate
<b>Do not significant harm</b>	
Climate change adaptation	<b>Criterio soddisfatto</b> Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate, predisposto e adottato dall'azienda nel 2024, soddisfa i criteri di cui all'appendice A dell'allegato 1

## 7.7 ACQUISTO DI IMMOBILI ED ESERCIZIO DELLA PROPRIETÀ SU TALI IMMOBILI

<b>Criteri di contributo sostanziale</b>	<b>Esito valutazione</b>
Vedi "Mitigation Climate Delegated Act 2020/852 - Allegato 1" pag. 182	<b>Criterio non soddisfatto</b> Nessun edificio presente nei sedimi aeroportuali alla data del 31/12/2025 è dotato di APE classe A. Le restanti casistiche previste non sono applicabili a SEA
<b>Do not significant harm</b>	
Climate change adaptation	<b>Criterio soddisfatto</b> Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate, predisposto e adottato dall'azienda nel 2024, soddisfa i criteri di cui all'appendice A dell'allegato 1

## Valutazione di allineamento all'obiettivo "Transition to a Circular Economy"

La valutazione di allineamento all'obiettivo Transition to a Circular Economy è stata effettuata considerando la conformità ai criteri di contributo sostanziale e ai DNSH dell'attività economica 3.4. Di seguito si espone il risultato di tali valutazioni.

### 3.4 MANUTENZIONE DI STRADE E AUTOSTRADE

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Vedi "Mitigation Climate Delegated Act 2020/852 - Allegato 2" pag. 44	<b>Criteri non soddisfatti</b>
<b>Do not significant harm</b>	
Climate change mitigation	<b>Criterio soddisfatto</b>
Climate change adaptation	<b>Criterio soddisfatto</b> Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate, predisposto e adottato dall'azienda nel 2024, soddisfa i criteri di cui all'appendice A dell'allegato 1
Sustainable use and protection of water and marine resources	<b>Criterio soddisfatto</b> Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi Master Plan. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi
Pollution prevention and control	<b>Criterio soddisfatto</b>
Protection and restoration biodiversity and ecosystem	<b>Criterio soddisfatto</b> Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi Master Plan. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi

## Attività economiche allineate

Ad esito della valutazione di allineamento si fornisce di seguito evidenza delle attività economiche ritenute - totalmente o parzialmente - allineate, e una sintesi dei risultati.

### Attività economiche ammissibili

Sezione	Attività	Obiettivo ambientale
4.9	Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	Climate Change Mitigation
6.17	Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	
6.20	Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	
7.6	Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	

### KPI Tassonomia 2025

	Ricavi	CapEx	OpEx
<b>Ammissibile</b>	<b>358.203.956</b>	<b>109.468.393</b>	<b>72.893.071</b>
(di cui allineata)	17.162.853	21.966.969	3.388.165
<b>Non Ammissibile</b>	<b>589.806.848</b>	<b>42.965.213</b>	<b>7.213.408</b>
<b>Totale</b>	<b>948.010.804</b>	<b>152.433.606</b>	<b>80.106.480</b>
% allineato su ammissibile	4,8%	20,1%	4,6%
% allineato su totale	1,8%	14,4%	4,2%

## Metodologia di calcolo degli indicatori

I dati di fatturato, di spese operative e di spese in conto capitale relativi alle attività ammissibili e alle attività allineate alla Tassonomia, utilizzati per il calcolo degli indicatori fondamentali di prestazione (KPI) e delle percentuali sui valori del bilancio, sono rappresentati secondo i modelli forniti nell'Allegato V del Regolamento Delegato 2023/2486, che modifica il Regolamento Delegato 2021/2178.

### REVENUES

Per il calcolo del turnover associato alla tassonomia SEA ha individuato i ricavi riconducibili alle attività mappate, identificando la parte dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi non regolati 2025, sulla base delle descrizioni dei contenuti delle attività economiche ammissibili.

La valutazione dei ricavi regolati ammissibili è stata effettuata andando a ricondurre le attività economiche considerate dalla tassonomia con i servizi regolati forniti<sup>8</sup>.

Dato che le attività individuate ai fini della tassonomia e i corrispettivi regolati non sono perfettamente coincidenti è stata applicata una logica di prevalenza, identificando i corrispettivi regolati che coincidono in gran parte con le attività economiche della tassonomia più pertinenti.

Le attività economiche maggiormente corrispondenti agli elementi dei ricavi regolati sono:

- 3.4 Manutenzione di strade e autostrade
- 6.20 Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo

- 7.7 Acquisto e proprietà di edifici.

I ricavi regolati per i quali è stata rinvenuta una significativa coincidenza con i contenuti delle attività economiche sono:

- Diritti di approdo e partenza
- Diritti di sosta
- Diritti di imbarco passeggeri
- Servizi di de-icing
- Corrispettivo per assistenza a passeggeri disabili o a mobilità ridotta (PRM).

Il calcolo dei ricavi ammissibili/allineati alla tassonomia è stato effettuato inserendo al numeratore la quota di ricavi ottenuta dalla metodologia sopra descritta e al denominatore il fatturato netto del Gruppo consolidato al 31.12.2025.

### SPESE IN CONTO CAPITALE (CAPEX)

Il calcolo relativo alle spese in conto capitale (CapEx) è stato effettuato inserendo al numeratore le attività definite come allineate e al denominatore i CapEx totali realizzati dal Gruppo.

### SPESE OPERATIVE (OPEX)

Il calcolo relativo alle spese operative (OpEx) è stato effettuato inserendo al numeratore i costi di manutenzione (esterni e interni) e di pulizia delle attività ammissibili/allineate alla tassonomia e al denominatore il totale dei costi delle medesime voci.

<sup>8</sup> Delibera n. 38/2023 - Misura 7, paragrafo 7.1.1, comma 3

## Garanzie minime di salvaguardia

Le garanzie minime di salvaguardia sono procedure attuate da un'impresa che svolge un'attività economica al fine di garantire che essa operi in linea con le linee guida OCSE destinate alle imprese multinazionali e con i Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, inclusi i principi e i diritti stabiliti dalle 8 convenzioni fondamentali individuate nella dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e dalla Carta internazionale dei diritti dell'uomo.

Le nove categorie valutate a livello di Gruppo SEA sono state le seguenti: politiche sui diritti umani, due diligence e risk assessment sui diritti umani, gestione degli impatti sui diritti umani, meccanismi di reclamo, interessi del consumatore, anticorruzione, concorrenza e fiscalità.

L'allineamento delle attività di SEA ai principi sopra citati viene garantito attraverso policy, procedure, sistemi di gestione e controllo, secondo le modalità di seguito descritte:

### Valutazione Minimum Safeguards

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
<b>STEP 0</b> <b>Condanne per violazione normativa di riferimento</b>	Sentenze di condanna per responsabilità ex D. Lgs. 231	SEA non è destinataria di sentenza di condanna in Italia o all'estero, per Responsabilità amministrativa di cui al D. Lgs. 231/2001 o normative analoghe
<b>STEP 1</b> <b>Integrazione delle pratiche di business responsabile nelle politiche e nei sistemi di gestione</b>	Adozione di un documento sull'impegno su <b>Diritti Umani/Occupazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Codice Etico (Diritti Umani, Equità, Inclusione)</li> <li>■ Codice di Condotta Fornitori</li> <li>■ Politica per la parità di Genere (UNI PdR 125)</li> <li>■ Politica Salute e Sicurezza (ISO 45001)</li> </ul>
<b>1.2</b> Tutte le policy e le procedure sono approvate dai massimi organi di governo societario (CdA, AD.DG)	Adozione di un documento sull'impegno <b>Ambiente</b>	Politica integrata Ambiente Clima ed Energia (Sistemi di gestione certificati ISO 14001, Airport Carbon Accreditation, ISO 50001)
	Adozione di un documento sull'impegno <b>Lotta alla corruzione</b>	Politica per la Prevenzione della Corruzione (ISO 37001)
<b>1.3</b> Le policy sono pubblicate sul sito corporate, dove sono descritti anche i contenuti, le procedure e le prassi adottate sui temi rilevanti	Adozione di un documento sull'impegno <b>Qualità Servizio e Tutela Consumatori</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Carta dei Servizi</li> <li>■ Politica sulla Qualità (Sistema di Gestione ISO 9001)</li> </ul>
	Adozione di un documento sull'impegno <b>Privacy e Data Protection</b>	Policy sulla Cybersecurity (Sistema di Gestione ISO 27000)
	Adozione di un documento sull'impegno <b>Concorrenza</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Policy del Gruppo SEA sullo sviluppo del traffico</li> <li>■ Procedura sugli accordi commerciali di incentivo ai vettori</li> <li>■ Procedura "Affidamento spazi commerciali"</li> </ul>
	Adozione di un documento sull'impegno <b>Fiscalità</b>	Codice Etico - Statement di condotta fiscale

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
<b>STEP 2</b> <b>Risk assessment e valutazione degli impatti</b>	<p>La Società conduce Risk Assessment basato su analisi own operations/value chain, nonché industry, geographic location e/o fattori di rischio entity specific) finalizzato a identificare le aree di rischio più significative</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Implementato un modello ERM ispirato alle principali best practice nazionali ed internazionali che si basa su un approccio esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per la Società</li> <li>■ Il risk model è strutturato in quattro categorie: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ rischi di contesto esterno</li> <li>■ rischi operativi e di business</li> <li>■ rischi finanziari</li> <li>■ rischi legali e di compliance</li> </ul> </li> <li>■ Nel 2019 sono state esplicitate le aree di rischio in ambito ESG che potrebbero compromettere la creazione di valore nel tempo dell'azienda e dei propri stakeholder</li> <li>■ Gli eventi individuati nel risk assessment sono valutati e prioritizzati sulla base di metriche quali-quantitative in termini di impatto, probabilità di accadimento e maturità del sistema di gestione del rischio stesso. La valutazione tiene in considerazione le azioni di mitigazione in essere a presidio dei singoli eventi di rischio</li> <li>■ L'impatto è valutato su 4 dimensioni: economico-finanziaria, HSE (Health, Safety, Environment), reputazionale, operativa</li> </ul>
	<p>A seguito del Risk Assessment la Società ha individuato rischi/impatti negativi significativi, effettivi o potenziali, relativi a own operations, o cui ha contribuito (o potrebbe contribuire) mediante value chain, o a cui è "direttamente collegata"</p>	<p>A seguito di Risk Assessment e di Double Materiality Assessment condotte nel 2025 la Società ha individuato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 13 impatti negativi di tipo ambientale</li> <li>■ 5 impatti negativi di tipo sociale</li> <li>■ 6 rischi di tipo ambientale</li> <li>■ 2 rischi di tipo sociale</li> <li>■ 1 rischio di governance</li> </ul>
	<p>Nell'ambito del Risk Assessment la Società consulta i propri stakeholder rilevanti o coinvolti dai rischi/impatti identificati (es. personale, fornitori, clienti, comunità)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nel processo di Risk Assessment non è prevista la consultazione degli stakeholder esterni rilevanti</li> <li>■ Nel processo di Double Materiality Assessment gli stakeholder rilevanti vengono coinvolti per la mappatura degli impatti</li> </ul>
	<p>La Società aggiorna il Risk Assessment con cadenza periodica, al fine di rivalutare i rischi/impatti a intervalli regolari</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La Società aggiorna annualmente la mappa dei principali rischi attraverso il processo di Risk Assessment</li> </ul>
<b>STEP 3</b> <b>Azioni di prevenzione, mitigazione o cessazione degli impatti negativi individuati</b>	<p>La Società, a valle della conduzione del Risk Assessment/Analisi del contesto/Analisi di materialità, ha identificato rischi/impatti negativi significativi effettivi (o potenziali) e ha attivato misure di prevenzione, mitigazione o cessazione nei seguenti ambiti</p>	<p>La Società implementa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Azioni di prevenzione, mitigazione o cessazione nell'ambito delle attività previste dai sistemi di gestione adottati per ciascun tema: ISO 14001, ISO 37001, ISO 27001, ISO 45001, Airport Carbon Accreditation</li> <li>■ Piani di intervento finalizzati alla prevenzione/mitigazione degli impatti dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture e sulla continuità delle operazioni (Piano di Adattamento Climatico)</li> <li>■ Adozione di Protocolli di attuazione delle Politiche</li> <li>■ Formazione efficace di lavoratori, dipendenti e organi direttivi</li> <li>■ Modifica delle attività operative (limitazioni delle attività in fasce orarie sensibili e sperimentazioni di rotte di decollo alternative per limitare i disagi acustici per i residenti)</li> <li>■ Investimenti nel miglioramento dell'efficienza energetica di infrastrutture e attrezzature</li> <li>■ Inserimento di clausole nei contratti commerciali con i fornitori</li> <li>■ Implementazione di screening/sistemi di rating dei fornitori attraverso: processo di qualifica all'Albo Fornitori, assegnazione di rating ESG</li> </ul>

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
<b>STEP 4</b> <b>Monitoraggio e implementazione dei risultati</b>	La Società ha adottato sistemi di monitoraggio delle azioni di prevenzione, mitigazione, cessazione intraprese per valutarne l'efficacia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementati processi di monitoraggio nell'ambito delle attività previste dai sistemi di gestione adottati: ISO 14001, ISO 37001, ISO 27001, ISO 45001, Airport Carbon Accreditation, UNI PdR 125/2022</li> <li>Monitorate e seguite l'implementazione e l'efficacia delle azioni conducendo revisioni periodiche interne dei risultati conseguiti, comunicandoli ai livelli pertinenti all'interno dell'impresa</li> </ul>
	La Società ha coinvolto gli stakeholder rilevanti interessati (es. personale, fornitori, clienti, comunità) per raccogliere feedback sull'efficacia del monitoraggio delle azioni di prevenzione, mitigazione, cessazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementate indagini interne (Survey sul clima interno, survey per la valutazione dei servizi di welfare erogati, survey sulla percezione della cultura D&amp;I)</li> <li>Implementate indagini esterne (Customer Satisfaction Index, Airport Service Quality, Stakeholder Survey, Mystery Shopping)</li> </ul>
	La Società riporta gli esiti delle attività di monitoraggio ai vertici aziendali e conduce periodicamente un riesame delle prestazioni	Gli esiti delle attività di monitoraggio effettuate in connessione con la conduzione di Sistemi di Gestione certificati vengono riportati all'attenzione dei vertici aziendali attraverso i meeting di Riesame della Direzione
<b>STEP 5</b> <b>Meccanismi di segnalazione e processi di rimedio</b>	La Società implementa un sistema di segnalazione dedicato a tutti gli stakeholder interni ed esterni all'azienda (es. personale, fornitori, clienti, comunità)	<p><b>Istituito un sistema di whistleblowing</b></p> <p>Chiunque può effettuare una segnalazione, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dipendenti della Società e i componenti degli organi di amministrazione e controllo</li> <li>Stakeholder e/o persone che intrattengono/hanno intrattenuto o intendono intrattenere rapporti di lavoro, di collaborazione o d'affari con SEA</li> <li>Prese in considerazione sia le segnalazioni in cui l'identità del segnalante sia manifesta sia le segnalazioni anonime e si garantisce ai segnalanti le tutele di legge previste</li> <li>La segnalazione deve essere inviata agli Organi competenti: Comitato Etico, Organismo di Vigilanza, Direzione Auditing di SEA, Presidente del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità</li> </ul> <p><b>Canali interni e modalità di segnalazione</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Piattaforma whistleblowing</li> <li>Posta ordinaria</li> <li>Incontro diretto con gli organi competenti per il tramite della Direzione Internal Audit</li> </ul>
	La Società adotta un processo strutturato per la gestione tempestiva delle segnalazioni ricevute	<p>Il processo operativo di gestione della segnalazione si articola nelle seguenti fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ricezione e verifica preliminare</li> <li>Istruttoria</li> <li>Definizione di un "action plan"</li> <li>Reporting</li> <li>Monitoraggio</li> <li>Archiviazione</li> </ul> <p>I dati afferenti alla generalità del segnalante (ove disponibili), di eventuali soggetti segnalati e i contenuti della segnalazione, sono sempre trattati con il massimo riserbo ed esclusivamente dagli Organi competenti</p>
	La Società ha ricevuto segnalazioni da parte di stakeholder interni o esterni all'azienda in merito a potenziali violazioni	Ricevute n. 26 segnalazioni da stakeholder interni in merito a potenziali violazioni, delle quali 22 sono state chiuse con riscontro fornito al segnalante e 4 in corso di verifica
A seguito della ricezione della segnalazione di cui al punto precedente, la Società ha attivato gli strumenti per rimediare alle potenziali violazioni	Nessun nuovo intervento attivato nel 2025	

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
<b>STEP 6 Comunicazione</b>	La Società formalizza all'interno di un documento (es. Report di Sostenibilità annuale, Report tematico) o sul proprio sito web il processo di dovuta diligenza (Step 2, Step 3, Step 4) e i processi di rimedio (Step 5)	Formalizzazione all'interno della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità del processo di due diligence e dei processi di rimedio
	La Società formalizza all'interno di un documento (es. Report di Sostenibilità annuale, Report tematico) o sul proprio sito web le comunicazioni in merito alle condanne ricevute	Formalizzazione all'interno della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità annuale e sul sito corporate le comunicazioni in merito alle condanne ricevute

## QUOTA DEL FATTURATO DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE E AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

Anno finanziario 2025	Criteri per Contributo Sostanziale									Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)									Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione
	Codice (a)	Ricavi assoluti (€ in migliaia)	Quota di ricavi, anno 2025	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di ricavi allineati alla tassonomia o ammissibile, anno fiscale 2025			
<b>Attività economiche</b>																				
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																				
<b>A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)</b>																				
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	5.969	0,6%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17 CCM	2.571	0,3%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%		
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	4.562	0,5%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%		
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per energie rinnovabili	7.6 CCM	4.062	0,4%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%	A	
<b>Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)</b>		<b>17.163</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,8%</b>														<b>0%</b>		
di cui abilitante		4.062	0,4%																A	
di cui di transizione		0	0%																	
<b>A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)</b>																				
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	17.386	1,8%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Y	Y	Y	Y	-	Y	Y	Y	2,8%		
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	23.717	2,5%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	3,2%		
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	299.938	31,6%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	31,1%		
<b>Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)</b>		<b>341.041</b>	<b>36,0%</b>	<b>34,1%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,8%</b>	<b>-</b>									<b>37,8%</b>		
<b>A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)</b>		<b>358.204</b>	<b>37,8%</b>	<b>36,0%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,8%</b>	<b>-</b>									<b>37,8%</b>		
<b>B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI</b>																				
<b>Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia</b>		<b>589.807</b>	<b>62,2%</b>																	
<b>Totale (A+B)</b>		<b>948.011</b>	<b>100%</b>																	

## Quota di fatturato/Fatturato totale

	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	1,8%	36,0%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	1,8%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

## QUOTA DELLE SPESE IN CONTO CAPITALE (CAPEX) DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE E AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

Anno finanziario 2025	Codice (a)	Capex assoluti (€ in migliaia)	Quota di Capex, anno 2025	Criteri per Contributo Sostanziale						Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)						Quota di Capex allineata alla tassonomia o ammissibile, anno fiscale 2025	Categoria attività abilitativa	Categoria attività transitoria	
				Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi				Garanzie minime di salvaguardia
<b>Attività economiche</b>																			
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																			
<b>A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)</b>																			
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	3.133	2,1%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17 CCM	4.173	2,7%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%	
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	10.762	7,1%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%	
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per energie rinnovabili	7.6 CCM	3.899	2,6%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	3,2%	A
<b>Capex di attività ambientalmente sostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)</b>		21.967	14,4%	14,4%														3,2%	
di cui abilitante		3.899	2,6%															0%	A
di cui di transizione		0	0%																
<b>A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)</b>																			
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	18.235	12,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Y	Y	Y	Y	-	Y	Y	Y	23,5%	
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	2.518	1,7%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	1,2%	
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	66.749	43,8%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	35,9%	
<b>Capex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)</b>		87.501	57,4%	45,5%	-	-	-	12,0%	-									65,7%	
<b>A. Capex delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)</b>		109.468	71,8%	59,9%	-	-	-	12,0%	-									68,9%	
<b>B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI</b>																			
<b>Capex delle attività non ammissibili alla tassonomia</b>		42.965	28,2%																
<b>Totale (A+B)</b>		152.434	100%																

## Quota di CapEx/Capex totali

	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	14,4%	59,9%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	12,0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

## QUOTA DELLE SPESE OPERATIVE (OPEX) DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE E AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

Anno finanziario 2025	Anno			Criteri per Contributo Sostanziale						Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)						Opex allineata alla tassonomia o idonea, anno fiscale 2025	Categoria attività abilitativa	Categoria attività transitoria
	Codice (a)	Opex assoluti (€ in migliaia)	Quota di Opex, anno 2025	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi			
<b>Attività economiche</b>																		
<b>A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA</b>																		
<b>A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)</b>																		
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	2.689	3,4%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%	
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	699	0,9%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%	
<b>Opex delle attività ambientalmente sostenibili (allineati alla tassonomia) (A.1)</b>		3.388	4,2%	4,2%													0%	
di cui abilitante		0	0%														0%	
di cui di transizione		0	0%															
<b>A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)</b>																		
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	9.303	11,6%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Y	Y	Y	Y	-	Y	Y	12,6%	
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	20.248	25,3%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	28,7%	
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	39.954	49,9%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	47,2%	
<b>Opex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)</b>		69.505	86,8%	75,2%	-	-	-	11,6%	-								91,7%	
<b>A. Opex delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)</b>		72.893	91,0%	79,4%	-	-	-	11,6%	-								91,7%	
<b>B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI</b>																		
<b>Opex delle attività non ammissibili alla tassonomia</b>		7.213	9,0%															
<b>Totale (A+B)</b>		80.106	100%															

## Quota di Opex/Opex totali

	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	4,2%	79,4%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	11,6%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

## Attività legate al Gas e al Nucleare

In conformità con il Regolamento 2021/2178 e in luce dei chiarimenti della Commissione, si riporta Il Template 1 dell'Allegato XII al Regolamento Delegato 2021/2178 relativo alle attività della Società.

## ATTIVITÀ LEGATE ALL'ENERGIA NUCLEARE

1.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
2.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	NO
3.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO
4.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
5.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/ freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
6.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	NO

## E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI

### Strategia

#### PIANO DI TRANSIZIONE PER LA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI [E1-1]

Le misure di decarbonizzazione della Strategia Energetica, approvata dal CdA nel 2023 [E1-1 16 i], costituiscono il piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici. Entrambi gli aeroporti di SEA hanno conseguito nel 2021 il livello 4+ Transition del Programma ACA, rilasciato a fronte di un piano di riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2, che porterà gli scali al 2030 ad avere un livello emissivo inferiore del 96% rispetto a quello del 2010, oltre che di impegni sul fronte della collaborazione con altri operatori aeroportuali per la gestione delle emissioni di Scope 3. Nel giugno 2025 è stata aggiornata la curva di decarbonizzazione e avviato il processo verso una nuova politica aziendale per l'acquisto di carbon credit [E1-1 14].

La Strategia Energetica declina nell'orizzonte 2024-2030 le curve dei consumi e delle emissioni di SEA, che incorporano una valutazione delle emissioni di GES "bloccate" di Scope 1 e Scope 2. Tali emissioni sono residuali e risultano connesse a specifiche tecnologie e materiali necessari all'attività aeroportuale (prodotti refrigeranti per apparecchiature elettriche, prodotti anti-ghiaccianti per aeromobili, piste e piazzali). Complessivamente incidono per circa il 4% del totale delle emissioni Scope 1 e Scope 2; al fine del conseguimento dell'obiettivo Net Zero saranno gestite tramite crediti di carbonio, nello specifico carbon removals [E1-1 16 d].

Il settore di SEA è incluso negli indici di riferimento dell'UE allineati con l'Accordo di Parigi [E1-1 16 g]. Il suddetto target di riduzione delle emissioni è stato fissato in linea con i criteri del Livello 4+ Transition dell'ACA che prevede la definizione di un obiettivo che permetterà di raggiungere la limitazione del riscaldamento globale a +1,5 °C in linea con l'accordo di Parigi, come richiesto. Si rimanda al paragrafo "Riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 e gestione delle emissioni di Scope 3" di questo capitolo per un approfondimento [E1-1 16 a].

Le misure per ottenere questi risultati sono presentate nel paragrafo "Misure di decarbonizzazione" di questo capitolo. Queste verranno progressivamente integrate e sviluppate per poter comporre un quadro di interventi ed investimenti in grado di garantire l'ottenimento

dell'obiettivo [E1-1 16 j]. Le principali leve di decarbonizzazione sono: l'efficienza energetica, l'elettrificazione, il passaggio ad altri combustibili con minore contributo carbonico e l'uso di energia da fonti rinnovabili. Si rimanda al paragrafo "Mitigazione dei cambiamenti climatici e gestione dell'energia" per maggiori approfondimenti [E1-1 16 b].

La Strategia Energetica considera anche cambiamenti di servizi e attività fino al 2030: l'espansione di Malpensa Terminal 1, con l'incremento delle emissioni, e l'abbattimento di edifici di servizio per la realizzazione del Linate Airport District, con riduzione delle emissioni a parità di volume edificato.

La Strategia guida le scelte di consumo e di approvvigionamento fino al 2030, seguendo le best practice aeroportuali europee quali il modello "Sustainable Strategy for Airport" proposto da ACI Europe, le policy e i framework sulla sostenibilità dell'industria internazionale del trasporto aereo (EU Pact for Sustainable Aviation, Destination 2050), nonché gli obiettivi internazionali di sostenibilità (SDGs) [E1-1 16 c].

Non si comunicano obiettivi o piani volti ad allineare le attività economiche (ricavi, CapEx, OpEx) ai criteri fissati nel regolamento delegato 2021/2139 della Commissione [E1-1 16 e].

Il Piano Industriale Integrato 2025-2029 ha identificato l'adattamento ai cambiamenti climatici come un pilastro di business strategico, ottimizzando l'utilizzo dell'infrastruttura esistente al fine di incrementare la resilienza dello scalo di Malpensa agli eventi climatici estremi. Nel 2024 il Gruppo SEA ha elaborato il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PACC), che ha identificato una serie di interventi infrastrutturali nello scalo e l'attivazione di un sistema di monitoraggio intelligente. Accanto alle misure di adattamento, SEA ha integrato tali interventi con le azioni previste nel piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici assicurando coerenza e complementarità tra riduzione dell'impronta emissiva e aumento della resilienza operativa [E1-1 16 h].

#### IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE [E1-SBM-3]

I rischi risultati materiali a valle dell'analisi di doppia rilevanza possono essere categorizzati come di seguito:

## Rischi fisici:

- Rischio di perdita di ricavi a causa delle interruzioni delle attività per eventi di natura eccezionale (es. eventi climatici estremi).

## Rischi di transizione:

- Rischi di transizione derivanti da un'evoluzione legislativa sulle emissioni (es. carbon tax) che potrebbe causare un incremento dei prezzi dei voli, con conseguente riduzione dei volumi di traffico, nonché un aumento dei costi operativi del Gruppo;
- Rischio economico dovuto all'aumento dei costi dei fornitori, legato alla loro dipendenza dalle fonti fossili;
- Rischio economico e strategico causato dalla dipendenza dalle risorse energetiche (fonti fossili), che sono scarse e potrebbero essere disincentivate negli anni;
- Rischio di carattere finanziario legato al mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione della carbon footprint di Scope1 e 2, inseriti nel Contratto di Programma [SBM-3 18].

L'analisi di resilienza ai rischi fisici, comprensiva della valutazione degli scenari climatici, è stata sviluppata nell'ambito dei Piani di Adattamento al Cambiamento Climatico<sup>9</sup> (PACC) redatti per gli aeroporti di Linate e Malpensa e si focalizza sui rischi fisici connessi ai cambiamenti climatici, mentre non include la valutazione dei rischi di transizione [SBM-3 19 b].

L'obiettivo principale è garantire la continuità operativa in vari scenari climatici futuri, affrontando vulnerabilità infrastrutturali, operative e ambientali. Il PACC è stato progettato in modo completo per proteggere gli aeroporti dai rischi fisici posti dai cambiamenti climatici e rappresenta un valido strumento programmatico per

affrontare e mitigare in modo mirato le vulnerabilità associate alle condizioni climatiche in evoluzione.

SEA nel redigere il Piano ha adottato le raccomandazioni dell' European Aviation Climate Change Adaptation Working Group, guidato da Eurocontrol ed ACI Europe. Il gruppo di lavoro ha l'obiettivo di coadiuvare i gestori aeroportuali nell'individuare un approccio complessivo nella gestione dei rischi fisici legati al clima. Il processo metodologico adottato per la redazione dei PACC è stato articolato in diverse fasi:

- fase iniziale di identificazione dei futuri scenari climatici;
- fase dedicata all'analisi del rischio climatico, condotta attraverso l'individuazione dei potenziali impatti e la loro valutazione in termini di rischio, considerando la probabilità di accadimento e la severità dei danni;
- fase di sviluppo di specifiche azioni di mitigazione dei rischi;
- fase finalizzata alla definizione e validazione di obiettivi di adattamento, alla valutazione periodica dell'effettiva attuazione delle azioni e all'aggiornamento del Piano.

Al fine di adottare un approccio prudenziale che consideri i rischi più rilevanti e le loro potenziali conseguenze sulle infrastrutture e sulle operazioni aeroportuali, l'analisi di resilienza ha utilizzato lo scenario climatico più severo, rappresentato dal RCP 8.5<sup>10</sup> al 2040 [IRO-1 20 b; b i]. Il PACC sarà sottoposto a revisione quinquennale, eventualmente riallineando l'analisi dei rischi sulla base degli scenari climatici ed emissivi aggiornati [RA 7 a].

Nel PACC le proiezioni climatiche sono state eseguite su due orizzonti temporali: 2040, per il breve termine, e 2060 per il medio termine<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Nel PACC gli elementi potenzialmente esclusi sono i seguenti: i) catena del valore a monte: fornitori di beni e servizi, come materiali utilizzati per la manutenzione e le costruzioni aeroportuali; ii) operazioni proprie: gli impatti economici connessi ai rischi fisici da cambiamento climatico sono stati solo preliminarmente stimati, in particolare su asset aeroportuali, sugli impianti di condizionamento e sul consumo energetico a lungo termine; iii) catena del valore a valle: impatti di dettaglio su partner commerciali come compagnie aeree e operatori logistici, che potrebbero subire effetti derivanti da interruzioni del servizio causate da eventi climatici estremi [SBM-3 19 a] [RA 6] [RA 7c].

<sup>10</sup> Lo scenario RCP 8.5 rappresenta un caso di "business as usual" a livello globale con alte emissioni di gas serra, in cui non vengono adottate significative misure di mitigazione climatica. Considerando i pericoli potenzialmente più severi, lo scenario minimizza il rischio di sottovalutazione delle possibili conseguenze dei cambiamenti climatici [RA 13 b]. Il documento raccoglie la conoscenza scientifica più attuale in materia di cambiamento climatico [RA 13 a]: garantisce proiezioni regionali ad alta risoluzione e livelli di confidenza definiti per i maggiori trend climatici, incorporando al tempo stesso l'evoluzione dei macro-fattori di tipo politico, economico e sociale [RA 13 c] e delinea scenari di cambiamenti climatici futuri basati su diversi livelli di emissioni di gas serra, utilizzando i percorsi RCP 4.5 e RCP 8.5. Questi scenari consentono di valutare le possibili variazioni delle temperature, delle precipitazioni e degli eventi estremi come parte dell'analisi di rischio climatico. Gli intervalli temporali sono utilizzati per confrontare le anomalie climatiche rispetto al periodo di riferimento 1986-2005, utilizzato per rappresentare le condizioni di base-line, ricostruite tramite i dati monitorati dalle stazioni meteorologiche regionali lombarde, al fine di esaminare l'evoluzione dei cambiamenti climatici nel tempo. Le proiezioni climatiche, sviluppate sulla base degli scenari emissivi RCP 4.5 (scenario intermedio) ed RCP8.5 (scenario business as usual) così come definiti dall'IPCC, sono state elaborate a livello sito-specifico considerando i dati desunti dal "Rapporto sugli indici e le proiezioni climatiche per la rappresentazione dei cambiamenti climatici attesi" edito da ARPA Lombardia nel 2021, e proiettate al 2040 e al 2060 [RA 13 d].

<sup>11</sup> Tali proiezioni sono state elaborate sulla base dei dati disponibili e desunti dal Sixth Assessment Report on Climate Change pubblicati dal IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) nel 2023.

Rispetto all'obiettivo dell'Accordo di Parigi (RCP 1.9 che prevede al 2100 +1,5°C), su cui si è basata la Strategia Energetica e l'obiettivo Net Zero, il PACC adotta un orizzonte temporale al 2040. Ne consegue che, pur condividendo l'obiettivo comune di promuovere la resilienza e la sostenibilità, gli orizzonti temporali delle due strategie adottate dal Gruppo SEA risultano distinti. Mentre la Strategia Energetica si focalizza su un intervento mirato alla riduzione delle emissioni nel breve termine, il PACC si concentra sull'analisi e sulla gestione dei rischi climatici a medio-lungo termine. Questa differenziazione consente a SEA di affrontare in maniera complementare sia le sfide immediate legate alla transizione energetica, sia quelle future legate agli impatti climatici sulle infrastrutture e sulle operazioni aeroportuali [RA 7 b].

Una volta definiti gli scenari climatici futuri, sono stati individuati gli impatti climatici prevedibili<sup>12</sup> e, di conseguenza, gli asset e gli ambiti aeroportuali maggiormente rilevanti e potenzialmente esposti a tali impatti. I livelli di rischio sono stati valutati combinando la severità del danno con la probabilità attesa del suo verificarsi. Questo approccio metodologico è coerente con le linee guida internazionali fornite dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO)<sup>13</sup> e da ENAC<sup>14</sup> e con il quadro di riferimento definito da Eurocontrol e ACI Europe nel documento 'Adapting European Aviation to a Changing Climate: Guidance on Risk Assessment and Adaptation', sviluppato in collaborazione con l'European Aviation Climate Change Adaptation Working Group di cui SEA è membro attivo. Le proiezioni climatiche prevedono inverni più miti, estati più calde ed eventi di piogge estreme. Si prevede anche un incremento delle piogge intense, che potrebbe sovraccaricare le infrastrutture di drenaggio delle acque, e una maggiore frequenza di temporali con forti venti [SBM-3 19 c].

Al 2040, per Malpensa gli impatti climatici caratterizzati da livello di rischio significativo sono i seguenti dieci [SBM-3 19 c]:

- Aumento del rischio incendio da materiale infiammabile (es. superamento del flashpoint del carburante nelle giornate calde);
- Danni da surriscaldamento alle infrastrutture;
- Surriscaldamento degli edifici operativamente significativi;

- Aumento della domanda energetica per il raffrescamento durante l'estate che comporta un aumento della spesa energetica e delle emissioni;
- Stress termico per il personale, in particolare per coloro che svolgono ruoli altamente fisici;
- Impatti sulla salute e sul comfort termico dovuti a ondate di calore per il personale e per i passeggeri all'interno dei terminal e sugli aeromobili nei piazzali;
- Allagamenti localizzati dovuti a piogge intense che mandano in crisi il sistema di drenaggio delle acque meteoriche;
- Danni diretti alle infrastrutture e alla operatività dovuti a precipitazioni estreme;
- Danni diretti alle infrastrutture e alla operatività dovuti a tempeste;
- Venti forti durante tempeste che possono causare danni a infrastrutture e alla operatività.

Per Linate, ai dieci impatti climatici a rischio più rilevante considerati per Malpensa si aggiunge il seguente [SBM-3 19 c]:

- Possibili esondazioni del fiume Lambro dovute a piene con tempi di ritorno di 200 e 500 anni.

Nel PACC le azioni di mitigazione del rischio sono state sviluppate attraverso un processo partecipativo che ha coinvolto tutti i principali dipartimenti operativi dell'aeroporto, quali safety aeroportuale, operations, manutenzione, sviluppo infrastrutture e gestione ambientale. Le misure che SEA ha già implementato o sta implementando sono state individuate durante i Climate Workshops, che hanno coinvolto tutti gli stakeholder interni in discussioni collaborative per valutare i rischi climatici e definire interventi adeguati. Le azioni di mitigazione del rischio sono ambiziose ma mirate, con l'intento di rafforzare la resilienza delle infrastrutture aeroportuali, garantire la sicurezza e l'efficienza delle operazioni e ridurre al minimo l'impatto ambientale. Le azioni di mitigazione del rischio proposte comprendono studi di fattibilità idraulici ed energetici, analisi e monitoraggi continui, aggiornamenti di procedure operative e standard progettuali, integrazioni della resilienza climatica nei Master Plan aeroportuali, e implementazioni di sistemi integrati e predittivi di gestione. La definizione

<sup>12</sup> Gli impatti sono stati determinati a partire dall'individuazione dei pericoli acuti e cronici, quali: incendio di incolto, ondata di calore, ondata di freddo/gelata, forti precipitazioni, inondazioni, siccità (solo per Linate), tempesta, cicloni, uragani, tifoni, variabilità della temperatura, stress termico [RA 11 a].

<sup>13</sup> Climate Change: Climate Risk Assessment, Adaptation and Resilience - 2022; Safety Management Manual 4th edition 2018

<sup>14</sup> Linee Guida per la elaborazione e valutazione del safety risk assessment LG-2021/001-GEN

delle priorità per l'attuazione delle azioni di mitigazione è guidata dai risultati dell'analisi del rischio. Il PACC si concentra nell'affrontare prima i rischi più gravi e probabili, garantendo che gli aspetti più critici delle operazioni e delle infrastrutture aeroportuali siano protetti. Questa scala di priorità assicura che le risorse siano allocate in modo efficace. Al centro dell'adattamento ai cambiamenti climatici c'è il Progetto Malpensa Resiliente (Re-MXP); progetto quinquennale, iniziato a novembre 2021, elaborato da SEA e cofinanziato nell'ambito del progetto europeo CEF 2 Transport, descritto nel paragrafo "Azioni nel Progetto Re-MXP" di questo capitolo [RA 7 c].

A partire dal 2025, l'entità degli interventi infrastrutturali e impiantistici necessari per mitigare il rischio derivante dal cambiamento climatico viene valutata attraverso la redazione di studi e progetti che incorporano le linee guida del PACC. Viene altresì verificata puntualmente la possibilità di accedere a finanziamenti o cofinanziamenti della Commissione Europea, come già avvenuto per il progetto Re-MXP, l'iniziativa messa in atto da SEA per gestire il rischio di adattamento ai cambiamenti climatici di Malpensa [SBM-3 19 b] [RA 8 b].

## Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

### DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI AL CLIMA [E1-IRO-1]

#### Processo di individuazione degli impatti sui cambiamenti climatici

SEA ha valutato i suoi impatti effettivi sui cambiamenti climatici grazie alla misurazione dell'inventario delle emissioni di Scope 1 e di Scope 2 e alla stima delle emissioni di Scope 3 che determinano il contributo di

SEA al cambiamento climatico [20 a; RA 9]. Fra i suoi impatti SEA ha individuato anche il consumo di energia per lo svolgimento delle operazioni proprie, sotto forma di combustibili per la mobilità intra-sedime, energia elettrica per l'alimentazione delle apparecchiature e l'illuminazione, e l'energia termica per riscaldamento/raffrescamento degli ambienti.

#### Processo di individuazione dei rischi fisici

L'analisi di doppia rilevanza ha rilevato un rischio di perdita di ricavi a causa delle interruzioni delle attività per eventi climatici estremi con conseguenze di lunga durata.

Gli eventi climatici estremi che generano il rischio fisico sono stati individuati attraverso il PACC che guida la pianificazione strategica e finanziaria per la gestione del rischio climatico [IRO-1 20 b ii; RA 11 a; b; c; d; RA 13 a]. Si rimanda al paragrafo "Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale" di questo capitolo per un approfondimento sul PACC.

Il rischio è stato valutato nell'ERM per probabilità e severità fin dove il sistema permette, ossia a 5 anni (medio termine), includendo nel perimetro di analisi anche questo rischio il cui potenziale verificarsi supera il periodo di pianificazione [RA 11 b; c].

Ipotesi di dettaglio in materia climatica, come ad esempio quelle derivanti dall'adozione di parametri basati sui modelli IPCC, non vengono elaborate nell'ambito del Bilancio Consolidato di SEA, poiché tali strumenti sono tipicamente impiegati per analisi prospettiche e non per la rendicontazione di un esercizio passato. Il Bilancio Consolidato di SEA rappresenta in modo veritiero e corretto i fatti e gli eventi occorsi nell'ultimo esercizio o derivanti da esercizi precedenti, utilizzando quindi un approccio "a consuntivo" e non "prospettico". Inoltre, i fondi rischi e oneri non contengono riferimenti espliciti a scenari climatici di dettaglio, in quanto, secondo lo IAS 37, un fondo deve essere rilevato quando un'entità

ha un'obbligazione in corso quale risultato di un evento passato e può essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione [RA 15].

### Processo di individuazione delle opportunità e dei rischi di transizione

Il processo di individuazione dei rischi di transizione e delle opportunità è stato sviluppato rispettivamente mediante l'analisi di doppia rilevanza e la stesura del Contratto di Programma. Non sono stati considerati scenari climatici [20 c; 21; RA 12 c; 13].

Il Risk Assessment ERM [IRO-1 20 c i], i cui risultati sono stati utilizzati nell'analisi di doppia rilevanza, ha passato al vaglio tutti gli attivi e le attività del Gruppo SEA. Gli eventi di transizione sono stati individuati nel breve, medio e lungo periodo. Si precisa, tuttavia, che questi eventi sono stati valutati in termini di probabilità ed entità entro 5 anni, ossia nel breve e medio periodo [RA 12 a], con il supporto delle funzioni aziendali competenti rispetto alle dimensioni economico-finanziaria, ambientale, salute e sicurezza sul lavoro, reputazionale, operativa e di safety aeroportuale [IRO-1 20 c ii]. I rischi di transizione e i relativi eventi sono quelli già esposti nel paragrafo "Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale" del presente capitolo.

Il Contratto di Programma contempla una opportunità legata ad una premialità tariffaria correlata anche al raggiungimento del target di riduzione delle emissioni del Gruppo SEA, compatibile con le limitazioni del riscaldamento globale a +1,5°C. Un'altra opportunità è stata individuata in merito ai progetti di efficienza energetica e installazione di capacità fotovoltaica nel sedime di Linate [IRO-1 20 c i; RA 12 a].

Nell'ambito della stesura della Strategia Energetica sono stati declinati strumenti, obiettivi e tempistiche. Non sono state individuate attività aziendali incompatibili con la transizione verso un'economia neutrale dal

punto di vista climatico. Si rimanda al paragrafo "Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici" e al paragrafo "Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale" di questo capitolo per un approfondimento [E1-1 21; RA 12 d].

## Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]

Il Gruppo SEA si impegna a ridurre in modo significativo le emissioni sotto il proprio controllo, sia dirette (Scope 1) che indirette (Scope 2), per conseguire l'obiettivo Net Zero entro il 2030 per entrambi gli aeroporti. Questo impegno è sancito nella Politica Ambientale ed Energetica che affronta in modo integrato le sfide legate al cambiamento climatico [E1-2 25].

SEA garantisce la conformità ai requisiti normativi e agli standard applicabili riguardanti l'ambiente e l'efficienza energetica - inclusi schemi e certificazioni volontarie e condizioni dei processi autorizzativi ambientali - e supporta soluzioni per migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale delle infrastrutture aeroportuali. Attraverso una partecipazione attiva ai programmi finanziati europei e nazionali, il Gruppo SEA promuove la transizione energetica in tutte le sue declinazioni, sia per le proprie attività che per quelle degli operatori. La transizione all'elettrico del parco mezzi e la sperimentazione di soluzioni a zero emissioni per le attrezzature aeroportuali, incluso l'impiego di idrogeno, fanno parte di questa strategia. Inoltre, si impegna a supportare le terze parti che operano nei propri aeroporti nella riduzione delle loro emissioni (Scope 3).

La Politica sottolinea il supporto all'introduzione dei combustibili aeronautici sostenibili (SAF) e ai contributi per la costruzione delle roadmap nazionali ed europee. Relativamente alle emissioni legate all'accessibilità,

l'impegno si concentra sullo sviluppo di infrastrutture che consentano lo shift modale verso il trasporto collettivo a basse emissioni (treno e metropolitane), integrato con infrastrutture di ricarica destinate all'utenza aeroportuale. SEA opera, inoltre in modo da minimizzare gli impatti e cogliere le opportunità regolatorie e finanziarie offerte dal crescente focus sulla sostenibilità [MDR-P 65 a].

La Politica sancisce l'impegno di SEA anche verso gli aspetti ambientali per la salvaguardia del territorio, con particolare riferimento alla minimizzazione degli impatti legati alla gestione idrica, alle emissioni acustiche e inquinanti, e alla gestione dei rifiuti. L'approccio di SEA alla sostenibilità ambientale passa, infatti, anche dal coinvolgimento attivo di tutti gli attori del sistema aeroportuale attraverso un ascolto e una comunicazione trasparente con interlocutori, nonché una partecipazione proattiva a programmi nazionali e internazionali [MDR-P 65 e].

La Politica Ambientale ed Energetica, consultabile sul sito internet di SEA - Sezione Sostenibilità<sup>15</sup> [MDR-P 65 f], si applica al Gruppo SEA, coprendo sia l'aeroporto di Malpensa che quello di Linate. Il perimetro include tutte le attività aeroportuali proprie, le infrastrutture, i consumi e le emissioni dirette e indirette, nonché l'influenza esercitata sull'intero ecosistema aeroportuale, sulla mobilità, sulla filiera e sul territorio, con un approccio integrato a sostenibilità, transizione energetica e resilienza climatica [MDR-P 65 b].

La Politica, la cui attuazione è responsabilità dell'AD. DG [MDR-P 65 c], è integrata nel Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia di SEA, periodicamente oggetto di monitoraggi e verifiche interne ed esterne [MDR-P 65 a]. Infatti, la Politica di SEA rientra nell'ambito delle certificazioni ISO 14001 e ISO 50001, oltre che con il Programma ACA, assicurando la conformità ai requisiti normativi [MDR-P 65 d].

## Azioni [MDR-A]

### ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

#### Azioni nel Progetto Re-MXP [MDR-A] [E1-3]

All'interno del Progetto Re-MXP<sup>16</sup> sono previsti interventi volti a gestire il rischio di perdita di ricavi causati da interruzioni per eventi climatici eccezionali [68 a]. Il progetto prevede numerosi interventi tutti volti ad aumentare la resilienza ai fenomeni meteorologici estremi.

Dal 2022 SEA sta progressivamente migliorando il sistema di drenaggio in cinque aree del sedime per ridurre il rischio di inondazioni [68 a] con benefici anche alle terze parti che operano in aeroporto [68 b]. Nel 2024 sono iniziati i lavori relativi ai progetti specifici di "Terminal 1" e di "Viabilità fronte Sheraton", la cui conclusione è prevista nel 2026; nel 2025 è stato completato il progetto relativo alla riqualifica della pista 35L che include il rifacimento del sistema di drenaggio il cui dimensionamento è stato progettato in linea con le indicazioni del Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici [68 e], che verrà realizzato nella primavera 2026.

In aggiunta, nel 2026 [68 c] verrà completato e implementato un sistema di "smart monitoring" dello scalo di Malpensa [68 a] per il monitoraggio sismico e del sistema di drenaggio che consentirà di conoscere in tempo reale il comportamento delle infrastrutture, sia nelle normali condizioni operative che in caso di eventi eccezionali. Il sistema selezionerà e integrerà i dati raccolti per la generazione di un modello digitale in grado di performare funzioni predittive, gestite da Malpensa Control Room [68 b]. La comunicazione dei progressi avverrà in linea con le richieste del programma CEF 2 Transport [68 e].

<sup>15</sup> <https://milanairports.com/sites/default/files/2025-03/Politica%20ambientale%20ed%20energetica%2031.01.2025.pdf>

<sup>16</sup> <https://milanairports.com/it/sostenibilita/tutti-i-progetti-sea/re-mxp>

Gli interventi richiedono un investimento complessivo da parte di SEA di €24,1 mln, di cui il 30% coperto dai contributi del progetto europeo. Nel 2025 l'investimento è stato pari a €12.668.000 mentre €8.213.000 sono previsti per il 2026 [MDR-A 69 a; b; c]. SEA prevede di richiedere una proroga per completare gli interventi del progetto Re-MXP nel 2027 rispetto al 2026 [68 c].

## MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E GESTIONE DELL'ENERGIA

### Misure di decarbonizzazione [MDR-A] [E1-3]

La seguente tabella elenca le misure di decarbonizzazione [29 a], suddivise per leve. Le misure ambiscono ad una riduzione prevista di 104.578 tCO<sub>2</sub>eq al 2030 rispetto la baseline del 2010 [29 b] e trovano copertura finanziaria nel Piano Industriale Integrato [RA 21]. Al 31.12.2025 la riduzione delle emissioni di GES ottenuta è pari a 44.349 tCO<sub>2</sub>eq [29 b].

L'obiettivo sarà raggiunto tramite il contenimento della domanda energetica, la realizzazione di impianti fotovoltaici propri e l'acquisto di energia prodotta da fonti rinnovabili.

<b>Efficienza energetica</b>	Realizzazione dei progetti di efficientamento energetico degli impianti operanti all'interno degli edifici
<b>Elettrificazione</b>	Sostituzione flotta con mezzi a basse emissioni (elettrici e ibridi) Realizzazione delle infrastrutture per l'alimentazione elettrica e la climatizzazione degli aeromobili in sosta
<b>Uso di energia da fonti rinnovabili</b>	Realizzazione Parco FV Linate e Malpensa Utilizzo di energia elettrica e termica green certificata dall'acquisto di GO
<b>Passaggio ad altri combustibili</b>	Predisposizione infrastrutturale per l'approvvigionamento di HVO Supporto alla definizione roadmap italiana per una transizione energetica sostenibile

L'attenzione del Gruppo SEA verso l'implementazione della Strategia Energetica si evince anche dalle risorse finanziarie allocate per gli impianti fotovoltaici, gli investimenti nella mobilità elettrica e nella climatizzazione degli aeromobili in sosta. Si rimanda al capitolo EU Taxonomy per approfondimenti relativi al 2025 [29 c ii]. Si rimanda a quanto dichiarato nel paragrafo "Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità" nel capitolo ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI per la relazione tra investimenti e spese operative di tutte le misure di decarbonizzazione con il Bilancio Consolidato [29 c i].

### Sostituzione flotta con mezzi a basse emissioni (elettrici e ibridi)

Per la riduzione delle emissioni di Scope 1 nel 2025 SEA ha continuato ad aggiornare [68 c] la propria flotta con mezzi low carbon [68 a]. Nel corso dell'anno, il parco veicoli di Linate e Malpensa [68 b] ha registrato un incremento significativo della componente elettrica e ibrida. La tabella seguente riassume l'evoluzione della flotta auto a basse emissioni nei due scali tra il 2024 e il 2025.

Aeroporto	Auto elettriche 2025	Auto ibride 2025	Auto elettriche 2024	Auto ibride 2024
Linate	32	26	27	36
Malpensa	72	52	65	31

A fine 2025, la flotta auto complessiva conta 189 veicoli (di cui 182 elettrici/ibridi), ormai quasi completamente rinnovati: solo il 4% è ancora composto da mezzi con motore endotermico tradizionale. Nel corso del 2025 sono state restituite 58 auto, di cui 57 a benzina/gasolio, e sono stati immessi in flotta 39 nuovi mezzi, tra cui 3 a gasolio per esigenze operative.

Nel 2025, il parco bus interpista mostra dinamiche differenziate nei due aeroporti, come riportato nella tabella seguente. Complessivamente, nel 2025, sono stati acquistati 9 bus di cui 3 a Linate e 6 a Malpensa.

Aeroporto	Totale bus	Elettrici	Endotermici
Linate	17	0	17
Malpensa	29	22	7

I bus a diesel sono alimentati prevalentemente tramite HVO. Per il 2026 non sono previste variazioni nella consistenza né nella composizione del parco bus. Per quanto concerne gli altri mezzi operativi, l'introduzione della motorizzazione elettrica è stata avviata limitatamente ai veicoli per i quali la propulsione elettrica risulta più matura.

Aeroporto	Trattori traino	Ambulift	Deicers
Linate	19 (diesel)	17 (4 elettrici)	12 (diesel)
Malpensa	6 (1 elettrico)	8 (3 elettrici)	8 (diesel)

Il parco veicoli è stato di fatto completamente rinnovato e dal 2025 in poi il rinnovo della flotta veicoli e mezzi operativi è proseguito sistematicamente sulla base delle esigenze di sostituzione dei mezzi a fine vita/contratto.

L'investimento del Gruppo SEA nel 2025 per l'acquisto dei bus elettrici è stato pari a €4.545.000 [MDR-A 69 b] mentre le spese operative per il noleggio sono state pari a €748.800; lo stesso importo di spese operative è previsto anche per il 2026 [MDR-A 69 c].

### Efficientamento energetico, Parco FV Linate e utilizzo di energia elettrica e termica green

Nel corso del 2025, SEA ha proseguito l'attuazione della propria strategia di decarbonizzazione dei consumi energetici, attraverso un insieme coordinato di interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni di Scope 2 e all'incremento dell'utilizzo di energia da fonti rinnovabili.

L'insieme di queste iniziative contribuirà al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e neutralità climatica al 2030 previsti dalla strategia energetica del Gruppo SEA e dagli impegni assunti nell'ambito del programma Airport Carbon Accreditation [68 a].

Le principali azioni intraprese riguardano [68 b; c; e]:

- la prosecuzione di un programma di efficientamento energetico degli impianti tecnologici degli edifici aeroportuali;
- l'avvio della produzione di energia rinnovabile, con l'entrata in esercizio nel novembre 2025 dell'impianto fotovoltaico da 5,8 MWp presso l'aeroporto di Milano Linate e lo sviluppo del progetto di un analogo impianto presso Malpensa con potenza stimata di circa 10 MWp (completamento previsto entro il 2028 in seguito all'approvazione del Master Plan);
- il ricorso all'acquisto di energia elettrica da fonti rinnovabili certificata tramite Garanzie di Origine (GO) e la predisposizione delle attività necessarie all'avvio di una gara per la sottoscrizione di un Power Purchase Agreement (PPA) per l'approvvigionamento di energia rinnovabile nel medio-lungo periodo;
- lo sviluppo di sistemi avanzati di monitoraggio e gestione dell'energia, attraverso la realizzazione di una Smart Energy Platform.

Più nel dettaglio, il programma di efficientamento comprende [68 b; c]:

- revamping delle Unità di Trattamento Aria (UTA) presso Malpensa Terminal 1 e Linate, finalizzato alla riduzione degli assorbimenti elettrici e delle perdite di carico degli impianti. Gli interventi riguardano complessivamente 93 UTA a Malpensa e 34 UTA a Linate. Alla fine del 2025 risultano completati circa il 60% degli interventi a Linate e circa il 15% a Malpensa, mentre le restanti attività sono in corso di realizzazione;
- efficientamento dei gruppi frigoriferi elettrici presso Linate, mediante installazione di sistemi adiabatici e altri interventi di miglioramento del rendimento energetico degli impianti. Tale intervento è stato completato nel corso del 2025;
- upgrade tecnologico dell'impianto di illuminazione presso Malpensa Terminal 1, con sostituzione dei corpi illuminanti tradizionali con sistemi LED ad alta efficienza e implementazione di sistemi di regolazione e supervisione. L'intervento di revamping verrà completato nella prima parte del 2026.

Complessivamente, gli interventi di efficientamento energetico attualmente in corso e quelli programmati consentiranno, a regime, una riduzione stimata delle emissioni pari a circa 10.000 tCO<sub>2</sub>eq rispetto al periodo precedente al piano di interventi.

Per la realizzazione dei progetti di efficientamento energetico nel 2025 è stato fatto un investimento pari a €5.103.000 [MDR-A 69 b] e per il 2026 è previsto un investimento di €1.179.000 [MDR-A 69 c].

Per la realizzazione degli impianti fotovoltaici nel 2025 l'investimento è stato pari a €3.870.000 [MDR-A 69 b], per il 2026 si prevede un investimento di €1.224.000 e spese operative pari a €59.200 per la manutenzione dell'impianto nello scalo di Linate [MDR-A 69 c].

Infine, l'acquisto di energia elettrica green ha comportato nel 2025 spese operative per €96.666 [MDR-A 69 b]; nel 2026 le spese operative per l'acquisto di energia green saranno €84.543 [MDR-A 69 c].

### **Infrastrutture per l'alimentazione elettrica, HVO e la climatizzazione degli aeromobili in sosta. Distribuzione di SAF per gli aeromobili e idrogeno verde per i mezzi aeroportuali**

SEA promuove soluzioni sostenibili per i partner Aviation che gestiscono mezzi e aeromobili. SEA ha elaborato un piano d'azione per lo sviluppo di infrastrutture per la sostenibilità del trasporto aereo e per l'approvvigionamento di carburanti a basse emissioni (HVO) e la distribuzione di SAF [68 a].

Al 2025 sono state messe a disposizione 220 colonnine di ricarica di cui 62 a Linate e 158 a Malpensa (nel 2024 erano 72 colonnine di ricarica, di cui 18 a Linate e 54 a Malpensa) [68 e]. Nel 2025 [68 c] è proseguita l'installazione di stazioni per la ricarica elettrica a Linate e Malpensa, sia air-side che land-side, per alimentare mezzi operativi di SEA e degli handler e la realizzazione di Aircraft Ground Power Unit (AGPU) in entrambi gli aeroporti (34 a Linate - disponibilità totale attuale pari a 39; 56 a Malpensa - disponibilità totale attuale pari a 175) [68 a]. Le realizzazioni previste nell'ambito del progetto e-MAGO, tra cui le prese di ricarica intelligenti (Smart Power Sockets) per alimentare i mezzi di rampa e di servizio agli aeromobili (Ground Support Equipment - GSE), verranno completate nel corso del 2026 a seguito della richiesta di proroga del termine del progetto.

Gli intervenienti rientrano nel progetto europeo e-MAGO e potranno accedere a un finanziamento pubblico fino all'importo di €4,40 mln a fronte di opere realizzate per un totale di €14,67 mln [MDR-A 69 a].

Dal 2025 al 2028 è operativo un altro progetto supportato con fondi europei denominato AGENDA che prevede i seguenti interventi:

- acquisizione e messa in servizio di 21 sistemi di fornitura di aria condizionata (PCA) e 9 sistemi di alimentazione elettrica a 400 Hz presso l'aeroporto di Malpensa;
- realizzazione di stazioni di ricarica ad alta potenza di cui 9 per autobus elettrici presso Malpensa (air-side) e 2 a Linate (air-side); 6 prese di ricarica a Malpensa e 3 a Linate per ambulift SEA; 48 prese di ricarica a Malpensa e 32 prese a Linate per veicoli handler [68 b, c, e].

È attiva la distribuzione di carburante di origine biogenica HVO impiegabile in sostituzione del gasolio per veicoli e mezzi operativi diesel operanti in air-side a Linate e Malpensa [68 a, c]. Grazie all'accordo di collaborazione con Eni sono stati adeguati i distributori di carburanti per autotrazione per affiancare l'erogazione di HVO a quella di benzina e gasolio tradizionali. L'utilizzo di HVO al posto del gasolio permette la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> (circa 80%) considerando l'intero ciclo di vita del prodotto [68 b, c, e]. Nel 2025 si è concluso l'adeguamento dei distributori e l'avvio della distribuzione sistematica di HVO anche a Linate. Nel corso del 2025 l'incidenza di HVO erogato rispetto al totale di gasolio è risultata pari al 32% a Malpensa (in 12 mesi) e al 34% a Linate (in 10 mesi). Il prodotto HVO è stato erogato sia a mezzi SEA (con incidenze pari al 56% e 59% rispettivamente per Malpensa e Linate sul totale di gasolio consumato) sia a operatori terzi. Il consumo di SEA è risultato il 63% del totale di HVO erogato dimostrando la maggiore propensione e impegno all'utilizzo di carburante a ridotte emissioni.

Nel 2025 non si comunicano risorse finanziarie per questa azione [MDR-A 69 b] e non sono previste per il futuro [MDR-A 69 c].

Nell'ambito del progetto Horizon Green Airports denominato hOLGA (hOListic Green Airport), avviato nel 2021 e la cui conclusione è prevista per il 2026 [68 c], SEA ha ottenuto l'approvazione per realizzare un elettrolizzatore destinato alla produzione e distribuzione di idrogeno verde presso l'aeroporto di Malpensa, in forma sperimentale [68 a; b]. Tuttavia, l'iniziativa, che avrebbe dovuto alimentare gli autobus del servizio navetta, non è stata implementata a causa di ritardi nelle approvazioni, che hanno reso le tempistiche incompatibili con la durata del progetto finanziato. Grazie al concept progettuale sviluppato, si sta ora concretizzando l'implementazione di un impianto simile in air-side, nell'ambito del progetto europeo finanziato denominato AGENDA. Questo progetto mira ad alimentare i mezzi per i servizi di rampa, identificati inizialmente in tre veicoli di servizio, con entrata in funzione prevista entro il 2027 Infrastrutture

per l'alimentazione elettrica, HVO e la climatizzazione degli aeromobili in sosta. Distribuzione di SAF per gli aeromobili e idrogeno verde per i mezzi aeroportuali

SEA promuove soluzioni sostenibili per i partner Aviation che gestiscono mezzi e aeromobili. SEA ha elaborato un piano d'azione per lo sviluppo di infrastrutture per la sostenibilità del trasporto aereo e per l'approvvigionamento di carburanti a basse emissioni (HVO) e la distribuzione di SAF [68 a].

Al 2025 sono state messe a disposizione 220 colonnine di ricarica di cui 62 a Linate e 158 a Malpensa (nel 2024 erano 72 colonnine di ricarica, di cui 18 a Linate e 54 a Malpensa) [68 e]. Nel 2025 [68 c] è proseguita l'installazione di stazioni per la ricarica elettrica a Linate e Malpensa, sia air-side che land-side, per alimentare mezzi operativi di SEA e degli handler e la realizzazione di Aircraft Ground Power Unit (AGPU) in entrambi gli aeroporti (34 a Linate - disponibilità totale attuale pari a 39; 56 a Malpensa - disponibilità totale attuale pari a 175) [68 a]. Le realizzazioni previste nell'ambito del progetto e-MAGO, tra cui le prese di ricarica intelligenti (Smart Power Sockets) per alimentare i mezzi di rampa e di servizio agli aeromobili (Ground Support Equipment - GSE), verranno completate nel corso del 2026 a seguito della richiesta di proroga del termine del progetto.

Gli interventi rientrano nel progetto europeo e-MAGO e potranno accedere a un finanziamento pubblico fino all'importo di €4,40 mln a fronte di opere realizzate per un totale di €14,67 mln [MDR-A 69 a].

Dal 2025 al 2028 è operativo un altro progetto supportato con fondi europei denominato AGENDA che prevede i seguenti interventi:

- acquisizione e messa in servizio di 21 sistemi di fornitura di aria precondizionata (PCA) e 9 sistemi di alimentazione elettrica a 400 Hz presso l'aeroporto di Malpensa;
- realizzazione di stazioni di ricarica ad alta potenza di cui 9 per autobus elettrici presso Malpensa (air-side) e 2 a Linate (air-side); 6 prese di ricarica a Malpensa e 3 a Linate per ambulift SEA; 48 prese di ricarica a Malpensa e 32 prese a Linate per veicoli handler [68 b, c, e].

È attiva la distribuzione di carburante di origine biogenica HVO impiegabile in sostituzione del gasolio per veicoli e mezzi operativi diesel operanti in air-side a Linate e Malpensa [68 a, c]. Grazie all'accordo di collaborazione con Eni sono stati adeguati i distributori di carburanti per autotrazione per affiancare l'erogazione di HVO a quella di benzina e gasolio tradizionali. L'utilizzo di HVO al posto del gasolio permette la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> (circa 80%) considerando l'intero ciclo di vita del prodotto [68 b, c, e]. Nel 2025 si è concluso l'adeguamento dei distributori e l'avvio della distribuzione sistematica di HVO anche a Linate. Nel corso del 2025 l'incidenza di HVO erogato rispetto al totale di gasolio è risultata pari al 32% a Malpensa (in 12 mesi) e al 34% a Linate (in 10 mesi). Il prodotto HVO è stato erogato sia a mezzi SEA (con incidenze pari al 56% e 59% rispettivamente per Malpensa e Linate sul totale di gasolio consumato) sia a operatori terzi. Il consumo di SEA è risultato il 63% del totale di HVO erogato dimostrando la maggiore propensione e impegno all'utilizzo di carburante a ridotte emissioni.

Nel 2025 non si comunicano risorse finanziarie per questa azione [MDR-A 69 b] e non sono previste per il futuro [MDR-A 69 c].

Nell'ambito del progetto Horizon Green Airports denominato hOLGA (hOListic Green Airport), avviato nel 2021 e la cui conclusione è prevista per il 2026 [68 c], SEA ha ottenuto l'approvazione per realizzare un elettrolizzatore destinato alla produzione e distribuzione di idrogeno verde presso l'aeroporto di Malpensa, in forma sperimentale [68 a; b]. Tuttavia, l'iniziativa, che avrebbe dovuto alimentare gli autobus del servizio navetta, non è stata implementata a causa di ritardi nelle approvazioni, che hanno reso le tempistiche incompatibili con la durata del progetto finanziato. Grazie al concept progettuale sviluppato, si sta ora concretizzando l'implementazione di un impianto simile in air-side, nell'ambito del progetto europeo finanziato denominato "AGENDA". Questo progetto mira ad alimentare i mezzi per i servizi di rampa, identificati inizialmente in tre veicoli di servizio, con entrata in funzione prevista entro il 2027 [68; b; c]. L'azione prevede un finanziamento pubblico di €1,2 mln [MDR-A 69 a]. Nel 2025 è stato realizzato un investimento di €388.000 e sono stati impegnati €170.000 di spese operative [MDR-A 69 b].

Dal 2022 SEA, in collaborazione con Eni, ha reso possibile per le compagnie aeree rifornirsi con carburante Jet A1 in miscela con SAF (Sustainable Aviation Fuel) negli aeroporti di Linate e Malpensa. Per favorire l'adozione di questo combustibile sostenibile, SEA nel 2023 e 2024 ha implementato un Support Program per l'utilizzo di SAF, agevolando l'adozione da parte delle compagnie aeree e sostenendo l'avvio di questa nuova filiera. Con l'entrata in vigore degli obblighi di fornitura di SAF previsti dal regolamento n. 2023/2405 RefuelEU Aviation a carico dei fornitori di carburanti per l'aviazione, il programma di supporto SAF di SEA è stato interrotto. In base ai dati forniti dai gestori dei depositi di carburanti per l'aviazione, l'incidenza di SAF puro sul totale erogato nel 2025 è risultata pari a 1,47% a Linate e 0,97% a Malpensa [68 a; b; c].

Nel 2025 non si comunicano risorse finanziarie per questa azione [MDR-A 69 b] e non sono previste per il futuro [MDR-A 69 c].

A maggio 2024 SEA ha partecipato e promosso il progetto SAVES (Sustainable Aviation Vectors for Energy transition), in collaborazione con ENEA (Ente Nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile) con il coinvolgimento di Aeroporti di Roma e dei consorzi di partner industriali (20 per SEA) sotto la supervisione di ENAC [68 a; b]. Il progetto - conclusosi del marzo del 2025 - ha coinvolto attivamente gli operatori aeroportuali nella realizzazione di uno studio di fattibilità per introdurre l'idrogeno negli hub aeroportuali, analizzando in modo completo l'intera filiera – dalla produzione allo stoccaggio, fino agli usi finali. L'iniziativa ha previsto inoltre la selezione di casi di studio utili a condurre una gap analysis, l'individuazione delle principali barriere all'implementazione e la definizione di linee guida nazionali che consentano di scalare e replicare le esperienze nei diversi aeroporti. Nell'ambito dell'attività tecnica, è stata sviluppata un'analisi della domanda potenziale di idrogeno, delle modalità di produzione e degli scenari futuri di utilizzo nel settore aviation. [68 c].

Nel 2025 non si comunicano risorse finanziarie per questa azione [MDR-A 69 b] e non sono previste per il futuro [MDR-A 69 c].

## Accessibilità a basso impatto climatico

[MDR-A] [E1-3]

Il Gruppo SEA sostiene direttamente già da anni lo sviluppo di infrastrutture che consentiranno lo "shift modale" verso il trasporto collettivo a basse emissioni in treno e metropolitana, integrato con infrastrutture di ricarica elettrica destinate all'utenza aeroportuale [68 a].

Nel 2025 a Malpensa [68 b; c] sono stati completati i lavori per la conclusione del nuovo collegamento T2-Gallarate finalizzato al rafforzamento del servizio ferroviario e all'ampliamento dell'offerta verso Milano con nuove destinazioni (es. Svizzera). L'iniziativa "MXP North Rail Access" è di competenza di Ferrovie Nord in collaborazione con SEA, Regione Lombardia, CINEA (Agenzia Esecutiva Europea per il Clima, le Infrastrutture e l'Ambiente) e la Commissione Europea DG-MOVE. L'avvio dell'esercizio ferroviario è avvenuto a gennaio 2026 [68 a; b; c; e].

A Linate il 2025 è stato il primo anno completo di esercizio dell'intera tratta della Linea Metropolitana M4 "blu" dalla stazione di S. Cristoforo a quella di Linate Aeroporto. Metropolitana Milanese ha completato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del prolungamento della Linea M4 da Linate Aeroporto a Segrate AV e avviato le specifiche procedure approvative; il progetto dovrebbe essere completato entro il 2032 [68 b; c].

Nel 2025, inoltre, SEA ha finalizzato la predisposizione del "Piano di sviluppo dell'accessibilità aeroportuale 2024 -2035" che definisce un framework di azioni e iniziative coordinate con lo sviluppo del sistema infrastrutturale regionale e nazionale con due orizzonti temporali, al 2030 e 2035. Gli obiettivi di modal share indicati sono:

Anno	Aeroporto	Auto (%)	Trasporto collettivo (%)
2030	Malpensa	48-54%	46-52%
2030	Linate	24-32%	68-76%
2035	Malpensa	44-52%	48-56%
2035	Linate	22-30%	70-78%

Per il completamento della linea ferroviaria T2 Gallarate gli investimenti sono stati effettuati da soggetti diversi da SEA [MDR-A 69 b].

## Target [MDR-T]

### ADATTAMENTO E MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI [MDR-T] [E1-4]

Nel contesto del Progetto Re-MXP per l'adattamento al cambiamento climatico, non si comunica un target ai fini di questa Rendicontazione [MDR-T 81].

Nell'ambito della mitigazione al cambiamento climatico SEA ha definito un piano per ridurre le emissioni assolute di Scope 1 e Scope 2 impegnandosi a raggiungere il Net Zero entro il 2030 [E1-4 33].

Come già detto, tale obiettivo prevede una riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 market-based del 96% al 2030, equivalente a 104.578 tCO<sub>2</sub>eq [MDR-T 80 e], degli aeroporti di Linate e Malpensa [MDR-T 80 a; b; c], rispetto le emissioni del 2010 pari a 109.384 tCO<sub>2</sub>eq [MDR-T 80 d; E1-4 33; 34 a; b].

Il valore base, che è rimasto invariato dal 2010 [E1-4 34 c] così come l'anno base [E1-4 RA25 b], è un valore assoluto definito come somma delle emissioni di Scope 1 e Scope 2. Esso riflette le emissioni di un anno in cui sono state realizzate le normali operazioni senza eventi eccezionali che avrebbero potuto distorcere i dati. Le emissioni di Scope 1 e Scope 2 sono state analizzate rispetto le tendenze delle emissioni negli anni precedenti ed è stata verificata l'assenza di anomalie [E1-4 RA25 b].

Dal punto di vista metodologico, gli obiettivi sono allineati all'IPCC e all'Accordo di Parigi per limitare l'aumento della temperatura media globale e a non superare 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali [80 f; E1-4 34 e; E1-1 16 a; RA 30 c]. Il target è stato definito in linea anche con il Programma ACA, una metodologia strutturata e riconosciuta a livello internazionale per fissare obiettivi di riduzione delle emissioni che può essere considerato un percorso di decarbonizzazione settoriale. Tale metodologia prevede che gli aeroporti considerino alcuni elementi per la definizione di obiettivi ambiziosi ma al tempo stesso realistici. Fra questi, lo scenario che ipotizza nessun intervento significativo di riduzione delle emissioni, che includerebbe comunque:

- Evoluzione storica delle emissioni nell'aeroporto
- Numero previsto di passeggeri futuri
- Crescita prevista dei movimenti del traffico aereo
- Esistenza di sviluppi pianificati per nuovi terminal e/o piste

- Sviluppi nel trasporto pubblico che forniscono accesso ai passeggeri
- Decarbonizzazione della generazione di elettricità della rete
- Aumento dell'efficienza del carburante dei veicoli
- Cambiamento della composizione del carburante dei veicoli [E1-4 34 e; 16 a].

La certificazione ACA garantisce che tutte le emissioni dirette e indirette da energia acquistata siano incluse nel calcolo. Sempre a livello metodologico, il Programma ACA è allineato con il Protocollo GHG, i principi della ISO 14064 e le Linee Guida ISO Net Zero IWA 42:2022, che stabiliscono il quadro e la gestione delle emissioni [E1-4 34 b].

Il Programma ACA prevede che il target sia supportato da un piano di gestione delle emissioni, il Carbon Management Plan, che definisce la traiettoria per il raggiungimento del target e le azioni da implementare per rimanere in linea [MDR-T 80 f]. Al 2025, le performance di SEA sono in linea con il target. Il monitoraggio avviene annualmente sulla base del bilancio delle emissioni, che mostrano una tendenza costante dal 2023. Le emissioni di Scope 1 e Scope 2 nel 2025 si mantengono nel complesso stabili: le variazioni di emissioni di CO<sub>2</sub> di scope 2 sono state compensate attraverso un maggiore utilizzo di energia elettrica green (GO) pari a circa il 35%. A differenza del 2024, non è stata utilizzata energia termica green [MDR-T 80 j]. A proposito delle leve di decarbonizzazione impiegate dal Gruppo SEA si veda il paragrafo "Strategia" del presente Capitolo [E1-4 34 f; 16 b].

Il Programma ACA prevede, in aggiunta, lo sviluppo di un piano di partnership con le parti interessate, lo Stakeholder Partnership Plan, che guidi attivamente le terze parti presenti nell'aeroporto verso la riduzione delle emissioni. SEA ha sviluppato il piano includendo tutte le parti interessate che sono responsabili di un contributo significativo all'impronta di Scope 3 [80 h]. Coerentemente con il livello 4+ Transition del Programma ACA, SEA è impegnata nella riduzione anche delle emissioni di Scope 3, agendo in sinergia con i propri stakeholder [MDR-T 72]. Ciononostante, non è ancora stato definito un target quantitativo sulla riduzione di emissioni indirette di Scope 3, benché SEA monitori attentamente i trend delle singole categorie di emissioni Scope 3 applicabili e l'effetto delle sue politiche su di esse [MDR-T 81].

## Metriche [MDR-M]

## CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO [E1-5]

Tabella - Consumi e mix energetico (MWh) [E1-5 37; 38; 39; RA 34]

	2025	2024
<b>Consumo totale di energia<sup>17</sup></b>	<b>386.006</b>	<b>388.625</b>
<b>Consumo totale di energia da fonti fossili</b>	<b>331.794</b>	<b>320.374</b>
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	0	0
Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi	5.071	9.508
Consumo di combustibile da gas naturale	330	564
Consumo di combustibili da altre fonti non rinnovabili	0	0
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	326.392	310.302
- Consumo di energia elettrica da fonti fossili, acquistati o acquisiti	93.010	105.760
- Consumo di calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	<b>233.382</b>	<b>204.542</b>
<b>Consumo totale di energia da fonti rinnovabili</b>	<b>54.213</b>	<b>68.251</b>
Consumo di combustibili per le fonti rinnovabili, compresa la biomassa (include anche i rifiuti industriali e urbani di origine biologica, il biogas, l'idrogeno rinnovabile, ecc.)	4.659	23
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	49.554	68.228
- Consumo di energia elettrica da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	49.554	34.478
- Consumo di calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	0	33.750
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	<b>0</b>	<b>0</b>
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia	14%	18%
Quota di elettricità green sul consumo elettrico totale	35%	25%
Quota di energia termica green sul consumo di energia termica totale	0%	14%

Nel confronto tra 2024 e 2025, la variazione della percentuale di energia proveniente da fonti rinnovabili non riflette una diminuzione dell'impegno verso la decarbonizzazione, ma deriva invece da una diversa composizione del mix energetico.

È importante sottolineare che i vari vettori energetici hanno fattori di emissione differenti; di conseguenza, anche a parità di consumi complessivi, una loro differente distribuzione può incidere sulle emissioni prodotte. Pertanto, la sola incidenza percentuale dei MWh rinnovabili sul totale dei consumi energetici non descrive pienamente l'effettivo contributo alla decarbonizzazione.

SEA definisce il mix e le quantità di energia rinnovabile secondo un criterio di coerenza con gli obiettivi di decarbonizzazione previsti dal percorso Net Zero 2030. Nello specifico, il mix energetico adottato nel 2025 - caratterizzato da un aumento della quota di elettricità certificata da GO e una riduzione dell'energia termica green - ha consentito a SEA di ridurre ulteriormente le emissioni di Scope 1 e 2 rispetto al 2024. Ciò è stato possibile grazie al maggiore ricorso a energia elettrica green che, in ragione del più elevato fattore emissivo associato al corrispondente vettore convenzionale, ha determinato un effetto di decarbonizzazione più significativo. Si noti, inoltre, che la riduzione complessiva delle emissioni è stata resa possibile anche dalla diminuzione dei consumi di combustibili fossili petroliferi, grazie alla progressiva elettrificazione delle flotte aziendali e al crescente impiego di HVO.

<sup>17</sup> La società non produce energia da fonti non rinnovabili e nucleari

Tutti i dati riportati in tabella provengono da misurazioni dirette. Per la benzina e il gasolio sono stati utilizzati i fattori di conversione di densità specifici dei fornitori principali. Per il gas naturale è stato utilizzato il fattore di conversione della "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'inventario nazionale UNFCCC"<sup>18</sup> (media dei valori degli anni 2022-2024) [MDR-M 77 a]. I consumi energetici diretti sono compresi nelle verifiche delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 sia da parte di ACA, con cadenza triennale, e annualmente dal certificatore terzo [MDR-M 77 b].

Il Gruppo SEA opera in un settore classificato ad alto impatto climatico secondo quanto previsto dal Regolamento Delegato (UE) 2023/137<sup>19</sup>. L'attività principale del Gruppo, identificata con il codice NACE 52.23 - servizi di supporto al trasporto aereo, rientra nella sezione H del suddetto regolamento, che individua i settori caratterizzati da elevata intensità di emissioni di gas a effetto serra [E1-5 42].

#### Tabella - Intensità energetica rispetto ai ricavi netti (MWh/migliaia di euro) - [E1-5 RA 37]

	2025	2024
Consumo totale di energia delle attività in settori ad alto impatto climatico rispetto ai ricavi netti derivanti da tali attività	0,44	0,47

Il denominatore nel calcolo dell'intensità energetica corrisponde ai ricavi netti presentati alla voce "Ricavi di gestione" in Conto Economico [E1-5 43].

<sup>18</sup> Fonte: "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'inventario nazionale UNFCCC" <https://www.ets.minambiente.it/Download/281/Tabella%20coefficienti%20standard%20nazionali%202022-2024.pdf>

<sup>19</sup> Fonte: Classificazione statistica delle attività economiche – NACE Revisione 2.1 [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/LSU/?uri=oj:JOL\\_2023\\_019\\_R\\_0002](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/LSU/?uri=oj:JOL_2023_019_R_0002)

### Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES [E1-6]

Durante il 2025 [RA 42 c], le emissioni di Scope 1, Scope 2 e Scope 3 del Gruppo sono state calcolate secondo la metodologia ACA per il livello 4+ Transition. Per il calcolo delle emissioni di Scope 3 del 2025, SEA ha adottato la metodologia del GHG Protocol che considera anche le emissioni upstream e downstream [E1-6 47] [MDR-M 77 a].

Con riferimento alle emissioni di Scope 1 del 2025, per il calcolo delle emissioni di gas naturale e gasolio per il riscaldamento sono stati utilizzati i fattori di emissione della "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'inventario nazionale UNFCCC"<sup>20</sup> (media dei valori degli anni 2022-2024). Per il gasolio per autotrazione, HVO e la benzina sono stati utilizzati i fattori di emissione del DEFRA<sup>21</sup> [E1-6 RA 39 b] [MDR-M 77 a]. SEA genera emissioni biogeniche di Scope 1 in virtù dell'impiego di HVO per l'alimentazione dei propri autoveicoli per un totale di 17,7 tCO<sub>2</sub>eq [E1-6 RA 43 c].

Le emissioni di Scope 2 sono rappresentate dalla somma delle emissioni generate dal consumo di energia elettrica, termica e frigorifera.

Per le emissioni di Scope 2 "location-based" è stato utilizzato il fattore di emissione nazionale ISPRA<sup>22</sup> pari a 0,2159 tCO<sub>2</sub>eq/MWh (rapporto ISPRA 413-2025) [E1-6 RA 45 d].

L'approccio "market-based" ha utilizzato fattori di emissione specifici definiti su base contrattuale con il fornitore di energia elettrica relativamente all'energia elettrica prodotta e ceduta a SEA tramite la rete interna ASDC: 0,3598 tCO<sub>2</sub>eq/MWh per Malpensa; 0,3569 tCO<sub>2</sub>eq/MWh per Linate. La quota residuale di energia elettrica prelevata dalla rete esterna è stata calcolata utilizzando il fattore di emissione relativo al "residual mix" nazionale, per l'Italia nel 2025 pari a 0,4412 tCO<sub>2</sub>eq/MWh<sup>23</sup> [E1-6 RA 45 d].

Per le emissioni relative al consumo di energia termica sono stati utilizzati i fattori di conversione delle centrali di cogenerazione dei rispettivi aeroporti comunicati a gennaio 2026: 0,1223 tCO<sub>2</sub>eq/MWh per Malpensa; 0,11127 tCO<sub>2</sub>eq/MWh per Linate.

L'energia frigorifera, applicabile solo a Malpensa, è convertita in energia termica equivalente e poi conteggiata con i medesimi fattori di conversione [E1-6 RA 39 b] [MDR-M 77 a].

Per le emissioni di Scope 2 sono assenti emissioni biogeniche [E1-6 RA 45 e].

Per quanto concerne l'annullamento della quota di emissioni carboniche legate al consumo energetico, sia elettrico che termico del 2025, SEA ha acquistato una quota energetica con GO pari a 49.554 MWh, al fine di raggiungere il target di emissioni annuale. Nel complesso, le emissioni relative all'energia rinnovabile certificata sono pari al 22% delle emissioni lorde legate al consumo energetico totale [E1-6 RA 45 d].

<sup>20</sup> Fonte: "Tabella 2022 - 2024 parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'inventario nazionale UNFCCC" <https://www.ets.minambiente.it/Download/281/Tabella%20coefficienti%20standard%20nazionali%202022-2024.pdf>

<sup>21</sup> Fonte: Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA) <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6846a4f55e92539572806125/ghg-conversion-factors-2025-full-set.xlsx>

<sup>22</sup> Fonte: "Efficiency and decarbonization indicators in Italy and in the biggest European Countries" ISPRA 2025 <https://www.isprambiente.gov.it/resolveuid/b72199b8f4b9403c8f2b5c3aee5cecf4>

<sup>23</sup> Fonte: Fonte AIB - European Residual Mixes 2024 (Ver. 1.0 2025-08-26)

Le categorie di emissioni di Scope 3, incluse nell'inventario sono: [E1-6 RA 46 i].

1. Beni e servizi acquistati: valorizzati secondo la metodologia "spend based" basata sul valore di entrata delle merci e rispettivi fattori di emissione;
2. Beni strumentali: calcolato usando la metodologia "spend based" basata sul valore di entrata delle merci e rispettivi fattori di emissione;
5. Rifiuti generati nel corso delle operazioni: calcolate moltiplicando rispettivamente i metri cubi di acqua scaricata e le tonnellate di rifiuti prodotti per i fattori di emissioni<sup>24</sup> [E1-6 RA 39 b];
6. Viaggi d'affari: sono calcolate in base alla distanza e al tipo di volo dei dipendenti (nazionale, internazionale e intercontinentale) usando il "GHG Protocol: Transport Tool, V7"<sup>25</sup> [E1-6 RA 39 b];
7. Pendolarismo dei dipendenti: comprende le emissioni legate all'accesso degli operatori aeroportuali di SEA e diversi da SEA. Sono calcolate utilizzando il numero di passeggeri, la distanza percorsa, il numero di addetti e le modalità di trasporto, basati su fasce geografiche di provenienza, per ogni mezzo di trasporto (auto, bus, treno, taxi, ecc.). Si calcola la grandezza che rappresenta i "passeggeri per chilometro" e si moltiplica per il fattore di emissione specifico per ciascun mezzo;
9. Trasporto a valle: calcolate utilizzando il numero di passeggeri che accede agli scali, la distanza percorsa, il numero di addetti e le modalità di trasporto, basati su fasce geografiche di provenienza, per ogni mezzo di trasporto (auto, bus, treno, taxi, ecc.). Si determina la grandezza che rappresenta i "passeggeri per chilometro" moltiplicandola per il fattore di emissione specifico per ciascun mezzo; per il cargo la metodologia è basata sul totale di merce trasportata nell'anno e sulla distanza media dallo scalo considerando i rispettivi fattori di emissione;
11. Uso dei prodotti venduti: è adottata la piattaforma di calcolo "AIR CARBON" per la stima delle emissioni derivanti dalle attività aeronautiche cruise (volo in crociera), LTO (ciclo di decollo e atterraggio), taxing (movimenti a terra) e APU (unità di potenza ausiliaria) che, grazie al collegamento con i sistemi di SEA, recupera in tempo reale i dati dei voli e calcola

il consumo in base al tipo di aeromobile basandosi sulla classificazione degli aeroporti secondo l'ICAO;

13. Attività in leasing a valle: le emissioni vengono calcolate in base al consumo di energia termica ed elettrica ceduta a terzi per i rispettivi appropriati fattori di emissione; le emissioni dei veicoli operativi (handlers operating vehicles), che utilizzano benzina, HVO e gasolio, sono calcolate in base ai litri consumati usando i fattori di emissione appropriati [E1-6 RA 39 b];
15. Investimenti: la ripartizione delle emissioni di GES di Scope 1 e Scope 2 è fornita da SACBO in quanto partecipata di SEA [E1-6 RA 46 h] [MDR-M 77 a]. Le emissioni di Scope 1 e Scope 2 delle altre partecipate sono incluse nelle altre categorie di Scope 3 in quanto si realizzano all'interno del sedime aeroportuale.

Per quanto concerne il calcolo delle emissioni di Scope 3, le emissioni della categoria 1 "Beni e servizi acquistati" e della categoria 2 "Beni strumentali" (che rappresentano circa l'1% del totale di emissioni Scope 3) sono calcolate utilizzando input provenienti dalle attività specifiche applicando un metodo "spend based" [E1-6 RA 46 g].

Dall'inventario sono escluse le seguenti categorie, in quanto non sono state considerate rilevanti per SEA: [E1-6 RA 46 i]

3. Attività correlate a carburante ed energia: SEA si concentra sulle emissioni operative dirette e su iniziative specifiche che non hanno un impatto significativo sulla produzione di energia a monte;
4. Trasporto e distribuzione a monte: SEA non gestisce direttamente la logistica, quindi queste emissioni sono considerate parte dell'impronta carbonica incorporata nei materiali da costruzione;
8. Beni in leasing a monte: SEA non possiede asset rilevanti in leasing upstream o questi sono già inclusi nei confini operativi del locatore;
10. Lavorazione dei prodotti venduti: SEA fornisce principalmente servizi e non prodotti fisici, quindi questa categoria non si applica o non è significativa;
12. Trattamento a fine vita dei prodotti venduti: non essendo SEA un'azienda che vende prodotti fisici, questa categoria non è applicabile;

<sup>24</sup> Fonte: DEFRA <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6846a4f55e92539572806125/ghg-conversion-factors-2025-full-set.xlsx>

<sup>25</sup> Fonte: GHG Protocol: Transport Tool, V7

**14.** Franchising: SEA non opera in modalità franchising, pertanto questa categoria non è pertinente.

Queste esclusioni derivano dalla natura specifica delle attività di SEA, che si concentra sulla gestione aeroportuale piuttosto che sulla produzione o distribuzione di

beni fisici [E1-6 RA 46 i].

SEA genera emissioni biogeniche di Scope 3 in virtù dell'impiego di HVO per l'alimentazione degli autoveicoli dei terzi che circolano in sedime per un totale di 10,4 tCO<sub>2</sub>eq [E1-6 RA 46 j].

**Tabella - Emissioni di gas serra (tCO<sub>2</sub>eq)** [E1-6 48; 49; 51; 52]

	Anno base 2010	2025	2024	2030	Obiettivo % annuale / Anno base
<b>Emissioni di GES di ambito 1</b>	<b>5.946</b>	<b>3.036</b>	<b>3.875</b>	<b>4.806</b>	<b>-1,0%</b>
<b>Emissioni di GES di ambito 2 (location-based)</b>		<b>59.058</b>	<b>61.270</b>		
<b>Emissioni di GES di ambito 2 (market-based)</b>	<b>103.438</b>	<b>62.000</b>	<b>62.388</b>	<b>0</b>	<b>-5,0%</b>
<b>Emissioni significative di GES di ambito 3</b>		<b>5.446.912</b>	<b>5.116.141</b>		
1. Beni e servizi acquistati		47.211	46.485		
2. Beni strumentali		33.140	25.584		
3. Attività legate ai combustibili e all'energia (non incluse nell'ambito 1 o 2)		-	-		
4. Trasporto e distribuzione a monte		-	-		
5. Rifiuti generati nel corso delle operazioni		330	365		
6. Viaggi d'affari		126	195		
7. Pendolarismo dei dipendenti		35.606	69.241		
8. Attivi in leasing a monte		-	-		
9. Trasporto a valle		313.791	356.788		
10. Trasformazione dei prodotti venduti		-	-		
11. Uso dei prodotti venduti		5.002.898	4.602.977		
12. Trattamento di fine vita dei prodotti venduti		-	-		
13. Attivi in leasing a valle		11.704	12.028		
14. Franchising		-	-		
15. Investimenti		2.107	2.478		
<b>Emissioni totali di GES (location-based)</b>		<b>5.509.006</b>	<b>5.181.285</b>		
<b>Emissioni totali di GES (market-based)</b>		<b>5.511.947</b>	<b>5.182.403</b>		

Tabella - Intensità di GES in base ai ricavi netti (tCO<sub>2</sub>eq/migliaia di euro) [E1-6 54]

	2025	2024
Emissioni totali di GES (location-based) rispetto ai ricavi netti	6,28	6,30
Emissioni totali di GES (market based) rispetto ai ricavi netti	6,29	6,30

Il denominatore nel calcolo dell'intensità di GES corrisponde ai ricavi netti presentati alla voce "Ricavi di gestione" in Conto Economico [E1-6 55].

### Mitigazione delle emissioni di GES con crediti di carbonio [E1-7]

Il Gruppo SEA acquista crediti di carbonio entro il primo trimestre dell'anno di esercizio successivo [E1-7 RA 64], al fine di finanziare la compensazione delle proprie emissioni residue di GES rispetto l'anno di rendicontazione [E1-7 56 a]. Per compensare le emissioni del 2025, nel 2026 sono stati acquistati 67.000 crediti di carbonio di tipo avoidance provenienti da registri Gold Standard e Verra e generati da progetti landfill gas e improved cookstoves. Un numero di crediti analogo è previsto per il 2027, per bilanciare le emissioni dell'anno precedente [E1-7 56 b; 59 a]

In base alla Strategia Energetica del Gruppo, si prevede di cancellare crediti di carbonio per compensare 218.189 tCO<sub>2</sub>eq dal 2026 al 2030 [E1-7 59 b; RA 61].

In conformità alle linee guida ACA [E1-7 61 c; RA 62 a; c] [MDR-A 77 a] e al livello di accreditamento 4+ Transition, è consentito l'acquisto dei crediti di carbonio solo per le emissioni residue, al netto di tutte le iniziative concrete adottate per ridurre in termini assoluti le emissioni carboniche, garantendo che l'acquisto non ostacoli in alcun modo l'impegno profuso nel raggiungimento della neutralità carbonica [E1-7 60; 61 a; b] e che la qualità dei progetti sottostanti sia riconosciuta [E1-7 61 c].

Pertanto, la Strategia Energetica del Gruppo SEA prevede l'acquisto di crediti di carbonio di tipo "avoidance" in misura decrescente fino al 2030 per compensare le emissioni residue di Scope 1 e Scope 2. Oltre il 2030, raggiunto il Net Zero, si prevede di continuare per compensare le emissioni non eliminabili "bloccate"<sup>26</sup> con carbon credit di tipo "removal" e mantenere il Net Zero negli anni a venire, con orizzonte 2050 [E1-7 RA 61] [E1-7 61 a; b].

Tabella - Crediti di carbonio cancellati nell'anno di riferimento - [E1-7 RA 64]

	2025	2024
<b>Totale (tCO<sub>2</sub>eq)</b>	<b>67.000</b>	<b>67.000</b>
Quota da progetti di assorbimento (%)	0%	0%
Quota da progetti di riduzione (%)	100%	100%
Norma di qualità riconosciuta (%)	100%	100%
Quota da progetti all'interno dell'UE (%)	0%	0%
Quota di crediti di carbonio che possono essere considerati adeguamenti corrispondenti (%)	100%	100%

<sup>26</sup> Emissioni non eliminabili a causa dell'assenza di alternative tecnologiche green che possono essere convenientemente utilizzate

## E2 INQUINAMENTO

### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

#### DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI ALL'INQUINAMENTO [E2-IRO-1]

Il Gruppo SEA ha mappato le infrastrutture e le attività dei propri aeroporti nell'ambito del Master Plan e dei relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA). Da questa analisi sono emersi impatti, sia effettivi che potenziali, legati all'inquinamento generato sia nelle operazioni dirette, sia nella catena del valore a valle. L'analisi effettuata ha considerato i principali impatti che gli scali aeroportuali generano in ottica di ciclo di vita, considerando due macro-fasi: lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale e l'erogazione del servizio aeroportuale.

Le emissioni atmosferiche inquinanti derivano da diverse attività, che possono essere raggruppate in tre macrocategorie principali:

- le attività aeronautiche (decolli, atterraggi e rullaggi) sono tra le principali fonti di emissioni. SEA ha un controllo limitato su queste emissioni, poiché dipendono dalla tecnologia degli aeromobili, dalla composizione delle flotte e dalle rotte di volo;
- la mobilità terrestre interna ed esterna che include mezzi operativi e i veicoli utilizzati da passeggeri e lavoratori che si recano in aeroporto. SEA può intervenire sulle emissioni inquinanti interne agli scali limitatamente ai mezzi di sua proprietà; quelle esterne dipendono dalle scelte di mobilità di passeggeri e addetti;
- gli impianti energetici, propri o di terzi in esercizio all'interno del sedime.

L'aeroporto di Linate è situato nelle vicinanze del fiume Lambro. Le acque meteoriche che dilavano le superfici impermeabili (come i piazzali) possono alterare le caratteristiche chimico-fisiche dei corpi idrici superficiali. Per questo vengono raccolte, convogliate, sottoposte a controllo analitico e conferite nei corpi idrici superficiali dopo un trattamento di disoleazione, soprattutto per le

acque "di prima pioggia". L'aeroporto di Malpensa che non presenta corpi idrici superficiali nelle immediate vicinanze, esegue la raccolta e la dispersione delle acque meteoriche nel sottosuolo. Queste acque vengono disoleate e la parte riconducibile alla prima pioggia viene separata e scaricata nella rete fognaria, per essere inviata al depuratore consortile.

La potenziale alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche del suolo nei due scali è stata attribuita all'infiltrazione delle acque di dilavamento meteorico dalle superfici scolanti impermeabili e al potenziale rilascio di inquinanti a causa di sversamenti accidentali che possono avvenire nel corso delle operazioni aeroportuali e dell'esecuzione di lavori. Il Gruppo SEA effettua regolari interventi di monitoraggio per assicurare il corretto funzionamento delle infrastrutture, prevenendo così possibili rilasci di contaminanti nel suolo o nei corpi idrici.

La gestione dei rifiuti liquidi delle attività di de-icing, sia che essa preveda lo smaltimento come rifiuto o il trattamento di depurazione, avviene secondo criteri che prevengono l'inquinamento del suolo, delle falde e dei corpi idrici ricettori.

SEA svolge consultazioni periodiche con enti locali, enti di controllo, associazioni ambientaliste e residenti per raccogliere feedback e condividere informazioni sulle misure adottate per la gestione dell'inquinamento. Come previsto dalle VIA e dagli accordi bilaterali specifici, il Gruppo ha attivato tavoli di dialogo con i comuni circostanti e con le istituzioni competenti per valutare gli impatti e ricevere suggerimenti in merito alle opportunità di miglioramento. Tra le principali iniziative figurano il Tavolo tecnico con il Parco Lombardo della Valle del Ticino, istituito a gennaio 2021, e la Convenzione di luglio 2022 tra la Provincia di Novara, l'Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore e ARPA Piemonte. In relazione al Master Plan di Malpensa, si evidenziano i Tavoli avviati da Regione Lombardia a maggio 2024, dedicati allo sviluppo delle infrastrutture viarie e alle tematiche ambientali. Inoltre, dall'ottobre 2025 è operativo l'Osservatorio Ambientale istituito dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per il controllo del monitoraggio ambientale e dell'ottemperanza alle prescrizioni contenute nel Decreto VIA n. 282/2023 relativo al Master Plan 2035 dell'aeroporto di Malpensa (non è previsto analogo strumento per

Linate). Queste consultazioni sono parte integrante della strategia di responsabilità sociale, sostenibilità ambientale e di trasparenza del Gruppo [E2 IRO-1 11; RA 9]. Dall'analisi di doppia rilevanza, non sono stati identificati rischi e/o opportunità rilevanti.

## Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]

Nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia del Gruppo SEA, la Politica, descritta approfonditamente nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI nel paragrafo dedicato, svolge un ruolo cruciale per mitigare gli impatti dell'inquinamento su aria, acqua e suolo [MDR-P 65 a]. Essa assicura la corretta gestione delle esternalità ambientali negative, garantendo la conformità alle normative di settore, al rispetto dei limiti di legge e alle condizioni dei processi autorizzativi ambientali.

Il Gruppo SEA adotta una strategia di riduzione delle emissioni climalteranti concepita per ridurre anche le emissioni inquinanti in atmosfera. Il perseguimento di tale approccio garantisce la conformità alle normative ambientali, come attestano anche le ispezioni periodiche di ARPA. Per prevenire l'alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei corsi d'acqua e del suolo, il Gruppo effettua verifiche periodiche di qualità per assicurare la conformità alle normative ambientali e agli standard di riferimento [E2-1 15 a].

Il Gruppo SEA si impegna a garantire un elevato livello di manutenzione alle sue infrastrutture per minimizzare il rischio di incidenti e di inquinamento. Sono previsti programmi di formazione per il personale ed un monitoraggio delle attività di terzi all'interno dei sedimi aeroportuali. In caso di sversamenti accidentali di carburanti o oli, i fluidi vengono intercettati prima di raggiungere la rete di drenaggio delle acque meteoriche. La presenza di dissolutori per il trattamento delle acque meteoriche costituisce un ulteriore presidio a tutela dei corpi idrici ricettori.

Negli aeroporti è attiva una procedura specifica per le aree di movimento nei terminal, nel rispetto delle norme di tutela ambientale. Queste misure aiutano a evitare incidenti e situazioni di emergenza e, qualora si verificassero, a controllare e limitare l'impatto sulle persone e sull'ambiente [E2-1 15 c].

## Azioni [MDR-A]

### AZIONI PER GESTIRE L'INQUINAMENTO DELL'ARIA, DELL'ACQUA E DEL SUOLO

Le misure di decarbonizzazione e la manutenzione della rete di distribuzione idrica, descritte rispettivamente nei paragrafi "Misure di decarbonizzazione" nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI e "Manutenzione della rete di distribuzione idrica" nel capitolo E3 ACQUE E RISORSE MARINE contribuiscono rispettivamente alla gestione degli impatti legati all'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo [MDR-A 68 a].

## Target [MDR-T]

Non sono rendicontati target, oltre ai limiti stabiliti dalle norme obbligatorie di riferimento. L'efficacia della politica e delle azioni è monitorata attraverso le certificazioni ISO 14001 e ISO 50001 per il Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia del Gruppo SEA, supportata da piani d'azione e audit annuali [ESRS 2 81] [MDR-T 81].

## Metriche [MDR-M]

### Inquinamento di aria, acqua e suolo [E2-4]

Le emissioni di inquinanti atmosferici sono prodotte dall'uso di combustibili fossili in mezzi mobili (es. veicoli) e impianti fissi (es. impianti di generazione di calore e gruppi elettrogeni). Le misurazioni sono rilevate sistematicamente attraverso i consumi di combustibili e il monitoraggio dei livelli di attività, come i chilometri percorsi e le ore di funzionamento. A questi dati vengono applicati fattori di emissione derivati da banche dati pubbliche<sup>27</sup> [E2-4 30 b; c] [MDR-M 77 a].

Le emissioni inquinanti nel suolo derivano dalle infiltrazioni delle acque di dilavamento e dipendono quindi dal regime pluviometrico del periodo di riferimento. La metodologia per la stima degli inquinanti recapitati nel suolo si basa sulle informazioni dettagliate relative al

<sup>27</sup> Fonte: EEA, "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2023" <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/emep-eea-guidebook-2023>

sistema di drenaggio aeroportuale, sulle precipitazioni e sulla permeabilità delle aree dilavate. Viene stimata la capacità massima delle vasche di prima pioggia, escludendo il volume inviato al depuratore consortile tramite le condotte fognarie, così da determinare il volume delle acque di dilavamento effettivamente infiltrate nel suolo. Inoltre, sono valutate le concentrazioni di inquinanti presenti nelle acque di dilavamento infiltrate, sulla base delle analisi periodiche effettuate nell'anno da laboratori certificati. Il carico inquinante annuo immesso nel suolo viene dunque determinato combinando le concentrazioni medie di inquinanti con i volumi di acqua infiltrata [E2-4 30 b; c] [MDR-M 77 a].

Analogamente, le emissioni inquinanti nei corpi idrici superficiali derivano dagli scarichi delle acque di dilavamento e dipendono quindi dal regime pluviometrico del periodo di riferimento. La metodologia per la stima degli inquinanti recapitati nell'acqua ha seguito un approccio analogo a quello utilizzato per le emissioni inquinanti nel suolo. Tale metodo ha permesso di determinare il volume di acque meteoriche di dilavamento effettivamente scaricate in corpo idrico superficiale nell'anno. Sulla base delle analisi condotte sui campioni di acqua prelevati dagli scarichi ed eseguite da laboratori certificati, sono state valutate le concentrazioni medie di inquinanti. Quest'ultime, in combinazione con i volumi di acqua scaricati, hanno permesso di determinare il carico inquinante annuo [E2-4 30 b; c] [MDR-M 77 a].

Le emissioni delle operazioni proprie di SEA sono in

gran parte inferiori ai livelli di emissione in aria, acqua e suolo stabiliti dal Regolamento Europeo 166/2006 E-PRTR<sup>28</sup> [E2-4 30 b; c] [MDR-M 77 a].

Fanno eccezione le registrazioni di zinco e composti che superano la soglia di 100 kg/anno per il suolo con un'emissione pari a 375,04 kg/anno (205,45 kg/anno nel 2024). Nel complesso, si osserva una diminuzione dei superamenti rispetto al 2024 anno in cui erano stati rilevati quattro superamenti relativi a zinco su suolo, zinco e fenoli in corpo idrico e rame in atmosfera [E2-4 28 a; 29]. Si segnala che, seppur per il parametro zinco sia stata superata la soglia nel 2025, il Gruppo opera in ampia conformità ai limiti normativi rispetto alle concentrazioni di scarico degli inquinanti previste dalle normative vigenti che definiscono il quadro autorizzatorio in base al quale opera SEA.

Per quanto concerne l'emissione di inquinanti in acqua e in atmosfera, non si sono registrati superamenti dei livelli stabiliti dal suddetto Regolamento, inclusi quelli riportati nel 2024 per zinco e composti e fenoli.

Le quantità di emissioni di inquinanti registrate nel corso del 2025 risultano in linea con quelle del 2024 [E2-4 30 a]. Nel complesso, le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera e sul suolo del Gruppo SEA non derivano da attività produttive continue e, in generale, non avvengono da punti di scarico fissi [E2-4 30 b; c] [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

<sup>28</sup> Fonte: Regolamento (CE) n. 166/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo all'istituzione di un registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti (E-PRTR) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32006R0166>

## E3 ACQUE E RISORSE MARINE

### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

#### DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI ALLE ACQUE E ALLE RISORSE MARINE [E3-IRO-1]

Conformemente al processo descritto nel capitolo E2 INQUINAMENTO, l'analisi di contesto aziendale, supportata dalle VIA dei Master Plan, ha individuato un impatto potenziale legato agli scarichi idrici delle proprie operazioni con riferimento all'alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei recettori degli scarichi di acque nere e meteoriche derivanti dall'operatività aeroportuale. Le acque di scarico generate dagli scali possono essere divise in acque reflue, di tipo urbano e industriale, e acque meteoriche di dilavamento. SEA, in qualità di "gestore idro-potabile" ai sensi del D. Lgs. 18/2023, monitora il corretto funzionamento della rete idrica di distribuzione e scarico al fine di garantire l'approvvigionamento e la qualità delle acque erogate e scaricate. Dall'analisi di doppia rilevanza, non sono stati identificati rischi e/o opportunità rilevanti [E3-IRO 1 8]. Per la gestione di questo tema SEA si coordina con i Gestori Idrici limitrofi ai due aeroporti [E3-IRO 1 8 a; b].

### Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]

Nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia del Gruppo SEA, la Politica, descritta nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI nel paragrafo dedicato, riveste un ruolo fondamentale nella gestione integrata del ciclo idrico, con particolare rilevanza per la qualità degli scarichi [MDR-P 65 a]. In ogni fase, il Gruppo assicura le conformità ai requisiti normativi e alle condizioni stabilite nei processi autorizzativi ambientali [E3-1 12 a].

Il Gruppo SEA gestisce in autonomia i pozzi di emungimento all'interno dei sedimenti aeroportuali di Malpensa e Linate. I volumi idrici prelevati sono distribuiti al consumo attraverso sistemi acquedottistici interni. Il Gruppo si impegna a distribuire acqua di buona qualità in entrambi gli aeroporti sottoponendo le acque distribuite sia a controlli

ispettivi dell'Ente sanitario sia a un programma interno di controlli bimensili, che valutano numerosi parametri chimico/fisici e microbiologici [E3-1 12 a i]. Dal monitoraggio dei piezometri non risulta uno stress della falda e gli aeroporti non risultano ubicati in zone a stress idrico [E3-1 13].

La gestione degli scarichi idrici è principalmente correlata ai sistemi di collettamento e allontanamento/depurazione dei reflui di tipo civile (o assimilati) e alle acque di dilavamento meteorico provenienti da superfici scolanti impermeabili. Il collettamento e l'allontanamento delle acque reflue provenienti da tutti gli edifici presenti nelle aree dei sedimenti sono assicurati a Malpensa dalla rete fognaria pubblica che recapita i reflui al depuratore consortile di S. Antonino, mentre a Linate dalla rete fognaria che è collegata al depuratore di Peschiera Borromeo [E3-1 12 a iii].

Il Gruppo SEA gestisce attentamente gli scarichi idrici in fognatura, in particolare acque nere e acque trattate di prima pioggia, assicurando che siano sottoposti a controlli di qualità sistematici affinché rientrino nei limiti previsti dalla normativa ambientale di settore in vigore.

La gestione consapevole della risorsa idrica è estesa anche alle attività di costruzione e gestione delle nuove infrastrutture che il Gruppo SEA progetta e realizza seguendo schemi di certificazione definiti in base a parametri di sostenibilità, quali LEED e BREEAM [E3-1 12 c].

### Azioni [MDR-A]

#### MANUTENZIONE DELLA RETE DI DISTRIBUZIONE IDRICA

SEA è impegnata nella manutenzione delle reti idriche di entrambi gli aeroporti, al fine di garantire la continuità del servizio di approvvigionamento, distribuzione e allontanamento [MDR-A 68 a; b]. La manutenzione è finalizzata a prevenire situazioni di inquinamento a valle degli scarichi e a garantire la qualità dell'acqua distribuita all'utenza [MDR-A 68 a]. La manutenzione delle reti idriche è sviluppata secondo piani calibrati sulle effettive necessità, diversificati per tipologia a seconda che si tratti di reti o impianti. La manutenzione straordinaria è effettuata in caso di riscontri di anomalie da parte del monitoraggio sistematicamente svolto sull'acqua erogata e sugli scarichi nei ricettori finali. Ogni anno vengono effettuati tutti i controlli programmati [MDR-A 68 c; e].

Per la manutenzione della rete di distribuzione idrica nel 2025 sono stati eseguiti investimenti per un totale di €568.911 e sono state affrontate spese operative di €829.200 [MDR-A 69 a; b]. Nel 2026 sono stati pianificati una serie di interventi per un ammontare complessivo di €755.000 e pianificate spese operative per €932.600 [MDR-A 69 c].

## Target [MDR-T]

Non sono rendicontati target, oltre a quelli stabiliti dai limiti delle norme obbligatorie relative alla gestione della risorsa idrica che il Gruppo SEA è tenuto a rispettare. L'attività di monitoraggio è svolta in modo sistematico e permanente, in base agli atti autorizzativi ottenuti nel tempo per l'esercizio degli aeroporti, oltre che in base ai requisiti del sistema di gestione certificato ISO 14001 [MDR-T 81].

## Metriche [MDR-M]

### Consumo idrico [E3-4]

Il 100% delle misure proviene da misurazioni dirette, campionamenti, estrapolazioni o stime. Il consumo idrico totale è calcolato come la somma dei prelievi dei pozzi di Malpensa e Linate, per usi potabili e industriali, al netto dei consumi di terzi. I prelievi sono rilevati tramite letture manuali dei contatori e successivamente trasmessi agli enti competenti attraverso denunce periodiche per la verifica del rispetto dei limiti di emungimento stabiliti dalle concessioni. Per quanto riguarda gli scarichi, a Malpensa i dati sono rilevati da un contatore e trasmessi annualmente al Gestore Idrico, mentre a Linate i dati sono calcolati indirettamente sulla base dei prelievi dei pozzi potabili, al netto dei consumi dei concessionari e delle perdite di rete stimate [E3-4 28 e] [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

Tabella - Consumo idrico (in m<sup>3</sup>) [E3-4 28 a; b; c; 29] [E3-4 RA 32]

	2025	2024
<b>Consumo idrico totale</b>	<b>3.508.697</b>	<b>2.765.888</b>
Consumo idrico totale in zone a rischio idrico, comprese quelle a elevato stress idrico	-	-
Volume totale di acqua riciclata e riutilizzata	-	-
Rapporto d'intensità idrica rispetto ai ricavi netti (m <sup>3</sup> /migliaia di euro)	4,00	3,36
<b>Prelievi idrici</b>	<b>3.508.697</b>	<b>2.765.888</b>
<b>Scarichi idrici</b>	<b>6.698.232</b>	<b>8.796.455</b>

Gli interventi di manutenzione sulla rete idrica dei sedimenti hanno permesso di ottimizzare la distribuzione dell'acqua prelevata. Ciononostante, la strategia di climatizzazione del 2025 - basata principalmente sull'impiego di gruppi frigo elettrici a discapito di tecnologie basate su assorbitori frigoriferi - ha portato all'aumento dei prelievi idrici rispetto all'anno precedente. Gli scarichi idrici presentano valori più elevati rispetto ai prelievi, poiché includono le acque meteoriche. La riduzione del volume di acque scaricate è legata alla minore piovosità rispetto all'anno precedente.

## E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE

### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

#### DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE [E5-IRO-1]

Le analisi di impatto ambientale degli scali, condotte nell'ambito dei Master Plan, hanno contribuito a individuare i due impatti negativi effettivi: il consumo di materie prime e la produzione di rifiuti indifferenziati. Lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale implica necessariamente l'impiego di materiali in entrata. In uscita, invece, i passeggeri e le attività commerciali generano rifiuti che il Gruppo SEA ha la responsabilità di raccogliere e conferire alle società incaricate del ritiro dai Comuni. I rifiuti prodotti all'interno dell'aeroporto sono per lo più riconducibili a quelli che caratterizzano un contesto urbano, suddivisi in rifiuti solidi urbani (RSU) e rifiuti speciali, a loro volta distinti in pericolosi e non pericolosi. In questo contesto, la raccolta differenziata non è solo una modalità di gestione dell'impatto, ma rappresenta anche un rischio e un'opportunità economica legata al raggiungimento (o meno) degli obiettivi di differenziazione dei rifiuti stabiliti nel Contratto di Programma con ENAC, definiti per il periodo 2024 - 2028 [E5-IRO 1 11].

### Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]

SEA si impegna, nell'ambito della Politica Ambientale ed Energetica, descritta approfonditamente nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI, ad assicurare la conformità ai requisiti normativi per la gestione dei rifiuti e a ridurre la quantità di rifiuti prodotti [MDR-P 65 a]. Inoltre, ambisce a progettare e realizzare gli interventi di sviluppo infrastrutturale e immobiliare secondo standard progettuali, requisiti tecnici e criteri di sostenibilità definiti anche dall'adesione ai più opportuni schemi di certificazione di settore ("green building"), assicurando, anche per questo ambito specifico, il rispetto dei requisiti normativi ambientali legati ai rifiuti [E5-1 15 a; b] [MDR-P 65 a].

### Azioni [MDR-A]

#### CONSUMO DI RISORSE NATURALI

##### Recupero di materiali derivanti dalle attività di scavo e demolizione

Nei lavori per la realizzazione di nuove infrastrutture, dotazioni infrastrutturali e per la manutenzione degli stessi, è prevista la massimizzazione del recupero in sito dei materiali derivanti da scavo o demolizione, con l'obiettivo di reimpiegarli nelle opere finali. Questa pratica viene applicata in particolare, ma non solo, negli interventi che richiedono il rispetto di specifici standard di certificazione per la sostenibilità (come LEED e BREEAM). È significativo come, per la realizzazione di due interventi di sviluppo infrastrutturale presso l'aeroporto di Malpensa ("parcheggio sicuro" in area cargo e "nuove aree di sosta attrezzate"), siano stati impiegati materiali derivanti da riutilizzo. Nello specifico il fabbisogno di terre necessarie alla formazione di rilevati, tombamenti e rimodellamenti morfologici è stato in parte soddisfatto da materiali da scavo derivanti da precedenti lavori, in linea con la normativa applicabile relativa al riutilizzo di terre e rocce da scavo. Con questa iniziativa, SEA ambisce a contenere gli impatti dell'estrazione, del trasporto e dello smaltimento dei materiali con beneficio per gli ecosistemi e le comunità interessate [MDR-A 68 a; b; c; e].

Tali azioni prevedono l'allocazione di risorse finanziarie. Tuttavia, non è possibile quantificarle in modo specifico in quanto ricomprese nei più ampi quadri economici dei progetti e nelle contabilità dei lavori [MDR-A 69].

#### RIFIUTI

##### Riduzione della plastica e promozione del compostabile per le utenze dei punti ristorazione

Dal 2023, SEA ha promosso l'adozione di materiali plastic free e compostabili nei punti di ristoro degli aeroporti di Linate e Malpensa. L'iniziativa, che proseguirà anche nel 2026, ha l'obiettivo di ridurre l'uso della plastica, in particolare quella monouso [MDR-A 68 a; b; c; e].

Per sostenere questa politica non sono stati necessari investimenti [MDR-A 69].

### Controllo dei processi di raccolta e conferimento da parte dei tenants nel sedime aeroportuale

Nel 2025, è proseguito il controllo dei processi di raccolta e conferimento dei rifiuti da parte dei tenants negli aeroporti di Linate e Malpensa, in continuità con il 2024. L'obiettivo è garantire una corretta differenziazione e raggiungere il target di incremento della raccolta differenziata. Inoltre, sono previsti costi di ripristino ambientale a carico dei tenants ove si rendano necessari interventi di ripristino da parte del gestore a fronte di conferimenti di rifiuti non conformi alle procedure definite [MDR-A 68 a; b; c; e].

Nel 2025 si segnalano solo costi per la normale attività di sostituzione dei contenitori per la raccolta differenziata (valore circa €24.000) [MDR-A 69].

### Installazione sistemi di controllo intelligenti sui cestini nelle aree di raccolta aperte al pubblico

Un'ulteriore iniziativa per migliorare e incrementare la raccolta differenziata è l'utilizzo sperimentale di sistemi di controllo e monitoraggio sui cestini nelle aree di raccolta aperte al pubblico, e di sistemi integrati digitali che guidano gli utenti nel corretto conferimento dei rifiuti a seconda della tipologia.

I passeggeri degli aeroporti, direttamente coinvolti, giocano un ruolo fondamentale in questa azione nella corretta differenziazione dei propri rifiuti [MDR-A 68 a; b; c]. Anche nel 2026 sono previste ulteriori fasi di sperimentazione di questi sistemi.

### Introduzione del servizio di raccolta dei rifiuti door to door per i tenants

Nel 2026 verrà effettuato un nuovo bando di gara per i servizi di pulizia. È previsto che, nell'ambito di questi servizi, sia introdotto il servizio di raccolta door to door tra le attività di cleaning appaltate [MDR-A 68 a; b; c]. Tale servizio mira a incrementare la frazione differenziata presso gli esercizi commerciali, e nello specifico presso la ristorazione. Il servizio prevede che il prelievo dei rifiuti prodotti dal punto vendita sia gestito da SEA, assicurando un controllo della raccolta negli esercizi ed eliminando conferimenti anomali ai punti di raccolta. Non è stato necessario allocare risorse finanziarie aggiuntive, considerando che i costi del servizio saranno ribaltati agli esercizi commerciali, a loro volta sollevati dall'esecuzione di questa attività [MDR-A 69].

### Raccolta differenziata del PET

Grazie anche alla collaborazione con CORIPET, dal 2023 è attivo un sistema di raccolta dedicato alla raccolta di bottiglie e contenitori in PET con l'obiettivo di migliorare la

raccolta differenziata e aumentare le quantità di rifiuti destinati al riciclo. L'attività comprende per la maggior parte le bottiglie raccolte ai controlli di sicurezza, a cui si aggiunge quanto raccolto attraverso compattatori intelligenti, a disposizione dei passeggeri, installati negli scali [MDR-A 68 e]. La plastica recuperata viene immediatamente reindirizzata alla filiera di recupero per la realizzazione di bottiglie nuove. Nel 2025, grazie a questa iniziativa, sono stati riciclati 382,4 ton di plastica a Malpensa. Il medesimo progetto è stato avviato nel corso dell'anno anche a Linate, permettendo l'avvio a riciclo di 0,3 ton di plastica. L'iniziativa, realizzata in collaborazione con CORIPET, proseguirà anche nel 2026 [MDR-A 68 a; b; c]. Per attuare questa attività non sono stati necessari investimenti [MDR-A 69].

### Raccolta differenziata dei rifiuti di bordo di easyJet

Dal 2024 a Linate, in collaborazione con la compagnia aerea easyJet, è attiva la raccolta differenziata della plastica e delle lattine utilizzate a bordo dei voli con l'obiettivo di limitare i rifiuti destinati allo smaltimento aumentando la porzione destinata al riciclaggio. Nel 2025 sono state riciclate 5 ton tra plastica e lattine. L'iniziativa proseguirà anche nel 2026. L'iniziativa non può essere ad oggi replicata a Malpensa perché i criteri di raccolta differenziata sono disomogenei tra i comuni di riferimento dei due scali, rendendo incompatibile la raccolta di bordo con il trattamento a terra dei rifiuti.

Per attuare questa attività non sono stati necessari investimenti [MDR-A 69].

### Target [MDR-T]

## CONSUMO DI RISORSE NATURALI

SEA non ha definito un target specifico per la gestione del consumo di risorse naturali. Il recupero dei materiali provenienti da attività di scavo e demolizione viene comunque monitorato nel rispetto delle normative vigenti, che impongono di rendicontare l'utilizzo di materiali da scavo derivanti dai lavori. La contabilità di cantiere registra le quantità effettivamente impiegate in ogni intervento. Questo processo contribuisce all'obiettivo del Gruppo SEA di massimizzare il riutilizzo dei materiali da scavo, riducendo i costi di smaltimento e limitando l'impiego di nuove materie prime, il cui approvvigionamento comporta impatti ambientali e sociali legati a estrazione, eventuale trattamento e trasporto. La rendicontazione dei progressi è attiva dal 2018, con riferimento ai depositi di materiali da scavo dell'aeroporto di Malpensa [MDR T 81].

## RIFIUTI

### Waste Management - Target Raccolta Differenziata (%)

La Politica Ambientale ed Energetica di SEA prevede un monitoraggio continuo delle aree di produzione dei rifiuti, inclusi negozi, attività commerciali e uffici, e l'applicazione degli standard stabiliti per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani negli aeroporti di Linate e Malpensa. Questo approccio si allinea agli obiettivi di sostenibilità e alle normative ambientali vigenti, garantendo una gestione efficiente e responsabile dei rifiuti. Il target di raccolta differenziata, definito per il periodo 2024-2028 (Contratto di Programma), è in carico al gestore aeroportuale ma coinvolge, nei processi di raccolta e differenziazione, anche gli operatori presenti negli scali. L'obiettivo principale è incrementare significativamente la raccolta differenziata dei rifiuti, rispetto ai valori base del 2022 [MDR-T 80 d], riducendo l'impatto ambientale e promuovendo l'economia circolare, con un impegno continuo a favore di pratiche sempre più sostenibili e rispettose dell'ambiente [MDR-T 80 a; b; e] [E5-3 24 e; 25].

Sono presi in considerazione i materiali recuperati dai rifiuti solidi urbani e speciali gestiti tramite recupero di materia presso gli impianti di destinazione [E5-3 24 e; 25]. Sono esclusi, invece, i rifiuti solidi urbani scaricati dagli aeromobili e altri rifiuti derivanti da attività non direttamente collegate ai processi produttivi del gestore [MDR-T 80 c; f]. La definizione dei target, adottata volontariamente dal Gruppo SEA [E5-3 27] con il supporto di ENAC, è stata integrata all'interno del Contratto di Programma [MDR-T 80 h]. I dati relativi ai rifiuti generati, come indicato nella metrica [MDR-T 80 f], vengono monitorati con un controllo trimestrale. La percentuale di raccolta differenziata è in aumento in entrambi gli scali. Le ultime rilevazioni della raccolta differenziata mostrano che Malpensa passa dal 48,5% nel 2024 al 52,3% nel 2025, posizionandosi sopra il target per l'anno di riferimento, mentre Linate ha superato le aspettative e rimane ampiamente sopra i target assunti a riferimento, registrando un incremento dal 67,4% nel 2024 al 70,3% nel 2025 [MDR-T 80 j].

Target Malpensa	Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]	Natura dell'obiettivo [MDR-T 80 b]	Baseline [MDR-T 80 d]	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]		
				2025	2026	2027
Target di raccolta differenziata	56% al 2028	% di rifiuti in operazioni di recupero e riciclaggio (escluso recupero di energia) sui rifiuti totali	42% al 2022	49%	52%	54%
Target Linate	Obiettivo misurabile [MDR-T.80 b]	Natura dell'obiettivo [MDR-T.80 b]	Baseline [MDR-T.80 d]	Obiettivi intermedi [MDR-T.80 e]		
				2025	2026	2027
Target di raccolta differenziata	60% al 2028	% di rifiuti in operazioni di recupero e riciclaggio (escluso recupero di energia) sui rifiuti totali	49% al 2022	55%	57%	58%

## Metriche [MDR-M]

### CONSUMO DI RISORSE NATURALI

#### Flussi di risorse in entrata [E5-4]

I materiali impiegati per realizzare, acquisire e mantenere i beni strumentali - attività affidate a imprese di costruzioni - rappresentano flussi in ingresso significativi, essenziali per la realizzazione delle infrastrutture e per le operazioni aeroportuali. Si tratta, in particolare, di terre riutilizzate, calcestruzzo preconfezionato, conglomerato bituminoso, aggregati di sabbia e ghiaia, terre importate, ferro e acciaio, kilfrost, legno, basi per calcestruzzo premiscelato, antighiacciante liquido e solido [E5-4 30].

Il peso totale dei materiali utilizzati nel 2025 ammonta a 55.971 ton (241.766 ton nel 2024) [E5-4 31 a] suddivise in:

- 11.414 ton [E5-4 31 a] di prodotti (117.311 ton nel 2024);
- 44.557 ton [E5-4 31 a] di materiali tecnici (di cui 44.507 ton [E5-4 31 c] di componenti tecnici secondari riutilizzati, pari al 79,52% dei materiali totali utilizzati). Nel 2024 i materiali tecnici utilizzati ammontavano a 124.456 ton.

Non sono stati impiegati materiali biologici [E5-4 31 a; b].

I dati riportati si basano sui pesi indicati nei documenti di trasporto, come bolle di consegna ed etichette degli imballaggi, e derivano dalle misurazioni effettuate nell'ambito della contabilità dei lavori dei cantieri (pese, conteggio delle confezioni, rilevazioni da contatori) [E5-4 32] [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

## RIFIUTI

### Flussi di risorse in uscita [E5-5]

I rifiuti prodotti all'interno dell'aeroporto sono per lo più riconducibili a quelli generati in un contesto urbano e si suddividono in:

- Rifiuti solidi urbani generati dalle attività di pulizia nelle aerostazioni, negli edifici ausiliari e dall'attività di pulizia degli aeromobili. Tali rifiuti sono raccolti in appositi cassonetti, opportunamente distribuiti nei sedimi aeroportuali, e ritirati a cura delle società incaricate dalle amministrazioni comunali territorialmente competenti. I rifiuti solidi urbani sono costituiti dalla frazione secca (indifferenziata) e dalle frazioni differenziate; ad oggi le frazioni raccolte in modo differenziato sono: carta, cartone, legno, vetro, plastica, metallo, toner, umido e pile presso le aree dell'aerostazione aperte al pubblico.
- Rifiuti speciali pericolosi (ad es. olio esausto, emulsioni oleose, filtri olio e gasolio, rifiuti sanitari, ecc.) e non pericolosi (ad es. rottami ferrosi, farmaci scaduti, batterie alcaline, ecc.) derivanti dall'attività manutentiva di SEA.

Il 2025 vede la produzione complessiva dei rifiuti pari a 8.690 ton (6.249 ton sullo scalo di Malpensa e 2.441 ton sullo scalo di Linate), in lieve crescita rispetto all'anno precedente (+3%) a fronte di un più consistente aumento del traffico passeggeri nell'anno (+8%). Complessivamente, sono stati avviati a riciclo o a recupero 8.146 ton di rifiuti (94%), contro 545 ton destinate allo smaltimento (6%). L'aumento della raccolta differenziata su entrambi gli scali è dovuto a un controllo più rigoroso nei punti di conferimento e a una maggiore attenzione, con verifiche sul campo, delle raccolte effettuate dalle aziende incaricate dei conferimenti. Inoltre, anche il sistema che prevede l'addebito ai tenants dei costi di ripristino in caso di conferimenti non correttamente differenziati ha contribuito ai risultati ottenuti nel 2025 [E5-5 38; a; b].

I dati relativi ai rifiuti speciali provengono dall'annuale Modello Unico di Dichiarazione Ambientale (MUD), mentre le informazioni per i dati dei rifiuti urbani provengono dai Comuni territorialmente competenti (su Malpensa sono Lonate Pozzolo, Ferno, Somma Lombardo; su Linate è Segrate) che sono responsabili di convalidarli [E5-5 40] [MDR-M 77 a; b]. Non sono coinvolti altri enti esterni per la convalida delle metriche [MDR-M 77 b].

Tabella - Flussi di risorse in uscita (ton) [E5-5 37 a; b; c; d]

	2025	2024
<b>Totale rifiuti prodotti</b>	<b>8.690</b>	<b>8.474</b>
<b>Rifiuti totali sottratti allo smaltimento</b>	<b>8.146</b>	<b>7.719</b>
<b>Rifiuti pericolosi sottratti allo smaltimento:</b>	<b>40</b>	<b>55</b>
Preparazione per il riutilizzo	0	0
Riciclaggio	0	0
Altre operazioni di recupero	40	55
<b>Rifiuti non pericolosi sottratti allo smaltimento:</b>	<b>8.105</b>	<b>7.664</b>
Preparazione per il riutilizzo	0	0
Riciclaggio	3.147	3.080
Altre operazioni di recupero	4.959	4.585
<b>Rifiuti totali destinati allo smaltimento</b>	<b>545</b>	<b>755</b>
<b>Rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento</b>	<b>488</b>	<b>644</b>
Incenerimento	0	1
Smaltimento in discarica	0	0
Altre operazioni di smaltimento	488	644
<b>Rifiuti non pericolosi destinati allo smaltimento</b>	<b>56</b>	<b>111</b>
Incenerimento	0	0
Smaltimento in discarica	0	0
Altre operazioni di smaltimento	56	111
<b>Quantità totale dei rifiuti non riciclati</b>	<b>545</b>	<b>755</b>
Percentuale dei rifiuti non riciclati	6,27%	8,91%

Il dato del 2024 sui rifiuti pericolosi sottratti allo smaltimento grazie a operazioni di "riciclaggio" è stato spostato fra le "altre operazioni di recupero" per una classificazione più coerente delle destinazioni.

## **3. Informazioni Sociali**

## S1 FORZA LAVORO PROPRIA

Il Gruppo SEA pone una particolare attenzione alla gestione dei diritti dei lavoratori, con un impegno costante a garantire condizioni di lavoro che tutelino il benessere e la sicurezza di ogni dipendente. Il Gruppo sostiene lo sviluppo professionale e personale dei propri collaboratori, investendo in programmi di formazione e di crescita, garantendo pari opportunità e contrastando ogni forma di discriminazione. SEA riconosce l'importanza di un simile approccio e lo considera parte integrante del suo modello di business.

### Strategia

#### IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE [S1-SBM-3 13]

A valle dell'analisi di doppia materialità sono stati individuati due impatti negativi, due impatti positivi e un rischio.

Gli impatti negativi riguardano sia i lavoratori dipendenti, a tempo determinato e indeterminato, sia i lavoratori non dipendenti [SBM-3 14; a; 15].

Grazie all'implementazione del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (ISO 45001) e della Prassi di Riferimento UNI PdR 125 sulla Parità di Genere, SEA ha consolidato un modello organizzativo che favorisce condizioni di lavoro sicure, inclusive ed eque. I progressi conseguiti sono evidenti sia nella progressiva riduzione del gender pay gap, sia nel mantenimento di indicatori infortunistici stabili e caratterizzati da una bassa gravità. Permangono alcuni aspetti su cui la Società continua a impegnarsi – come l'ulteriore riduzione del divario retributivo residuo e la prevenzione di singoli incidenti – che sono ad oggi classificati come impatti negativi [SBM-3 14 b].

Gli impatti positivi riguardano le azioni strutturalmente poste in essere da SEA sul fronte della formazione e del benessere lavorativo che generano benefici per i lavoratori dipendenti di SEA [SBM-3 14; a]. La formazione rappresenta per l'azienda un elemento strategico e un investimento diretto sulla qualità della vita lavorativa, poiché - attraverso SEAAcademy, la piattaforma di e-learning GoodHabit e la formazione continua con programmi strutturati in partnership con partner esterni - consente di sviluppare competenze, rafforzare l'autonomia professionale e sostenere la crescita complessiva dei lavoratori del Gruppo.

SEA offre un sistema di welfare ampio e consolidato, con iniziative legate alla salute e al benessere, alla genitorialità, al work-life balance e alla previdenza integrativa. Questo insieme di misure include la prevenzione di malattie, la consulenza psicologica, il supporto economico e lavorativo, un sistema di orari flessibili e svariati altri contributi atti a migliorare la qualità di vita dei dipendenti. Le attività di SEA su questi temi sono approfondite nel paragrafo "Azioni per l'equilibrio tra vita professionale e vita privata" [SBM-3 14 c].

Il rischio individuato nell'analisi di doppia materialità riguarda la difficoltà di reperimento del personale (c.d. "Skill Shortage"), cui è legato un rischio materiale di discontinuità operativa dovuto al peggioramento delle condizioni di lavoro dei dipendenti. Si tratta di una condizione comune sia al settore del trasporto aereo sia al mercato del lavoro del nord Italia [SBM-3 14 d], ormai ampiamente impattato dal fenomeno della glaciazione delle nascite e da un sistema non consolidato di gestione dei flussi lavorativi extra UE. L'acquisizione di capitale umano in SEA avviene attraverso un processo di selezione strutturato e caratterizzato da specifici vincoli regolatori che incidono sulle tempistiche e sulle modalità operative. In particolare, la normativa sul background check richiede l'effettuazione di controlli approfonditi sui candidati, elemento indispensabile per garantire i requisiti di sicurezza richiesti dall'ambiente aeroportuale, che comporta un'estensione dei tempi di assunzione. A ciò si aggiunge la necessità di reperire profili con competenze tecniche specialistiche, spesso non facilmente disponibili sul mercato del lavoro, soprattutto in ambito aeroportuale e in settori STEM. A fronte di questa complessità, la capacità dell'azienda di attrarre, valutare e integrare competenze qualificate rappresenta un fattore di rischio che riguarda indistintamente tutte le figure professionali [SBM-3 16] e che potrebbe impattare nel medio periodo sullo sviluppo della capacità aeroportuale [SBM-3 14 d].

Al 31 dicembre 2025 il totale dei dipendenti del Gruppo è pari a 2.619 persone (2.783 se si considerano anche i lavoratori somministrati, che equivalgono al 6% del totale del personale di Gruppo), con un incremento di 77 unità rispetto all'esercizio precedente (+3,0%).

Il leggero aumento dell'organico registrato nell'ultimo periodo è direttamente collegato alla crescita dei volumi di traffico e alle maggiori esigenze operative, in particolare nelle aree "Security" e "Assistenza ai passeggeri".

	2025		2024	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Dirigenti-Quadri	116	201	110	193
Impiegati	738	937	701	912
Operai	93	534	82	544
Totale	947	1.672	893	1.649

La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31.12.2025 rappresentano l'1,3% del totale dei dipendenti, mentre i lavoratori part-time rappresentano il 20,1%. Lo scalo più popoloso risulta essere Malpensa, dove lavora il 60% della popolazione [SBM-3 14]. SEA non ha processi o attività a rischio di incidenti di lavoro forzato, coatto o minorile [SBM-3 14 f; g].

## Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

### Politiche [MDR-P]

#### CONDIZIONI DI LAVORO

##### Politica Salute e Sicurezza [MDR-P] [S1-1]

Il Gruppo SEA adotta specifiche politiche per individuare, valutare e gestire gli impatti rilevanti sulla propria forza lavoro. Tra queste la Politica di Salute e Sicurezza, disponibile sul sito web di SEA<sup>29</sup> [MDR-P 65 f]. Nell'ambito della gestione della sicurezza, SEA redige il Documento di Valutazione dei Rischi, che viene aggiornato in caso di eventi significativi ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori. Le risorse interne del Servizio di Prevenzione e Protezione, debitamente formate e costantemente aggiornate, presiedono al processo avvalendosi, ove necessario, di professionisti esterni.

Le politiche per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità relative alla forza lavoro propria, compresi i lavoratori somministrati, prevedono l'identificazione e la revisione periodica di "Leading KPI", indicatori predittivi che supportano nella riduzione di incidenti e comprendono, a titolo esemplificativo: audit a vari livelli e monitoraggi sul campo (Safety Walk), analisi di mancati/quasi incidenti (near miss), prove di emergenza ed evacuazione, monitoraggi del completamento della formazione, ecc. [S1-1 19].

Nella gestione delle proprie attività aeroportuali SEA persegue i seguenti principi:

- il rispetto della legislazione nazionale, locale e comunitaria in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro e dei requisiti definiti in materia da SEA per il raggiungimento degli obiettivi aziendali;
- lo svolgimento di attività di prevenzione mirate alla riduzione di incidenti, infortuni e malattie professionali attraverso l'identificazione e l'eliminazione dei pericoli, la riduzione dei rischi, l'implementazione di misure correttive e la gestione delle possibili emergenze a favore dei lavoratori, dei terzi e della comunità in cui SEA opera;
- l'informazione a tutti coloro che sono presenti negli ambienti aziendali sui rischi individuati e sulle relative norme di prevenzione e protezione adottate, oltre che sull'organizzazione preposta alla gestione della sicurezza e delle emergenze;

<sup>29</sup> <https://milanairports.com/it/business/sicurezza-del-lavoro-e-prevenzione-incendi>

- la sensibilizzazione del personale attraverso attività di informazione, formazione e addestramento che mirino allo sviluppo di competenze specifiche e alla consapevolezza delle proprie responsabilità;
- il mantenimento di un costante coinvolgimento dei lavoratori nell'ambito delle attività implementate da SEA e degli obiettivi aziendali definiti per la salute e sicurezza, promuovendone la consultazione e la partecipazione, avvalendosi anche del supporto degli RLS;
- la disponibilità di risorse economiche e finanziarie necessarie per la ricerca di nuove soluzioni tecniche, organizzative e procedurali che mirino alla riduzione dei rischi e al raggiungimento di una maggiore efficienza nella gestione delle attività di prevenzione;
- la selezione e il monitoraggio dei propri fornitori, considerando anche aspetti relativi alla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e favorendo attività di coordinamento per la gestione e la risoluzione di eventuali situazioni di rischio in un'ottica di reciproca collaborazione;
- infine, la promozione da parte del Management di iniziative volte alla diffusione di una cultura della salute e sicurezza a tutti i livelli aziendali, che mirino all'interazione e alla collaborazione tra i vari attori coinvolti, per migliorare l'efficienza dei processi aziendali e l'efficacia del SGSSL.

La Politica si applica a tutto il personale SEA che, in coerenza con il proprio ruolo, è responsabile del suo rispetto e attuazione. Si applica inoltre anche a tutti gli operatori, enti, handler, che a vario titolo sono presenti nei sedimi aeroportuali e ai terzi presenti negli ambienti di lavoro (ad es. passeggeri, appaltatori, fornitori, ed Enti) che sono chiamati, per quanto di pertinenza, a cooperare e contribuire attivamente al rispetto dei principi sopra elencati

[MDR-P 65 b]. Ai fini di un'attuazione efficace, il massimo livello responsabile dell'attuazione della politica è rappresentato dall'AD.DG, in qualità di Datore di Lavoro, e dai suoi riporti, che sono formalmente procurati con delega notarile (ex art.16 D. Lgs. 81/08) [MDR-P 65 c].

La Politica è una parte essenziale del SGSSL che è certificato secondo la norma ISO 45001 [MDR-P 65 a; d] [S1-1 21; 23].

Rispettare la legislazione a tutela dei lavoratori, garantendo condizioni dignitose, è uno dei principi cardine del Codice Etico [S1-1 19; 20; 20 a], che formalizza l'impegno del Gruppo a contrastare ogni forma di lavoro irregolare, tratta di esseri umani, lavoro forzato, coatto o minorile. Il Codice richiede ai propri dipendenti e collaboratori di segnalare tempestivamente qualsiasi comportamento, situazione o azione che possa costituire violazione di tali principi a tutela della persona, dei colleghi e dell'azienda stessa. Questo impegno si traduce in un divieto esplicito e assoluto di ogni pratica lesiva della dignità umana e nella promozione di condizioni di lavoro etiche, dignitose e rispettose delle normative vigenti, delle convenzioni internazionali in materia di diritti umani e dei diritti del lavoro [S1-1 22]. Le politiche aziendali rivolte alla forza lavoro propria sono conformi ai principali strumenti nazionali e internazionali riconosciuti in materia di diritti umani, diritti del lavoro e sostenibilità, ai quali il Codice Etico del Gruppo fa esplicito riferimento [S1-1 21].

Esistono diversi accordi che regolano il rapporto di lavoro, dall'assunzione alla risoluzione del rapporto. Tali accordi, che comprendono sia aspetti economici che normativi, sono conformi alla legge e al sistema di relazioni industriali riferito a Confindustria, associazione datoriale con potere di stipula di contratti collettivi nazionali, cui SEA aderisce. Nell'ambito della contrattazione collettiva è garantita la tutela dei diritti inderogabili dei lavoratori [S1-2 27d].

## PARITÀ DI TRATTAMENTO E DI OPPORTUNITÀ PER TUTTI

### Politica per la Parità di Genere UNI PdR 125 [MDR-P] [S1-1 24 c]

SEA considera la parità di genere non solo un diritto fondamentale, ma anche un fattore strategico di crescita economica e sviluppo sostenibile. La partecipazione piena e attiva delle donne ai processi decisionali, economici e sociali amplia le prospettive dell'organizzazione, stimola l'innovazione e contribuisce al miglioramento della performance complessiva [MDR-P 65 e].

All'inizio del 2024 SEA ha compiuto un passo significativo nel proprio percorso di sostenibilità e responsabilità sociale ottenendo la certificazione per la Parità di Genere secondo la Prassi UNI PdR 125. Questo traguardo rappresenta il riconoscimento di un impegno strutturato e misurabile nel promuovere un ambiente di lavoro equo, inclusivo e rispettoso, in cui le persone possano esprimere il proprio potenziale senza barriere o disparità legate al genere.

La certificazione si inserisce nel quadro di riferimento europeo e nazionale, in coerenza con il Regolamento UE n. 1025/2012 e con la Missione 5 del PNRR - "Inclusione e Coesione". Inoltre, l'adozione della UNI PdR 125 è pienamente allineata ai principi dell'Agenda 2030, con particolare riferimento al Goal 5, dedicato al raggiungimento della parità di genere e all'emancipazione di tutte le donne e le ragazze [MDR-P 65 d] [S1-1 21].

Attraverso la Politica per la Parità di Genere, disponibile sul sito corporate<sup>30</sup> [MDR-P 65 f], SEA ambisce a creare un ambiente lavorativo che possa prevenire e ridurre possibili disparità di trattamento o fenomeni discriminatori nei confronti dei dipendenti [S1-1 19].

La Politica si rivolge a tutte le persone che operano all'interno di SEA, indipendentemente dal ruolo o dalla tipologia contrattuale, e richiede a chiunque agisca nei confronti e/o in nome e per conto di SEA di adottare comportamenti coerenti con i principi di equità, inclusione e non discriminazione promossi da SEA [MDR-P 65 b].

La Politica garantisce l'applicazione dei principi di equità di genere lungo l'intero ciclo di vita lavorativa: nei

processi di selezione e assunzione, nelle opportunità di formazione, nelle politiche retributive, nelle misure di welfare, nei percorsi di mobilità interna e nelle iniziative di sviluppo professionale, senza distinzione basata sulla tipologia contrattuale. Inoltre, la Società promuove il rispetto dei principi di equità di genere anche nelle attività di marketing e comunicazione [MDR-P 65 a] [S1-1 24 a].

L'adozione e l'applicazione continuativa della Politica per la Parità di Genere sono garantite dal Comitato per la Parità di Genere, Equità e Inclusione, designato come Comitato Guida secondo la Prassi UNI PdR 125:2022. Il Comitato ha il compito di promuovere la parità di genere e l'equità di trattamento e di vigilare sull'efficace attuazione della Politica [MDR-P 65 a]. All'interno del comitato l'AD.DG e il CPSO rappresentano il massimo livello dirigenziale insieme al CFRO. In particolare, l'AD.DG e il CPSO sono responsabili della validazione della revisione del piano strategico e dell'attuazione della Politica per la parità di Genere [MDR-P 65 c].

Per SEA la certificazione non è un punto di arrivo ma un impegno continuativo: significa adottare un sistema di gestione che orienti decisioni e processi verso il miglioramento costante, sostenuto da obiettivi, indicatori e azioni concrete. In questa prospettiva la parità di genere diventa una leva strategica per generare valore nel tempo, in quanto rafforza la cultura aziendale, migliora l'attrattività verso i talenti, sostiene il benessere organizzativo e contribuisce a costruire un modello di sviluppo più equo e sostenibile [MDR-P 65 d] [S1-1 21].

Le norme di condotta afferenti all'ambito della Politica trovano riferimento nel Codice Etico, che tratta la tutela dell'integrità morale e fisica di dipendenti e collaboratori e degli stakeholder. Il rispetto della normativa a protezione dei lavoratori e la garanzia di condizioni di lavoro dignitose rappresentano principi cardine del Codice Etico e costituiscono un riferimento essenziale per l'attuazione della Politica per la Parità di Genere e la tutela dei diritti umani e del lavoro [S1-1 19; 24 a; 20 a].

Per SEA la parità di genere è parte di un ambito più ampio di valori e principi fondamentali in materia di Diversity, Equity & Inclusion: origine etnica, diversità culturale, orientamento sessuale, identità di genere, età, religione, opinioni politiche [S1-1 24 b].

<sup>30</sup> [https://milanairports.com/sites/default/files/2026-01/Policy%20Parit%C3%A0%20di%20genere\\_20260122.pdf](https://milanairports.com/sites/default/files/2026-01/Policy%20Parit%C3%A0%20di%20genere_20260122.pdf)

Approfondimenti sui modelli nazionali e internazionali relativi ai diritti e alla sostenibilità a cui fa riferimento il Codice Etico [S1-1 21], sul coinvolgimento dei dipendenti attraverso la diffusione e la promozione dei principi [S1-1 20 b] e sul whistleblowing [S1-1 20 c], sono disponibili nei paragrafi “Codice Etico” e “Azioni” nel capitolo G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE.

Non è stata adottata una politica per gestire la tematica della formazione, in quanto già presidiata dai processi aziendali di responsabilità della Direzione People Management [MDR-P 62].

### **Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti [S1-2]**

L'impresa integra le prospettive della propria forza lavoro nelle decisioni e attività finalizzate alla gestione degli impatti rilevanti, effettivi e potenziali. Attraverso strumenti di ascolto come survey periodiche, indagini di clima e momenti di confronto, l'azienda raccoglie feedback dai dipendenti per orientare le proprie politiche in ambito salute, sicurezza, benessere e sviluppo professionale. Inoltre, le prospettive dei lavoratori sono considerate nella definizione di iniziative formative, nel miglioramento delle condizioni di lavoro e nell'adozione di misure di welfare. Nel 2025, in continuità con il progetto di engagement survey dell'anno 2024, è stata realizzata una Pulse Survey indirizzata a tutta la popolazione aziendale con l'obiettivo di monitorare, a valle delle azioni intraprese e dei progetti messi in campo, il livello di ingaggio dei dipendenti [S1-2 27; b] e, in base ai risultati, di orientare la progettazione di nuove iniziative [S1-2 27 e]. Il Gruppo favorisce il coinvolgimento attivo dei dipendenti attraverso la diffusione e la promozione dei principi del Codice Etico e delle politiche di integrità, con iniziative di informazione, sensibilizzazione e formazione dedicate.

Inoltre, SEA mantiene un costante coinvolgimento dei lavoratori sul tema della sicurezza, promuovendone la consultazione e la partecipazione. La partecipazione e il coinvolgimento dei lavoratori è una tematica centrale per il Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) e viene promossa attraverso il ruolo dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS).

In aggiunta alla riunione annuale di sicurezza, l'Azienda promuove la partecipazione e il coinvolgimento dei lavoratori in occasione di modifiche significative all'organizzazione del lavoro e, più in generale a fronte di ogni richiesta avanzata dai RLS o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori. Altri canali sono costituiti da: il

sito intranet aziendale, che consente a tutti i lavoratori la segnalazione di near miss con apposito modulo online; l'indirizzo e-mail [sicurezza@seamilano.eu](mailto:sicurezza@seamilano.eu), a cui tutti i lavoratori possono scrivere per segnalare criticità legate alla salute e alla sicurezza; le interviste ai lavoratori effettuate nel corso degli audit del SGSSL; le safety walk giornalieri che consentono il dialogo diretto con i lavoratori; il contatto diretto via e-mail o telefono con gli addetti RSPP/ASPP appartenenti alla Funzione Health and Safety at Work [S1-3 32 b; d] responsabile dell'analisi e della gestione dell'evento [S1-3 32 c; e] [S1-2 27 a; b; e].

Il Chief People & Supply Officer è responsabile di garantire che tali forme di coinvolgimento si concretizzino e che influenzino l'approccio di SEA nella gestione delle tematiche relative alla parità di genere, al welfare, alla formazione e alla salute e sicurezza [S1-2 27 c].

### **Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni [S1-3]**

#### **Gestione delle segnalazioni**

Il Gruppo SEA adotta processi specifici per affrontare e risolvere gli impatti negativi sui propri lavoratori, anche in relazione a situazioni ad essi collegati. Questi includono azioni correttive tempestive e collaborazioni con le parti coinvolte per risolvere le problematiche; l'efficacia di queste azioni è valutata tramite gli indicatori informativi nell'ambito del SGSSL [S1-3 32 a].

Sono messi a disposizione della forza lavoro canali di comunicazione sicuri e facilmente accessibili, che consentono ai dipendenti di esprimere eventuali preoccupazioni in modo riservato. Oltre ai canali già citati nel paragrafo precedente sul tema della salute e sicurezza, merita di essere citata la piattaforma di whistleblowing [S1-3 32 b], gestita dal Comitato Etico [S1-3 32 c], accessibile ai dipendenti sull'intranet aziendale e sul sito corporate [S1-3 32 d].

Ogni reclamo o denuncia viene trattato con tempestività, garantendo un'indagine imparziale e il rispetto della privacy dei dipendenti coinvolti. Il Gruppo controlla e monitora le problematiche sollevate attraverso: la tracciabilità delle segnalazioni ricevute, il monitoraggio dei tempi di gestione e di chiusura dei casi, la verifica dell'attuazione delle azioni correttive o di rimedio adottate, ove necessarie. L'efficacia dei canali è valutata mediante controlli periodici, audit interni, aggiornamenti della piattaforma digitale e attività di formazione e comunicazione [S1-3 32 e]. Il Gruppo SEA sostiene e

promuove la visibilità e l'accesso ai canali di reclamo attraverso iniziative dedicate di informazione, comunicazione interna, formazione e il monitoraggio sul loro impiego [S1-3 33].

Per maggiori dettagli sulle caratteristiche del canale di whistleblowing, si veda il paragrafo "Codice Etico" in G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE.

Si ricorda, inoltre, che le segnalazioni possono provenire anche da survey anonime [S1-3 32 b; 33] su temi legati al personale. In questo caso la Direzione People Management è responsabile di trattare le problematiche sollevate [S1-3 32 c] e di avviare i necessari approfondimenti e istruttorie [S1-3 32 e].

### **Piano Strategico sulla Parità di Genere** [S1-4 37]

Il Comitato per la Parità di Genere, Equità e Inclusione prepara e aggiorna su base annuale il Piano Strategico sulla Parità di Genere. Il Piano assicura condizioni di equità, inclusione e pari opportunità, promuovendo il miglioramento dell'organizzazione del lavoro, delle prospettive di carriera, dell'equità salariale e della conciliazione vita-lavoro, in coerenza con le migliori pratiche europee [S1-4 41]. Questo è possibile grazie a un budget annuale, rivisitato ogni anno, destinato alla realizzazione delle attività previste dal Piano, e alla partnership con associazioni che promuovono queste tematiche [S1-4 43].

Le aree di sviluppo considerate nel Piano includono: cultura e strategia, governance, gestione e sviluppo delle risorse umane, opportunità di crescita professionale, equità retributiva e tutela della genitorialità. Il Piano prevede azioni operative e indicatori (KPI) applicati a diverse fasi del processo. Nell'ambito della selezione del personale, ad esempio, sono monitorate le procedure per prevenire la disparità di genere, garantire l'uso di job description neutre rispetto al genere e formazione delle persone coinvolte nel processo di recruiting. Per quanto riguarda sviluppo di carriera e leadership, il Piano stabilisce processi non discriminatori, promuove un bilanciamento di genere nei ruoli apicali e assicura una distribuzione equa delle opportunità di crescita. Inoltre, vengono diffusi periodicamente dati aggiornati sulla situazione di genere e promosse iniziative a tutela del benessere psicofisico della forza lavoro. Sul fronte dell'equità retributiva, è previsto un sistema di controllo finalizzato a identificare eventuali pratiche discriminatorie e a promuovere un welfare aziendale equo e inclusivo. In tema di genitorialità, il Piano comprende misure

quali percorsi strutturati di supporto al rientro dai congedi e una gestione attenta delle opportunità di congedo parentale. Per favorire l'equilibrio vita-lavoro, sono previste modalità di lavoro flessibili, come il remote working e la flessibilità oraria. Infine, il Piano introduce una serie di interventi strutturali di prevenzione e contrasto delle molestie e degli abusi, tra cui la mappatura dei rischi, la definizione di un piano di prevenzione dedicato, l'adozione di sistemi di segnalazione anonimi, la nomina e la formazione di Ambassador specializzati nel supporto alle persone che vivono situazioni di molestia o mobbing, la promozione di un linguaggio aziendale rispettoso e neutrale [S1-1 24 d].

Il Piano Strategico per la Parità di Genere prevede un monitoraggio strutturato dell'efficacia delle iniziative, basato su obiettivi specifici e su indicatori qualitativi e quantitativi definiti per ciascuna area di intervento. Il Comitato per la Parità di Genere effettua annualmente un'analisi dello stato di avanzamento del Sistema di Gestione e ha il compito di raccogliere evidenze in merito all'andamento delle azioni pianificate [S1-4 38 d; 39]. Gli interventi e i progressi sono analizzati con cadenza annuale anche durante gli audit interni, i cui esiti sono successivamente condivisi con il Comitato.

## **Azioni** [MDR-A]

SEA agisce in modo proattivo per prevenire e mitigare i rischi, nonché per promuovere opportunità di miglioramento mediante iniziative per favorire un ambiente di lavoro inclusivo e motivante, migliorando il benessere e la soddisfazione dei dipendenti.

### **AZIONI PER SALUTE E SICUREZZA** [MDR-A] [S1-4]

In linea con gli obiettivi della Politica Salute e Sicurezza, tutti gli infortuni vengono analizzati. Tale analisi permette di identificare gli interventi più opportuni, che possono essere: infrastrutturali, manutentivi, organizzativi, di sensibilizzazione, formazione, addestramento o altro in base agli esiti dell'indagine [MDR-A 68 a] [S1-4 38 a].

### **Health and Safety meeting**

Anche nel 2025 è stato svolto l'Health and Safety meeting che ha visto coinvolta la leadership aziendale, il middle management e le direzioni maggiormente

interessate sui programmi e gli obiettivi di salute e sicurezza [MDR-A 68 a; c; e] [S1-4 38 a]. L'obiettivo del meeting è quello di sviluppare consapevolezza e cooperazione a tutti i livelli aziendali e migliorare la protezione della forza lavoro. Durante l'incontro sono stati esaminati le metriche a consuntivo e gli obiettivi fissati per l'anno, inclusi: l'indice di gravità degli infortuni, i programmi e i piani di azione per le misure migliorative in atto [MDR-A 68 b]. Il monitoraggio dell'attuazione di queste azioni è responsabilità della funzione preposta [MDR-A 69].

### Safety Flash- break formativi

Per i lavoratori di funzioni operative e manutentive di Linate e Malpensa è stata sviluppata un'attività di training in campo in modalità break formativo/safety flash, basata sul modello "lessons learned". Le tematiche trattate derivano da situazioni emerse durante le attività lavorative, a seguito di segnalazioni, near miss e infortuni. I break formativi sono stati condotti dai preposti e dai responsabili della funzione coinvolta, con il supporto del servizio di prevenzione e protezione [MDR-A 69 b]. Nel 2025 sono stati erogati 5 break formativi a Malpensa e 5 a Linate [MDR-A 68 e].

Non sono state allocate risorse economiche.

Nel 2025 sono stati progettati 2 corsi di formazione in modalità innovativa, dedicati alla gestione delle emergenze: con l'utilizzo di visori per la realtà virtuale per gli addetti AGE Security e online per tutti i lavoratori del gruppo SEA. Nel 2026 è prevista la progettazione della formazione dedicata alla conoscenza dei piani di emergenza ed evacuazione, con una spesa prevista pari a €10.000 [MDR-A 69].

### Audit interni

L'attività di audit interno è svolta da personale qualificato al fine di valutare l'efficacia del SGSSL, la conformità alle procedure interne e alle normative. Tutte le aree aziendali sono sottoposte ad audit interno, comprese quelle che gestiscono gli ambiti relativi al personale e alla sicurezza sul lavoro. È uno strumento di miglioramento continuo che monitora le prestazioni, identifica inefficienze o rischi e propone azioni correttive [MDR-A 68 a; b; c]. Nel 2025 sono stati svolti 18 audit interni sui temi SSL [MDR-A 68 e]. Non sono state allocate risorse economiche [MDR-A 69 a].

### Health and Safety at Work Day

Evento di sensibilizzazione della durata di un giorno,

organizzato in entrambi gli scali, e dedicato a tutti i dipendenti. Le attività svolte trattano temi di salute e sicurezza e sono organizzate con modalità ludico-esperienziali con l'intento di aumentare la consapevolezza sui rischi per la salute e la sicurezza puntando sull'importanza dei comportamenti individuali [MDR-A 68 a; b]. Nel 2025 i partecipanti complessivi sono stati oltre 220, di cui il 30% turnisti, con oltre 650 singole partecipazioni alle attività [MDR-A 68 e].

Nell'ambito del SGSSL, l'identificazione e la valutazione dell'efficacia delle azioni di salute e sicurezza sul lavoro è monitorata attraverso gli indicatori infortunistici [S1-4 38 d; 39; 43]. Gli approcci adottati da SEA per gestire potenziali impatti negativi sulla salute e sulla sicurezza sono coerenti con il processo di analisi di valutazione dei rischi al fine di definire le iniziative prioritarie e correttive per l'eliminazione e la riduzione dei rischi per i lavoratori e i terzi, partendo dall'attività di raccolta e analisi delle segnalazioni fino allo svolgimento di audit interni, sopralluoghi e monitoraggi regolari [S1-4 41].

Le spese operative del 2025 relative alle azioni per salute e sicurezza sono state pari a €57.790. Per il 2026 sono previste spese pari a €40.000 [MDR-A 69 a; c].

### AZIONI PER L'EQUILIBRIO TRA VITA PROFESSIONALE E VITA PRIVATA

[MDR-A] [S1-4]

Il benessere dei dipendenti è influenzato anche dalla capacità di conciliare vita professionale e vita privata, un equilibrio che SEA si impegna a garantire quotidianamente promuovendo uno stile di vita sano e adottando misure che favoriscano la cultura della prevenzione. Nel 2025 le iniziative volte a generare un impatto positivo si sono concentrate principalmente sulla prevenzione sanitaria e sull'accesso ai servizi medici, nonché sull'implementazione di misure di supporto alla genitorialità, alla mobilità e all'equilibrio tra vita professionale e privata [MDR-A 68 a] [S1-4 38 c].

### Welfare: Pillar prevenzione e sanità

Nel 2025, in un'ottica di continuità e rafforzamento del welfare aziendale, accanto alla consolidata Cassa di Assistenza Sanitaria, che garantisce un parziale rimborso delle spese per prestazioni sanitarie, sono state portate in continuità le iniziative precedentemente introdotte a supporto della salute e del benessere. Tra queste rientrano programmi di prevenzione, percorsi di disassuefazione dal fumo, un servizio di telemedicina e il sostegno psicologico da remoto attraverso il servizio "Ti ascolto", rivolti ai dipendenti SEA. La Cassa di

Assistenza Sanitaria continua a essere destinata a tutti i dipendenti del Gruppo con contratto a tempo indeterminato, mentre le iniziative di prevenzione, in un'ottica inclusiva, sono estese anche ai dipendenti somministrati [MDR-A 68 a; b] [S3-4 38 c].

Nel corso del 2025 il 41% dei dipendenti ha aderito alle iniziative di prevenzione promosse dall'azienda, tra cui la campagna di vaccinazione antinfluenzale, la campagna dermatologica, i programmi oncologici dedicati a uomini e donne, questi ultimi organizzati in collaborazione con LILT. Parallelamente, l'utilizzo del servizio di telemedicina è in continuo incremento, a conferma del crescente interesse e della sua utilità per la popolazione aziendale [MDR-A 68 e].

### **Welfare: Pillar genitorialità**

Nel 2025, in continuità con le iniziative avviate nel 2024, SEA ha continuato a sviluppare un sostegno concreto e qualificato alla genitorialità attraverso "Fly, Child!", un programma articolato di interventi rivolti a tutti i genitori. Il progetto prevede un "baby toolkit" che raccoglie sia una panoramica delle iniziative SEA già attive a supporto della genitorialità, sia un set di video pillole dedicate ad alcune dinamiche tipiche dell'esperienza genitoriale. Il programma include inoltre il contenuto audio "Bambininarrivo" incentrato sugli aspetti emotivi e psicologici che caratterizzano il percorso dei genitori e dei futuri genitori. Elemento centrale dell'iniziativa è l'erogazione di un credito welfare, denominato "SEAlife", pensato per contribuire alle spese più ricorrenti connesse alla nascita di un figlio. A completamento del percorso, il 50% delle lavoratrici rientrate dal congedo di maternità nel periodo compreso tra aprile e dicembre 2025, ha preso parte ai percorsi di formazione e di accompagnamento al rientro in azienda messi a disposizione da SEA [MDR-A 68 a; b; c].

### **Welfare: Mobilità**

Nel 2025 SEA ha rafforzato il sostegno all'utilizzo dei mezzi pubblici anche al di fuori del tragitto casa-lavoro, contribuendo al 50% del costo degli abbonamenti al trasporto pubblico per tutti i dipendenti che ne hanno fatto richiesta. Per i lavoratori con sede a Linate, che hanno scelto di rinunciare ai parcheggi adiacenti agli uffici, il contributo è stato esteso al 100% della spesa, garantendo così un beneficio diretto sia alle persone che alla sostenibilità ambientale (riduzione emissioni Scope 3) [MDR-A 68 a; b; c] [S3-4 38 c]. Nel 2025 si è osservato un leggero decremento delle richieste rispetto all'anno precedente, rimanendo comunque sopra alle 300 delle stesse.

### **Welfare: equilibrio vita e lavoro**

SEA ha rafforzato e consolidato una serie di iniziative volte a favorire un migliore equilibrio tra vita privata e lavoro per tutti i collaboratori del Gruppo. Tra le misure rafforzate ci sono il lavoro da remoto, il part-time per i genitori, l'orario flessibile per il personale amministrativo, la possibilità di cambio turno per i turnisti e i permessi per visite mediche specialistiche. Favorire l'armonia tra vita professionale e vita personale, basandosi sulla fiducia che SEA ripone nei suoi collaboratori, rappresenta uno strumento chiave per l'attrazione e la retention delle persone [MDR-A 68 a; b; c] [S3-4 38 c]. Nel 2025 i dipendenti hanno usufruito complessivamente di 897 ore di permessi per visite specialistiche, 41.996 giornate di smartworking e 2 dipendenti genitori hanno scelto di lavorare part-time [MDR-A 68 e].

L'efficacia delle iniziative di welfare viene monitorata sia attraverso i dati di fruizione dei servizi, sia tramite survey anonime che consentono ai dipendenti di esprimere una valutazione diretta rispetto alle prestazioni di cui hanno usufruito [S1-4 38 d].

Le spese operative del 2025 per le azioni per l'equilibrio tra vita professionale e vita privata sono state pari a €1.539.808. Le spese assegnate per il 2026 sono pari a €1.564.848 [MDR-A 69 a; b; c].

### **AZIONI PER IL RISCHIO LEGATO ALLO STAFF SHORTAGE [MDR-A] [S1-4]**

Per mitigare il rischio di discontinuità operativa derivante da situazioni di staff shortage sono state avviate iniziative di employer branding rivolte a università e istituti di formazione, con l'obiettivo di rafforzare il posizionamento del Gruppo SEA nel mercato del lavoro [S1-4 40 a]. A queste si aggiungono i percorsi offerti nella programmazione formativa descritti nel paragrafo SEAAcademy, in quanto trattasi di iniziative che permettono ai dipendenti in forza di sviluppare competenze che sostengano e facilitino l'operatività.

### **Programmi di Reclutamento e Collaborazione Educativa**

Nel 2025 [MDR-A 68 c] SEA ha sviluppato un articolato programma di iniziative di employer branding. Sono state attivate partnership con università e istituti di formazione e costruito un palinsesto strutturato di attività, rivolto a diverse tipologie di istituti scolastici, dalle scuole secondarie di primo grado a quelle di secondo grado. L'iniziativa ha coinvolto 1.600 studenti con l'obiettivo di favorire la conoscenza del mondo aeroportuale e

promuovere percorsi professionali qualificati [MDR-A 68 a; b; e]. Nel 2025 sono state organizzate più di 30 iniziative con 8 istituti scolastici e 10 università. I dipendenti SEA docenti dell'Academy hanno erogato più di 8.600 ore di formazione.

Parallelamente sono state rafforzate le partnership con le principali università lombarde, attraverso la partecipazione a Career Day e workshop con l'obiettivo di supportare l'orientamento professionale e incrementare l'attrattività del settore aeroportuale [MDR-A 68 a; b]. Inoltre, sono stati sviluppati percorsi di stage curricolari e progetti di tesi rivolti in particolare a studenti di facoltà STEM, offrendo opportunità applicative e di ricerca direttamente collegate alle sfide tecnologiche e operative del settore aeroportuale. Nel corso del 2025 sono pervenute più di 400 richieste di stage da parte di studenti universitari e di neolaureati [MDR-A 68 e].

### Employer Branding and Recruiting

Durante il 2025 [MDR-A 68 c] il Gruppo è stato attivo e presente su piattaforme di recruiting, ha partecipato a fiere del lavoro e ha organizzato eventi per promuovere l'Azienda e le opportunità professionali di SEA [MDR-A 68 a; b].

Le spese operative del 2025 per le azioni per il rischio legato allo staff shortage sono state pari a €32.105. Le spese assegnate per il 2026 sono pari a €31.000 [MDR-A 69 a; b; c].

### AZIONI PER LA PARITÀ DI GENERE

[MDR-A] [S1-4]

In linea con gli obiettivi della Politica per la Parità di Genere sono state sviluppate iniziative di informazione e sensibilizzazione [MDR-A 68 a] [S1-4 38 a].

### Diversity & Inclusion: Pillar genere

Nel corso del 2025 sono proseguite le iniziative del Piano Strategico per la Parità di Genere per combattere le varie forme di discriminazione e promuovere un ambiente di lavoro inclusivo. Il piano ha coinvolto diversi pilastri di SEAAcademy, con iniziative mirate a ridurre i bias nei processi di selezione, rafforzare le competenze dei manager in tema di leadership inclusiva, whistleblowing, codice etico, prevenzione di molestie, stereotipi e violenze. Sono stati attivati workshop dedicati all'empowerment femminile e al self-empowerment per over 50 e

iniziative di sensibilizzazione come le "Panchine Rosse". Il piano è stato realizzato anche grazie a partnership consolidate con organizzazioni specializzate del settore come Valore D, Fondazione Libellula, Parks - Liberi e Uguali, GoodHabit, Stimulus e The European House Ambrosetti [MDR-A 68 a; b; c]. All'interno della Pulse Survey condotta a novembre 2025 l'inserimento di una domanda relativa al posizionamento delle Panchine Rosse in aeroporto ha confermato l'attenzione e l'interesse per questi temi da parte dell'85% delle persone di SEA [MDR-A 68 e].

### Diversity & Inclusion: Pillar disabilità

È continuato il lavoro del progetto strutturale "SEA con TE", che si pone come obiettivo la promozione di una cultura di rispetto e accoglienza verso i colleghi con disabilità, temporanee o permanenti. Due i filoni delle iniziative: da un lato un programma di sensibilizzazione attraverso webinar tematici, dall'altro l'organizzazione di due survey, la prima legata alla disabilità e la seconda all'essere caregiver.

I risultati delle due survey orientano SEA verso un'evoluzione delle politiche di welfare e dei programmi di inclusione, con l'obiettivo di promuovere un ambiente di lavoro più accessibile, equo e attento alle esigenze delle persone [MDR-A 68 a; b; c; e].

### Diversity & Inclusion: Pillar orientamento sessuale e di genere

Nel corso del 2025 sono state realizzate diverse iniziative rivolte a tutta la popolazione aziendale per promuovere un ambiente inclusivo e aperto, con particolare attenzione all'orientamento sessuale e di genere e per sviluppare sensibilità su questi temi. SEA ha attivato una partnership con Parks, invitando tutti i dipendenti a partecipare all'Index PARKS, uno strumento di benchmarking che misura le politiche e le pratiche di inclusione LGBTQ+ attuate dalle aziende. Inoltre, sono stati organizzati momenti di formazione su temi LGBTQ+ (es. webinar con l'associazione AGEDO) e interventi di sviluppo di leadership inclusiva rivolti ai Responsabili dell'Area Security che ha coinvolto 51 persone [MDR-A 68 a; b; c; e].

Le spese operative del 2025 per le azioni per la parità di genere sono state pari a €72.670. Le spese assegnate per il 2026 sono pari a €69.000 [MDR-A 69 a; b; c].

## AZIONI PER FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE COMPETENZE

[MDR-A] [S1-4]

### SEAAcademy

SEAAcademy mette a disposizione dell'intera popolazione aziendale - operante su entrambi gli scali - un'offerta formativa articolata, progettata per favorire lo sviluppo professionale e rafforzare la diffusione dei valori fondanti della Società. Gli obiettivi dei processi di formazione sono comunicati in maniera puntuale a tutti i dipendenti coinvolti e nascono da un'analisi attenta dei bisogni aziendali e individuali. La valutazione circa l'esigenza di formazione su competenze trasversali - come comunicazione efficace, problem solving, leadership e collaborazione - avviene analizzando le opportunità di crescita interna.

SEAAcademy sta progressivamente ampliando l'offerta con percorsi dedicati all'intelligenza artificiale, finalizzati a sviluppare competenze digitali avanzate, favorire un utilizzo consapevole e responsabile delle tecnologie emergenti e supportare la trasformazione digitale dei processi aziendali [MDR-A 68 a] [S1-4 38 c]. A tal proposito è stato avviato il programma "Boarding AI" che ha coinvolto circa 50 Early Adopters in un percorso formativo per l'integrazione di Copilot 365 nei flussi di lavoro quotidiani. Il Management Committee ha preso parte a una sessione dedicata, mentre alcune persone delle Direzioni People Management e ICT hanno supportato la diffusione interna delle pratiche legate all'AI. Il percorso si è concluso con quattro webinar su Copilot Chat, che hanno coinvolto oltre 200 colleghi dell'area amministrativa [MDR-A 68 b].

Altre iniziative di SEAAcademy nel 2025 hanno riguardato corsi sulla qualità dei servizi al passeggero (Living the Airport), l'upskilling delle competenze tecniche rivolte alle direzioni ICT e Supply Chain e la II° edizione del Master aziendale: "Da People Manager a People Leader" organizzato con The European House of Ambrosetti, che ha visto coinvolti un gruppo di key people manager [MDR-A 68 b].

Parallelamente, SEA utilizza la piattaforma GoodHabit che mette a disposizione contenuti formativi orientati all'autoapprendimento, contribuendo a promuovere la responsabilizzazione individuale, la formazione continua e il miglioramento professionale nel lungo periodo.

Sono proseguite anche le attività formative obbligatorie nell'indirizzo Corporate Governance in ambito Privacy, Cybersecurity, Modello Organizzativo 231 e Anticorruzione finalizzate a garantire la piena conformità normativa e a rafforzare la cultura aziendale della

sicurezza e della responsabilità. I percorsi hanno coinvolto l'intera popolazione aziendale [MDR-A 68 b].

Nel complesso, attraverso le iniziative, sono state erogate oltre 77.000 ore di formazione [MDR-A 68 e].

Le spese operative assegnate alle attività formative nel 2025 sono ammontate a €216.250, di cui €128.055 finanziati dai fondi interprofessionali [MDR-A 69 a; b]. Per il 2026 è previsto un incremento delle spese operative a €334.000 [MDR-A 69 c].

Il monitoraggio delle performance, delle conoscenze e dei comportamenti effettuato dalla Direzione People Management permette di comprendere l'effetto che la formazione ha avuto sulle persone che vi hanno partecipato [S1-4 38 d].

### Target [MDR-T]

## CONDIZIONI DI LAVORO

Non sono stati identificati target rilevanti da divulgare sulle condizioni di lavoro [MDR-T 81].

Le azioni di miglioramento di salute e sicurezza sono monitorate quotidianamente nell'ambito del SGSSL da parte delle funzioni responsabili [MDR-T 81 b; b i]. Sono definiti e monitorati indicatori prestazionali, che includono incidenti e infortuni, e indicatori preventivi, come near miss, formazione, break formativi, audit e ispezioni di campo. In particolare, viene monitorato l'indice di gravità, che misura il numero di giornate di assenza per infortuni, permettendo così di valutare la numerosità e la gravità degli stessi. Tale indice viene verificato mensilmente [MDR-T 81 b ii].

Le azioni di welfare sono consolidate nel sistema aziendale dedicato che raccoglie le iniziative e i budget dedicati per migliorare il benessere e il work-life balance della popolazione aziendale. Attraverso survey aziendali è possibile individuare i bisogni della popolazione aziendale garantendo che le risorse siano allocate in modo efficace per soddisfare le esigenze dei dipendenti e migliorare la loro qualità di vita [MDR-T 81 b; b i; ii]. Per migliorare il posizionamento del Gruppo SEA nel mercato del lavoro, le attività di employer branding e reclutamento sono monitorate attraverso la rete di scuole e università con cui è attiva o che mostrano interesse a collaborare. Il monitoraggio include il numero di ore dedicate a eventi, visite e lezioni, il numero di docenti coinvolti e le richieste di stage e assunzioni emerse a seguito degli eventi [MDR-T 81, 81 b; b i; ii].

## PARITÀ DI TRATTAMENTO E DI OPPORTUNITÀ PER TUTTI

SEA si è posta l'obiettivo di raggiungere la quota del 40% di dipendenti donne entro il 2030. Impegnarsi per il raggiungimento di questo target è fondamentale per promuovere le pari opportunità, contribuendo alla riduzione del divario salariale, alla creazione di un ambiente di lavoro inclusivo e rispettoso e a una cultura aziendale equa [MDR-T 80 a; b; c; e; f].

Il target è stato definito e approvato dal Comitato per la parità di genere, equità e inclusione, descritto dettagliando composizione [MDR-T 80 h] [S1-5 47 a] e ruolo [S1-5 47 b, c] nel paragrafo "Politica per la Parità di Genere UNI PdR 125".

Grazie all'impegno di SEA sull'equilibrio di genere, la percentuale di donne presenti in azienda ha dimostrato un trend in crescita negli ultimi anni. In particolare, nel 2025 questa percentuale è cresciuta di 1,1 punti percentuali rispetto al 2024, passando da 35,1% a 36,2% [MDR-T 80 j].

Tabella - Target Gender Diversity

Target	Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]	Natura dell'obiettivo [MDR-T 80 b]	Baseline [MDR-T 80 d]	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]
Percentuale di donne dipendenti	40,0% al 2030	% di donne sul totale dei dipendenti	30,3% nel 2022	Non ci sono obiettivi intermedi

SEA non ha identificato un target per la formazione rilevante [MDR-T 81]. La formazione è comunque monitorata attraverso la rendicontazione delle ore, la misurazione della soddisfazione attraverso questionari redatti al termine di ogni attività formativa e, ove previsto, tramite test finali sulla qualità della docenza e l'apprendimento dei partecipanti [MDR-T 81 b; b i].

L'offerta formativa di SEA ambisce a soddisfare la richiesta di "continuous learning" che le nuove generazioni ricercano per il loro sviluppo professionale e, al tempo stesso, l'aggiornamento professionale dei professionisti più senior [MDR-T 81 b ii].

## Metriche [MDR-M]

### Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa [S1-6] [S1-6 50 a] [S1-6 RA 55]

Tabella - Informazioni sul numero di dipendenti in base al genere

	2025					2024				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
<b>Totale dipendenti</b>	<b>947</b>	<b>1.672</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.619</b>	<b>893</b>	<b>1.649</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.542</b>
Dipendenti a tempo indeterminato	926	1.658	0	0	2.584	887	1.644	0	0	2.531
Dipendenti a tempo determinato	21	14	0	0	35	6	5	0	0	11
Dipendenti a orario variabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Al 31.12.2025 le cessazioni di rapporti di lavoro sono state 84 (152 nel 2024). Il tasso di avvicendamento, calcolato come il totale dei dipendenti usciti nell'anno su totale dipendenti a fine periodo, è pari al 3,21% [S1-6 50 c] [MDR-M 77 a] contro il 5,98% del 2024 che è stato impattato maggiormente dal piano collettivo di accompagnamento alla pensione.

Tabella - Numero di dipendenti nei paesi in cui l'impresa conta almeno 50 dipendenti che rappresentano almeno il 10 % del numero totale di dipendenti [S1-6 50 a; RA 55]

Paese	2025	2024
Italia	2.619	2.542

## Caratteristiche dei lavoratori nella forza lavoro propria dell'impresa [S1-6] [S1-7]

L'organico dei lavoratori dipendenti e non dipendenti è espresso in headcount [S1-6 50 d; i; ii] [S1-7 55 b; i]. L'indicatore conteggia tutto il personale amministrato al 31.12.2025, comprese le cessioni dei dipendenti distaccati dell'ultimo giorno del mese che sono conteggiati nella società di appartenenza (distaccante) e non presso quella in cui operano (distaccataria). Sono esclusi i cessati dell'ultimo giorno del mese [MDR-M 77 a]. La forza lavoro del Gruppo SEA è anche composta da 164 lavoratori non dipendenti, tutti forniti dalle imprese che esercitano attività di somministrazione del personale [S1-7 55 a; c].

Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

## Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale [S1-8]

Nel 2025 la percentuale dei dipendenti del Gruppo SEA coperti da contratti collettivi di lavoro e da rappresentanti dei lavoratori è del 100%, come per il 2024. Tutti i lavoratori svolgono le proprie attività in Italia [S1-8 60 a; 63 a]. Tutti i valori riportati sono conformi alla normativa in materia di lavoro e alla contrattazione collettiva applicabile [MDR-M 77 a].

## Metriche della diversità [S1-9]

Tabella - Numero e percentuale dei dipendenti per fascia di età al 31.12.2025 [S1-9 66 b]

	2025	2024
< 30 anni	260	211
< 30 %	10%	8%
30-50 anni	769	806
30-50 %	29%	32%
> 50 anni	1.590	1.525
> 50 %	61%	60%
<b>Totale</b>	<b>2.619</b>	<b>2.542</b>

Tabella - Numero e percentuale dei dipendenti di alto livello dirigenziale per genere [S1-9 66 a]

	2025		2024	
	Numero	Percentuale	Numero	Percentuale
Donne	2	22%	2	22%
Uomini	7	78%	7	78%
Altro	0	0%	0	0%
Non comunicato	0	0%	0	0%
<b>Totale dei dipendenti dell'alta dirigenza</b>	<b>9</b>	<b>100%</b>	<b>9</b>	<b>100%</b>

Si considerano come membri dell'alta dirigenza il Comitato esecutivo e gli Amministratori Delegati delle società controllate [S1-9 RA 71] [MDR-M 77 a].

I dati relativi alle caratteristiche dei dipendenti in termini di diversità, come genere ed età, sono estratti dai sistemi informativi aziendali [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

## Salari adeguati [S1-10]

Il Gruppo fornisce un salario adeguato a tutti i dipendenti, in linea con quanto definito dal contratto collettivo nazionale di riferimento della rispettiva categoria di appartenenza, con l'eventuale supplemento derivante dalla contrattazione collettiva aziendale [69]. Vengono quindi applicate le normative in materia di lavoro e la rispettiva contrattazione collettiva [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

## Protezione sociale [S1-11]

SEA garantisce che tutti i dipendenti siano coperti da protezione sociale, sia tramite programmi pubblici che attraverso prestazioni offerte da SEA stessa, assicurando un sostegno adeguato in caso di perdita di reddito dovuto a eventi come malattia, disoccupazione, infortunio sul lavoro, disabilità acquisita, congedo parentale e pensionamento [74 a; b; c; d; e]. I dati dei dipendenti relativi alla dimensione di contribuzione INPS e INAIL sono estratti dai sistemi informativi aziendali [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

## Persone con disabilità [S1-12]

Al 31 dicembre 2025 risultano in forza 138 dipendenti appartenenti alle categorie protette (120 nel 2024) (ex Legge 68/99), di cui 3 pari al 5,3% dei dipendenti rientrano nelle categorie previste dall'articolo 18 della Legge 68/99 [S1-12 79; 80; RA 76] [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

## Metriche di formazione e sviluppo delle competenze [S1-13]

Tabella - Formazione e sviluppo delle competenze [S1-13 83 a; b]

	2025					2024				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
Percentuale dipendenti che hanno partecipato alle revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera	35%	23%	0%	0%	<b>28%</b>	35%	23%	0%	0%	<b>27%</b>
N. medio di ore di formazione per dipendente	29,11	29,94	0	0	<b>29,64</b>	40,37	36,08	0	0	<b>37,59</b>

Nonostante il forte impegno dell'organizzazione nel garantire continuità e qualità ai percorsi di sviluppo, nell'ultimo periodo si registra una riduzione delle ore di formazione erogate sulle competenze trasversali. Questo andamento è legato principalmente agli intensi ritmi operativi che hanno caratterizzato il periodo interessato e che hanno richiesto una forte concentrazione delle persone sulle attività core. Rimane comunque invariata l'attenzione strategica di SEA verso la crescita delle competenze, con la volontà di recuperare e potenziare le iniziative formative nei periodi successivi.

È utilizzata una piattaforma dedicata per la gestione e il monitoraggio dei dipendenti coinvolti nella formazione e nelle revisioni periodiche [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

## Metriche di salute e sicurezza [S1-14]

Tabella - Salute e Sicurezza [S1-14 88 a; b; c; d; e]

	2025			2024		
	Dipendenti	Non dipendenti	Totale	Dipendenti	Non dipendenti	Totale
Percentuale di lavoratori propri coperti dal sistema di gestione della salute e della sicurezza dell'impresa in base a prescrizioni giuridiche e/o norme od orientamenti riconosciuti	100%	100%	<b>100%</b>	100%	100%	<b>100%</b>
Numero di decessi dovuti a lesioni e malattie connesse al lavoro	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	35	6	<b>41</b>	38	8	<b>46</b>
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	8,41	17,61	<b>9,10</b>	9,37	19,43	<b>10,29</b>
Numero di casi riguardanti malattie connesse al lavoro registrabili	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Numero di giornate perse per infortuni sul lavoro e malattie professionali	1.344	101	<b>1.445</b>	1.161	159	<b>1.320</b>

I sistemi informativi aziendali registrano le ore di assenza per ciascun infortunio, che vengono successivamente condivise nei Health and Safety meeting [MDR-M 77 a].

Nel 2025 sono stati registrati 5 infortuni in meno del 2024, di cui 3 relativi ai dipendenti SEA. Questo risultato è coerente con i programmi messi in atto e con l'impegno del Gruppo per il miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Le metriche vengono convalidate da un ente certificatore esterno in occasione della sorveglianza e del rinnovo della certificazione ISO 45001 del SGSSL [MDR-M-77 b].

Il numero di decessi di altri lavoratori che lavorano nei siti dell'impresa dovuti a infortuni sul lavoro e malattie professionali è pari a 0, come per il 2024 [88 b].

## Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata [S1-15]

Tabella - Percentuale di dipendenti aventi diritto che hanno diritto a prendere congedi per motivi familiari e percentuale dei dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi per motivi familiari [S1-15 93 a; b]

	2025					2024				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
Percentuale di dipendenti che ha diritto a prendere congedi per motivi familiari	100%	100%	0%	0%	<b>100%</b>	100%	100%	0%	0%	<b>100%</b>
Percentuale di dipendenti aventi diritto che ha usufruito di congedi per motivi familiari	26,08%	25,84%	0%	0%	<b>25,93%</b>	26,09%	26,08%	0%	0%	<b>26,08%</b>

Il diritto al congedo per motivi familiari è contemplato dalla normativa vigente, dal contratto collettivo nazionale e dalla contrattazione collettiva aziendale [S1-15 93 a]. Per il calcolo delle metriche sono stati considerati i congedi goduti e l'organico presente al 31.12.2025 [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

### **Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale) [S1-16]**

Il divario retributivo donna-uomo, noto anche come gender pay-gap, è pari a 7,77% (8,25% nel 2024) [97 a]. L'indicatore è calcolato come la media della retribuzione oraria lorda a partire dalle ore effettivamente lavorate dai dipendenti del Gruppo [97 c] [MDR-M 77 a]. La retribuzione comprende la remunerazione fissa e variabile, oltre che i benefit che l'azienda riconosce ai propri dipendenti. È stato utilizzato il valore del reddito complessivo per assicurare la coerenza e l'accuratezza dei risultati [97 c] [MDR-M 77 a].

Il rapporto tra la remunerazione totale annua della persona che percepisce il salario più elevato e la remunerazione totale annua mediana di tutti i dipendenti (esclusa la persona con il salario più elevato) si attesta a 13,48, in miglioramento rispetto al 17,56 registrato nel 2024 [S1-16 97 b].

Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

### **Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani [S1-17]**

Il Gruppo non ha ricevuto denunce di lavoro relative ai diritti umani tra il personale proprio, né rivendicazioni per lavoro forzato o minorile, come per il 2024 [S1-17 104 a].

Nel 2025 i canali di segnalazione [MDR-M 77 a] hanno registrato 7 episodi riferiti a presunti comportamenti e linguaggi inappropriati verso collaboratori e colleghi, di cui 5 chiuse con riscontro al segnalante e 2 in corso di verifica; 19 segnalazioni relative a presunte discriminazioni in materia di gestione di turni e pause, di cui 17 chiuse con riscontro al segnalante e 2 in corso di verifica [S1-17 103 a; b; d]. In seguito a questi episodi non sono state imposte ammende, sanzioni né risarcimenti economici [S1-17 103 c]. Nessun caso è riconducibile ad incidenti, denunce o gravi impatti sui diritti umani. Nel 2024, le segnalazioni complessivamente ricevute sono state 5.

Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

## S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

### Strategia

#### **IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE** [S2-SBM-3]

La gestione delle infrastrutture aeroportuali determina la presenza di cantieri di costruzione e manutenzione, gestiti da aziende terze, all'interno delle aree di sedime. SEA ha pertanto rilevato un impatto potenziale riguardante il possibile verificarsi di eventi infortunistici a danno dei lavoratori dei fornitori che operano nei sedimi aeroportuali per svolgere tali attività [SBM-3 11; 11 a; a ii].

Non sono stati identificati rischi o opportunità rilevanti, nell'ambito dell'analisi di materialità, per quanto concerne i lavoratori nella catena del valore.

In ragione di questo, il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) adottato da SEA è mirato anche a rilevare eventuali criticità e carenze negli ambienti di lavoro in cui agiscono questi operatori, al fine di promuovere misure preventive a tutela delle condizioni di salute e sicurezza [11 c].

### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

#### Politiche [MDR-P]

#### **Condizioni di lavoro nella catena del valore** [MDR-P 65 a; b; c; d]

SEA ha adottato diverse politiche che fanno riferimento alla tutela delle condizioni di lavoro dei dipendenti di terzi a vario titolo presenti nel contesto aeroportuale. Il massimo livello responsabile dell'attuazione di tali politiche è rappresentato dall'AD.DG.

Con la Politica di acquisti sostenibili SEA si richiama ai principi internazionali sui diritti umani e i diritti fondamentali del lavoro promossi, tra gli altri, da ONU, ILO e OCSE e richiede che i propri fornitori garantiscano il rispetto dei medesimi principi nella gestione della propria attività aziendale e nei confronti della loro catena di fornitura. Non sono previsti particolari meccanismi di monitoraggio in quanto la quasi totalità dei fornitori critici ha sede in Italia e in EU [S2-1 16].

Nel Codice di Condotta dei Fornitori viene specificato che SEA integra, nelle proprie attività di procurement, la richiesta ai fornitori di sottoscrivere l'adesione ai principi fondamentali previsti dal Codice. Tra questi rientra l'impegno alla piena attuazione del principio di non discriminazione e alla garanzia di un ambiente di lavoro sicuro e salubre. SEA richiede inoltre che i fornitori rispettino tutte le norme europee e nazionali in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Il Codice raccomanda anche di assicurare un'adeguata formazione specifica al personale e, ove possibile, di adottare sistemi di gestione certificati. Viene ribadito, infine, che in nessun caso possa essere fatto ricorso al lavoro forzato, al lavoro minorile o a qualsiasi forma di sfruttamento illecito dei lavoratori [S2-1 15; 18].

La Politica per la salute e sicurezza richiama l'impegno di SEA alla selezione e al monitoraggio dei propri fornitori anche sulla base degli aspetti relativi a salute e sicurezza, oltre che al coordinamento e alla collaborazione con i fornitori stessi in merito alla gestione e risoluzione di eventuali situazioni di rischio che riguardino i loro lavoratori [S2-1 16].

#### **Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti** [S2-2]

SEA coinvolge i lavoratori delle imprese fornitrici di servizi di manutenzione e costruzione operanti all'interno dei sedimi aeroportuali in audit periodici svolti nei cantieri, durante i quali sono effettuate interviste dirette alle maestranze dell'appaltatore o del subappaltatore

[S2-2 22 a]. Tali verifiche sono effettuate presso i cantieri temporanei o mobili di lavori edili o di ingegneria la cui committenza è in capo a SEA, secondo le specifiche disciplinate dal titolo IV del D. Lgs. 81/08. Le modalità attraverso cui vengono condotti gli audit comprendono la verifica documentale, la raccolta di evidenze e le interviste dirette al personale presente, con il coinvolgimento del Responsabile Lavori, il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE), i preposti e i lavoratori delle imprese esecutrici. Nella stesura del programma annuale degli audit e nella scelta di fornitori, appaltatori, terzi e cantieri da valutare, il Responsabile del SGSSL (RSGSSL) tiene conto degli esiti degli audit dell'anno precedente, delle non conformità ancora aperte, delle segnalazioni pervenute dalle varie funzioni responsabili, dai RLS e dagli Enti di controllo, degli output emersi dal riesame della direzione, della complessità, rilevanza e/o criticità dell'attività da verificare. La funzione interna responsabile dal punto di vista operativo è la Funzione Health and Safety at Work. In aggiunta, esiste un piano di verifiche operative sul campo denominate Safety Walk - che coinvolge anche le attività in appalto - durante le quali i lavoratori dell'appaltatore possono essere colloquiati direttamente o attraverso l'attivazione del preposto. Il dettaglio è fornito nei paragrafi successivi [S2-2 22 b; c].

### **Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni [S2-3]**

SEA ha adottato presidi per la tutela dei lavoratori della filiera di fornitura, differenziati per fase di acquisto e tipologia di appalto. La verifica del Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) è obbligatoria per le gare strumentali e per l'Albo Fornitori SEA, estendendosi anche ai subappaltatori. Nei documenti di gara pubblica SEA opera in linea con il Codice Appalti, stabilendo il CCNL applicabile e stimando i costi della manodopera secondo la normativa vigente. Ove applicabili, sono previsti criteri premiali per offerte migliorative e clausole sociali per la tutela occupazionale. I costi della sicurezza sul lavoro interferenziali sono stimati da SEA, in qualità di stazione appaltante, e non sono ribassabili. Le condizioni generali di contratto impongono la regolarità nei pagamenti ai lavoratori, prevedendo ritenute e obblighi di trasparenza per l'appaltatore. SEA aderisce al Protocollo d'Intesa per la regolarità e sicurezza nel settore delle costruzioni e infrastrutture promosso dalla Prefettura di Milano [S2-3 25].

Per le società appaltatrici e subappaltatrici rappresenta un obbligo contrattuale segnalare eventuali situazioni di pericolo, incidenti o near miss occorsi durante lo svolgimento delle attività previste a contratto. Tale richiesta viene formalizzata nei contratti di fornitura di lavori e servizi.

Ogni lavoratore operante all'interno dei sedimi aeroportuali gestiti da SEA può segnalare incidenti e mancati incidenti al Responsabile, Preposto o RSGSSL/SPP compilando il modulo di near miss pubblicato sulla intranet aziendale o inviando una e-mail a [sicurezza@seamilano.eu](mailto:sicurezza@seamilano.eu). Gli indicatori infortunistici sono monitorati costantemente come modalità di verifica dell'efficacia delle azioni intraprese [S2-3 27 a; b; d]. Come previsto dal Sistema di Gestione sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL), anche i lavoratori dei fornitori operanti nei sedimi aeroportuali sono coinvolti in un dialogo con il Gruppo. In occasione di audit e monitoraggio interno tramite le Safety Walk viene ribadita ai lavoratori la possibilità di inviare segnalazioni attraverso i canali di comunicazione aziendali opportunamente predisposti (whistleblowing) [S2-3 27 c]. La segnalazione attiva un processo di gestione e analisi che inizia immediatamente dopo l'evento. Questo processo prevede l'analisi delle cause, l'individuazione delle misure correttive necessarie per prevenire il verificarsi di eventi simili e la verifica dell'efficacia delle azioni correttive adottate. La verifica dello stato di avanzamento e dell'efficacia delle azioni correttive implementate è in carico alle funzioni preposte [S2-2 22 e; S2-3 25].

SEA ritiene necessario sensibilizzare e incoraggiare le imprese terze a comunicare le situazioni pericolose, gli incidenti e mancati incidenti. Nessuna colpa o responsabilità è attribuita al personale che segnala in buona fede una situazione a rischio che porti al fermo delle attività, anche se tale azione dovesse risultare non necessaria [S2-3 28]. Oltre all'obbligo di segnalazione di questi eventi, nelle condizioni contrattuali SEA ha introdotto anche una "stop work policy" che prevede l'immediata sospensione dell'attività, in caso di pericolo, per le lavorazioni che espongono a rischi significativi.

Infine, la valutazione di efficacia degli audit si basa su: la verifica della conoscenza e della corretta applicazione delle norme; il rispetto delle misure di sicurezza e di coordinamento; la conoscenza delle regole di comportamento e delle procedure di SEA da parte delle maestranze. A fronte di situazioni non conformi SEA richiede l'attivazione di misure correttive e le evidenze documentali attestanti la correlata attuazione [S2-3 28].

## Azioni [MDR-A]

### AZIONI PER LA SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI DEI FORNITORI [MDR-A] [S2-4]

Come visto in precedenza SEA ha implementato diverse azioni per evitare di causare, o contribuire a causare, l'impatto negativo relativo alla salute e sicurezza dei lavoratori nell'ambito dei propri contratti di fornitura, servizi e lavori eseguiti presso i propri sedimi aeroportuali. Inoltre, SEA ha introdotto come parte integrante dei contratti d'appalto il documento "Condizioni Contrattuali HSE", che fornisce agli Appaltatori e ai loro Subappaltatori/Subcontraenti le informazioni essenziali sugli aspetti significativi in materia di salute, sicurezza e ambiente che gli stessi sono tenuti a rispettare nello svolgimento delle prestazioni contrattuali presso gli aeroporti SEA [S2-4 32 a; 35]. L'implementazione delle azioni correttive è invece in capo alle imprese appaltatrici [MDR-A 68 d] [S2-4 32 b].

#### Safety Walk presso i sedimi aeroportuali

SEA conduce ogni anno monitoraggi operativi volti a verificare le attività che possono generare impatti sulla salute e sicurezza dei terzi presenti negli ambienti di lavoro aeroportuali [68 a; b; c].

Questi controlli hanno l'obiettivo di accertare il rispetto dei regolamenti e delle norme comportamentali in materia di salute e sicurezza definite da SEA. Durante i monitoraggi vengono inoltre verificate le condizioni degli ambienti di lavoro: cartellonistica e segnaletica, presidi antincendio, condizioni igienico sanitarie e altri requisiti essenziali.

L'attività comprende anche il controllo del corretto utilizzo di DPI, attrezzature, mezzi e apprestamenti da parte del personale e delle imprese operanti in aeroporto. Particolare attenzione è dedicata alla gestione delle interferenze generate dalle attività in appalto, dai cantieri e dalla loro eventuale contemporaneità, in conformità al Titolo IV del D. Lgs. 81/08. Infine, viene verificata la corretta gestione degli spazi di cantiere: presenza di materiali o attrezzature non autorizzate, utilizzo e stoccaggio

di sostanze pericolose, nonché eventuali situazioni di abbandono di materiali che potrebbero compromettere la sicurezza.

Le Safety Walk si traducono nella conduzione di sopralluoghi operativi a cura del Sistema di Prevenzione e Protezione (SPP) e di altre funzioni aziendali [MDR-T 68 a] [S2-4 32 a; b; 33 b]. In totale nel 2025 sono state effettuate 1.500 Safety Walk, di cui 400 dedicate ai lavoratori di aziende terze operanti nei cantieri di sedime [MDR-A 68 e].

Gli audit interni e le Safety Walk sono gestiti dalla Funzione Health and Safety at Work, con il supporto di altre funzioni aziendali [S2-2 22 c]. Le informazioni ricavate contribuiscono alla verifica, da parte di SEA, del rispetto della normativa cogente, dei requisiti della ISO 45001 e dell'efficacia e mantenimento del SGSSL [S2-2 22; 22 a].

#### Health and Safety meeting

Anche in un'ottica di miglioramento della protezione della forza lavoro, nel 2025 è stata condotta una review con la leadership aziendale dei programmi e degli obiettivi di salute e sicurezza [68 a; b; c] [S2-4 32 a; b; 33 b]. Si rimanda al paragrafo "Azioni per salute e sicurezza" nel capitolo S1 FORZA LAVORO PROPRIA per un approfondimento.

#### Audit presso cantieri di costruzione

Gli audit interni sono svolti da personale qualificato, interno o che opera per conto di SEA, al fine di valutare l'efficacia del Sistema di Gestione SSL, la conformità alle procedure e alle normative. È uno strumento di miglioramento continuo che monitora le prestazioni, identifica inefficienze o rischi e propone azioni correttive. La verifica riguarda aspetti di SSL [68 a; b; c]. Nel 2025 sono stati completati 2 audit presso i cantieri di costruzione [68 c; e]. L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69 a] [S2-4 32 a; b; 33 b].

#### Audit presso cantieri di manutenzione

Nel 2025 sono stati completati 2 audit presso cantieri di manutenzione presenti nei sedimi aeroportuali [68

c; e]. L'obiettivo principale di tali audit è garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza, salute e ambiente, sia quelli contrattuali che normativi [68 a] [S2-4 32 a, b, 33 b]. Questi audit includono verifiche condotte anche attraverso interviste con i lavoratori di appaltatori, subappaltatori e partner commerciali. L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69 a].

Per la valutazione dell'efficacia delle azioni realizzate, vengono richiesti gli indicatori infortunistici, così come accade per i temi di salute e sicurezza che riguardano i lavoratori della forza lavoro propria [S2-4 32 d; 33 a]. Il processo, l'approccio e gli interventi, comprese le risorse professionali interne del Gruppo SEA, sono descritti nel paragrafo "Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella

catena del valore di esprimere preoccupazioni" [S2-4 33 b; c; 35; 38].

Non sono stati segnalati né rilevati gravi problemi o incidenti in materia di diritti umani connessi ai lavoratori dei fornitori [S2-4 36].

## Target [MDR-T]

Non sono stati identificati target rilevanti da divulgare sulla salute e sicurezza per i lavoratori dei fornitori [MDR-T 81], ma si rimanda al monitoraggio della Politica Salute e Sicurezza e delle azioni descritto nel paragrafo in S1 FORZA LAVORO PROPRIA [MDR-T 81 b; i; ii; 80 d].

## S3 COMUNITÀ INTERESSATE

### Strategia

#### IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE [S3-SBM-3 8]

L'esito dell'analisi di rilevanza ha individuato due impatti effettivi, uno negativo (emissioni acustiche) e uno positivo (impatto socio-economico) e non ha rilevato rischi o opportunità.

#### Emissioni acustiche

Il rumore aeronautico è generato nella catena del valore a valle tramite i rapporti commerciali che il Gruppo SEA intrattiene con le compagnie aeree e costituisce un impatto sistemico [SBM-3 9 b]. L'inquinamento acustico è regolato in Italia da una specifica normativa, che prevede che tra gli elementi caratterizzanti dell'impatto sul territorio vi siano mappe di rumore che determinano il perimetro territoriale e, di conseguenza, le comunità interessate dal rumore degli aerei [SBM-3 10], costituite dai comuni immediatamente limitrofi ai due scali.

L'approccio alla gestione degli impatti acustici di SEA è definito per garantire un equilibrio tra lo sviluppo del traffico aereo e la tutela delle comunità locali, mantenendo l'impronta acustica entro i livelli stabiliti e promuovendo misure di mitigazione efficaci. Per l'aeroporto di Malpensa, le comunità interessate dall'impatto acustico si trovano nella Provincia di Varese. Il sedime aeroportuale si estende nei comuni di Somma Lombardo, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Ferno, Lonate Pozzolo e Vizzola Ticino ma, soprattutto in considerazione delle rotte di atterraggio e decollo, anche altri comuni delle province di Varese, Novara e Milano sono soggetti al rumore di origine aeronautica. Per quanto riguarda lo scalo di Linate, l'impatto acustico è significativo per i tre comuni in cui si trova l'aeroporto - Peschiera Borromeo, Segrate e Milano - così come per i comuni di San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Pioltello e, parzialmente, Vimodrone [SBM-3 9 a; a i].

#### Impatto socio-economico

Le comunità e le imprese che vivono e operano nelle aree limitrofe agli aeroporti di Milano sono positivamente influenzate, in termini socio-economici, dall'elevata connettività aerea e accessibilità territoriale (ovvero

la possibilità, per passeggeri e merci di spostarsi, con tempi e costi adeguati, tra il territorio direttamente servito dall'infrastruttura e il più alto numero di destinazioni a livello nazionale e internazionale) generata da questi ultimi [SBM-3 9 a; a i].

Gli aeroporti di Malpensa e Linate generano impatti diretti, indiretti, indotti e catalitici. Gli scali contribuiscono all'occupazione e alla creazione di valore ospitando attività economiche all'interno dei loro sedimi. Queste attività, a loro volta, attivano le loro filiere di fornitura, stimolando l'aumento della domanda aggregata derivante dai salari dei lavoratori impiegati negli scali e, infine, alimentando dinamiche economiche più ampie attraverso l'integrazione dei territori serviti nelle filiere globali di beni e servizi.

Per quanto riguarda gli impatti del sistema aeroportuale di SEA nel 2025 si sono avute ricadute complessive quantificabili in €19,2 mld in termini di valore della produzione, cui ha corrisposto l'attivazione di circa 77,9 mila posizioni lavorative, concentrate soprattutto nel territorio Lombardo. Malpensa conta all'interno del proprio sedime 535 unità produttive e ha complessivamente contribuito alla generazione di €13,5 mld di valore della produzione e all'attivazione di 48,8 mila posti di lavoro. A Linate sono state censite 342 unità produttive e lo scalo ha contribuito alla generazione di €5,7 mld di valore della produzione e all'attivazione di 29,1 mila posti di lavoro.

La connettività globale degli aeroporti favorisce il commercio internazionale e il turismo, ampliando l'area territoriale che beneficia dei relativi impatti socio-economici. Il flusso di merci che transita negli scali ha un impatto significativo sulle esportazioni nazionali, in particolare nei settori della moda, della meccanica e dell'arredamento. L'ingresso di milioni di turisti attraverso i gate aeroportuali milanesi porta benefici economici ad una vasta porzione del Nord Ovest italiano, contribuendo in modo sostanziale all'occupazione nel settore turistico (ristorazione, trasporti, vendita al dettaglio, ecc.).

Malpensa nel 2025 ha gestito flussi di import-export per €60,7 mld, pari al 4,9% del commercio estero italiano, ed ha accolto 8,5 mln di visitatori (7,5 mln internazionali). Linate invece ha veicolato 2,9 mln di turisti. La dimensione economica degli afflussi turistici si è stimata essere pari a circa €9,8 mld a Malpensa e oltre €1,8 mld a Linate [SBM-3 9 c].

Gli aeroporti di Malpensa e Linate svolgono quindi un

ruolo fondamentale nel catalizzare i processi economici dei territori appartenenti alla loro catchment area. Oltre all'impatto legato alle dinamiche turistiche e al commercio internazionale riguarda, seppur in misura più contenuta, anche le dinamiche insediative delle imprese nei territori limitrofi agli scali. Le comunità che traggono vantaggio da queste dinamiche sono, in ordine di importanza: le province di Milano e Varese, il territorio della Regione Lombardia, il Nord Ovest italiano. Alcuni effetti, seppur con minore intensità, si estendono anche alle regioni del Nord-Est, dell'Emilia-Romagna e della Toscana [SBM-3 9 a; a i; a ii].

## Politiche [MDR-P]

### EMISSIONI ACUSTICHE

#### Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P] [S3-1]

La Politica Ambientale ed Energetica di SEA si pone l'obiettivo di rendere più sostenibili i diversi impatti prodotti dalle sue attività comprese le emissioni acustiche. Nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia del Gruppo SEA, la Politica, descritta approfonditamente nel paragrafo dedicato in E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI, stabilisce il monitoraggio e la verifica delle emissioni acustiche [MDR-P 65 a], riguardando tutte le comunità interessate dall'impatto del rumore. Infatti, si propone un elevato livello di ascolto con un ampio spettro di interlocutori esterni, utili a garantire la sostenibilità ambientale e il rispetto della conformità ai requisiti normativi [S3-1 14]. Il massimo livello dirigenziale del Gruppo SEA responsabile per l'attuazione della politica è l'AD.DG [MDR-P 65 c].

### IMPATTO SOCIO-ECONOMICO

#### Politica di sviluppo del traffico sull'aeroporto di Malpensa [MDR-P] [S3-1]

Il Gruppo SEA, al fine di perseguire una strategia orientata ad uno sviluppo costante della connettività dello scalo di Malpensa ha pubblicato una Politica di sviluppo del traffico [MDR-P 65 a; b] [S3-1 14], disponibile sul

sito del Gruppo [MDR-P 65 f]. La Politica contribuisce al raggiungimento di target di sviluppo di mercato coerenti alla strategia di crescita complessiva del Gruppo, anche alla luce di quanto indicato dal Piano Nazionale degli Aeroporti [MDR-P 65 a]. Lavorando a stretto contatto con le compagnie aeree e altri stakeholder, SEA mira a generare un'offerta di connettività aerea diretta che risponda al meglio alle esigenze del territorio di riferimento [MDR-A 68 b; e].

SEA si impegna a garantire una concorrenza leale tra le compagnie aeree operanti nei propri aeroporti e, qualora ritenuto opportuno, predispone piani di incentivo allo sviluppo e alla promozione di rotte e frequenze in modo equo, trasparente e non discriminatorio, in linea con la normativa europea e nazionale vigente [MDR-A 65 a]. Il massimo livello dirigenziale del Gruppo SEA responsabile per l'attuazione della politica è l'AD.DG [MDR-P 65 c].

## Politiche di dialogo con le comunità interessate

SEA si impegna a un approccio manageriale che risponda alle esigenze degli stakeholder e del contesto di riferimento, integrandole con le proprie necessità di sviluppo [S3-1 16 b]. Per questo motivo, si avvale anche del Codice Etico, descritto dettagliatamente in G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE, per regolare l'approccio ai diritti umani seguendo i principi, i modelli e linee guida nazionali e internazionali riconosciute sul tema [S3-1 14] e per sancire l'impegno al rispetto dei diritti di ogni stakeholder con cui entra in relazione [S3-1 16; a; b; 17].

Nel 2025 non sono stati segnalati casi di inosservanza dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, della dichiarazione dell'OIL sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro o delle linee guida dell'OCSE destinate alle imprese multinazionali, che coinvolgono le comunità interessate [S3-1 17]. In caso di impatti sui diritti umani, il canale di whistleblowing è accessibile anche a terzi per l'invio delle segnalazioni [S3-1 16 c]. Il Gruppo SEA nel 2025 ha integrato, all'interno del Codice Etico, specifici principi che sanciscono i propri impegni nelle relazioni con le comunità locali [MDR-P 65].

## Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

### PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DELLE COMUNITÀ INTERESSATE IN MERITO AGLI IMPATTI [S3-2]

#### Emissioni Acustiche

La gestione del rumore aeroportuale rappresenta per il Gruppo SEA un ambito di particolare rilievo, affrontato attraverso un costante dialogo con le amministrazioni locali. Come previsto dalla normativa di settore in entrambi gli aeroporti, la governance del tema è affidata alla Commissione Aeroportuale per la gestione del rumore, presieduta da ENAC e composta da tutti i comuni interessati da determinati livelli di rumore [S3-2 21].

SEA gestisce il rumore seguendo i principi del balanced approach definito dall'ICAO e regolato da specifica normativa europea. In questo quadro, al gestore aeroportuale è affidata la responsabilità di elaborare la mappatura acustica, che descrive la situazione del rumore generato dal traffico aereo, e i relativi piani d'azione.

Per favorire la partecipazione del pubblico, SEA pubblica sul proprio sito le sintesi non tecniche dei piani d'azione e mette a disposizione canali per inviare osservazioni e contributi, garantendo il coinvolgimento di cittadini ed enti interessati durante l'intero processo. A questo impegno si affiancano iniziative specifiche rivolte agli amministratori pubblici e ai residenti dei comuni limitrofi, con l'obiettivo di sensibilizzare sul rischio connesso al proliferare di nuove costruzioni in aree prossime agli scali, in modo da prevenire l'aumento dell'esposizione al rumore [S3-2 21; a].

Il dialogo con gli enti locali non si limita alle fasi di pianificazione, ma prosegue in modo continuo per monitorare l'attuazione delle misure previste dai piani di azione. Questo confronto costante consente di trovare soluzioni condivise che rendano sostenibile la convivenza tra lo scalo e le comunità circostanti [S3-2 21 b].

L'efficacia delle attività di coinvolgimento viene valutata nell'ambito della Commissione Aeroportuale, che vede la partecipazione diretta dei rappresentanti territoriali [S3-2 21 d]. Sul piano organizzativo, la responsabilità

operativa di assicurare che tali processi di coinvolgimento siano realizzati e che i relativi esiti orientino l'approccio del gestore aeroportuale è attribuita all'AD.DG [S3-2 21 c].

#### Impatto socio-economico

Le iniziative di sviluppo del traffico, in particolare quello di Malpensa, finalizzate a incrementare l'impatto economico generato dagli aeroporti, non prevedono il coinvolgimento delle comunità interessate [S3-2 24].

### PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO ALLE COMUNITÀ INTERESSATE DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI [S3-3]

#### Emissioni Acustiche

Dal 2001, il Gruppo SEA assicura il monitoraggio del rumore di origine aeronautica negli aeroporti di Linate e Malpensa attraverso il tracciamento delle emissioni degli scali, in ottemperanza alla vigente normativa nazionale. Inoltre, classifica il territorio circostante gli aeroporti in tre aree di rispetto caratterizzate da soglie massime crescenti di rumore ammesso, in base alla tipologia di insediamenti presenti:

- ZONA A: l'indice LVA è compreso fra 60 e 65 dB(A). In questa fascia non sono previste limitazioni;
- ZONA B: l'indice LVA è compreso fra 65 e 75 dB(A). In questa fascia possono essere insediate attività agricole e allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, del terziario e assimilate;
- ZONA C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A) prodotto esclusivamente dalle attività funzionalmente connesse all'infrastruttura aeroportuale [S3-4 32 d].

SEA opera in ottemperanza a pareri, approvazioni e autorizzazioni che specificano i limiti degli impatti sull'ambiente e sul territorio, incluse sulle popolazioni circostanti. Nel caso del rumore, SEA pubblica mensilmente sul proprio sito web l'andamento dei livelli acustici rilevati dalle centraline di monitoraggio e annualmente l'esito delle valutazioni previste dalle norme vigenti. Se la

segnalazione evidenzia impatti non previsti o non conformi alle autorizzazioni ambientali, si attivano i procedimenti specifici previsti dalle norme. In questo caso, il Gruppo SEA attiva le azioni di rimedio e il confronto con gli enti competenti che definiscono il relativo monitoraggio [S3-3 27 a].

Sono vigenti target per valutare l'efficacia degli interventi al fine di contenere l'impronta acustica degli aeroporti [S3-4 32 d]. Il dato acustico delle centraline è analizzato con l'ausilio di un sistema informatico che, grazie ai tracciati radar dei singoli voli forniti da ENAV, permette di distinguere il rumore di origine aeronautica dal rumore di fondo. Le informazioni di dettaglio relative alle emissioni acustiche e all'operatività degli scali SEA sono presenti in un'apposita sezione del sito web corporate<sup>31</sup> [S3-4 33 c]. I dati delle centraline confermano che il rumore nel 2025 è sostanzialmente costante rispetto al 2024.

Tramite la casella postale elettronica segnalazioniamientali@seamilano.eu qualsiasi soggetto può segnalare anomalie, disturbi e impatti ritenuti eccessivi [S3-3 27 b]. La possibilità di utilizzarla è indicata nella pagina web dedicata ai temi della sostenibilità ambientale del sito web SEA [S3-3 27 c]. Anche altre comunicazioni a tema ambientale provenienti da altri canali quali e-mail, PEC, commenti sui canali social vengono ricondotte alla procedura di gestione della casella postale elettronica dedicata alle segnalazioni ambientali [S3-3 27 b]. Le informazioni personali fornite tramite le segnalazioni sono gestite in conformità alle regole di tutela della privacy vigenti [S3-3 28]. In base alle procedure del Sistema di Gestione Ambientale, SEA è tenuta a rispondere entro 45 giorni. Il numero di segnalazioni e la rispondenza a quanto previsto dalla procedura è verificato tramite gli audit [S3-3 27 d].

Nelle occasioni di confronto con gli enti in cui vengono portate a conoscenza segnalazioni, richieste, lamentele su tematiche ambientali, il Gruppo SEA si premura di specificare l'esistenza del canale dedicato e le modalità del suo funzionamento, al fine di garantire che il maggior numero di segnalazioni sia gestito conformemente alle procedure in atto [S3-3 28].

È inoltre attiva la Commissione Aeroportuale che agisce anche come organo di consultazione tra i diversi stakeholder presenti nel territorio intorno agli aeroporti di Milano Linate e Malpensa [S3-4 38].

## Azioni [MDR-A]

### EMISSIONI ACUSTICHE [MDR-A] [S3-4]

Il traffico passeggeri e la connettività aerea sono stati favoriti dall'intensificazione dei collegamenti verso i principali mercati grazie a diverse azioni di sviluppo del traffico implementate da Gruppo SEA nel 2024 [MDR-A 68 a, c] [S3-4 32 c].

### Revisione delle SID

Presso Malpensa e i relativi vettori aeroportuali [MDR-A 68 b], durante il 2024 [MDR-A 68 c] il Gruppo SEA ha avviato e completato [MDR-A 68 c; e] la revisione delle rotte di decollo "SID" (Standard Instrument Departure) [MDR-A 68 a]. L'approvazione finale delle SID sperimentate è avvenuta per i decolli a sud a seguito di un confronto con le amministrazioni interessate e ulteriormente rimandata per i decolli del quadrante nord-ovest per la richiesta di ulteriori confronti. I risultati, che hanno evidenziato un generale effetto positivo in termini di riduzione dell'esposizione delle popolazioni ai livelli più elevati di rumore, sono stati presentati alla Commissione Aeroportuale [MDR-A 68 e].

Nel 2025 sono state assegnate spese operative pari a €56.000 [MDR-A 69 b]. Nel 2026 non sono state pianificate spese operative [MDR-A 69 c].

### Definizione di interventi di mitigazione presso i ricettori

È stata completata la mappatura dei ricettori coinvolti dai vettori di Malpensa e Linate [MDR-A 68 b], verificando per quali risulterebbe necessario realizzare interventi diretti di mitigazione nell'ambito del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore Aeroportuale che SEA svilupperà tra il 2026 e il 2031 per Malpensa. L'assenza di superamenti della zonizzazione per Linate non rende necessario procedere con la sua predisposizione, né definire interventi sui ricettori [MDR-A 68 a; e].

Nel 2025 non sono state impiegate risorse finanziarie per questa azione né è previsto a piano un impiego per questa azione. A Bilancio è stato accantonato un fondo pari a € 2.381.000 per eventuali interventi di mitigazione che SEA dovrà realizzare [MDR-A 69].

<sup>31</sup> Rumore | SEA Corporate

## Sistema di verifica del rispetto delle rotte

È stato aggiornato il sistema di controllo e gestione della rete di monitoraggio acustico dell'aeroporto di Malpensa [MDR-A 68 b] con uno specifico modulo che consente di verificare il rispetto delle rotte di decollo, al fine di attenuare il disturbo causato dal rumore sulla comunità nei dintorni. Il sistema è stato attivato a settembre 2025 e il suo funzionamento è sistematico [MDR-A 68 a, e].

Nel 2025 il Gruppo SEA ha sostenuto spese operative per €18.000 [MDR-A 69 b]. Nel 2026 il Gruppo SEA ha pianificato spese operative pari a €18.000 [MDR-A 69 c].

## Phase-out degli aeromobili più rumorosi

Nell'ambito del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore Aeroportuale dell'aeroporto di Malpensa [MDR-A 68 b], dal 2026 [MDR-A 68 c] è pianificata l'adozione di restrizioni operative per determinate categorie di aeromobili particolarmente rumorosi nel periodo notturno abbattendo l'esposizione al rumore [MDR-A 68 a]. A tale scopo SEA ha avviato la predisposizione della documentazione richiesta dalla normativa europea per l'introduzione di restrizioni operative legate al rumore negli aeroporti completata a febbraio 2026 [MDR-A 68 e].

Nel 2025 sono state assegnate spese operative pari €120.300 [MDR-A 69 b]. Nel 2026 le spese operative assegnate a questa azione sono pari a €50.000 [MDR-A 69 c].

## Green charges

Nell'ambito del nuovo periodo regolatorio coerente con il Contratto di Programma, che ha durata fino al 2028 [MDR-A 68 c], sono state proposte delle tariffe aeroportuali di Linate e Malpensa in funzione dei livelli di emissioni acustiche e di inquinanti atmosferici, che tengano conto anche dell'orario notturno o diurno.

Le nuove tariffe, denominate Green Charges, prevedono quattro componenti integrate. Anzitutto, un elemento commisurato al peso dell'aeromobile, applicato in modo uniforme senza distinzioni per fasce o tipologie di traffico. A questo si aggiunge un premio o una penalizzazione in funzione del livello di rumorosità del velivolo, così da favorire gli aeromobili più silenziosi. È inoltre prevista una maggiorazione notturna, introdotta come correttivo per contenere gli impatti acustici nelle ore più sensibili. Infine, viene applicata una componente tariffaria legata alle emissioni di NO<sub>x</sub>, che incentiva tecnologie e pratiche operative a minore impatto ambientale. Nel

loro insieme, le Green Charges orientano il rinnovo delle flotte verso aeromobili più sostenibili, in coerenza con la Politica Ambientale del Gruppo [MDR A 68 a, b] [S3-4 33 b].

Le Green Charges sono state applicate a partire dal 1° luglio 2025 [MDR-A 68 e].

Al momento non è possibile prevedere a quanto ammonteranno le spese per l'azione [MDR-A 69 a].

## IMPATTO SOCIO-ECONOMICO

### Sviluppo del commercio ed opportunità di crescita delle comunità locali [MDR-A] [S3-4]

Nel 2025 il sistema aeroportuale milanese ha consolidato il suo ruolo di motore dello sviluppo socio-economico della Lombardia e del Nord Italia, garantendo una connettività aerea di elevata qualità. In particolare, lo scalo di Malpensa ha ampliato il suo ventaglio di destinazioni rispetto all'anno precedente, passando da 198 a 204, a fronte di 84 compagnie aeree operanti. Più di un quarto delle destinazioni (27,5%, pari a 56 tratte) è costituito da voli a lungo raggio, di cui 53 esclusivi nel Nord-Ovest Italia. Grazie a voli diretti verso 82 Paesi, Malpensa si posiziona tra i primi 10 aeroporti al mondo per estensione geografica della rete. Inoltre, nel 2025 Malpensa è risultato il primo aeroporto in Europa per crescita nella sua categoria (mega airports con 25-40 milioni di passeggeri) [MDR-A 68 a, c] [S3-4 32 c].

### Malpensa

Nel 2025 da Malpensa sono transitati 31,2 milioni di passeggeri (+9% vs. 2024). Per le destinazioni di breve e medio raggio l'aumento dell'attività dei vettori low cost ha riguardato sia l'apertura di nuovi collegamenti, sia l'aumento di frequenze di collegamento su destinazioni già servite [MDR-A 68 a; c] [S3-4 32 c]. Tra le varie azioni realizzate:

- easyJet ha avviato collegamenti verso Parigi Orly, Amburgo e Düsseldorf e incrementato le frequenze su Keflavík e Sharm el-Sheikh;
- Ryanair ha attivato Pescara, Bratislava, Göteborg, Madeira e Plovdiv;
- Wizz Air ha potenziato Chişinău e Varsavia, oltre ad attivare nuovi collegamenti su Siviglia, Alicante, Glasgow e Braşov;
- alcuni vettori legacy hanno avviato nuove destinazioni o incrementato frequenze nel corso dell'anno

(Condor su Francoforte, MedSky su Tripoli, Croatia Airlines su Zagabria e Transavia su Parigi Orly);

- le frequenze incrementali di Cathay Pacific su Hong Kong, di LATAM su San Paolo, di Emirates su Dubai e di Etihad su Abu Dhabi hanno favorito il traffico passeggeri sul segmento long haul. Il portafoglio di destinazioni di lungo raggio è stato arricchito dai nuovi collegamenti diretti con Philadelphia (American Airlines), Boston (Delta Air Lines), Shanghai (China Eastern Airlines) e Hanoi (Vietnam Airlines) [68 a; b] [S3-4 32 c].

### Linate

Nel 2025 sono transitati 11,1 milioni di passeggeri (+5% vs. 2024). Tra le principali novità rispetto all'anno precedente si segnalano gli effetti derivanti dalla nuova configurazione societaria di ITA Airways, principale vettore operante nello scalo [MDR-A 68 a; c] [S3-4 32 c].

Questi cambiamenti hanno determinato un riassetto delle quote di mercato tra i vettori e una maggiore diversificazione dell'offerta di destinazioni operate da Linate, con l'attivazione di nuovi collegamenti internazionali da parte di easyJet (Lisbona, Edimburgo e Manchester). Il segmento domestico si è pertanto attestato al 43% del totale dei passeggeri gestiti (-10% vs 2024). La quota di traffico internazionale ha registrato un incremento di pari valore [68 a; b] [S3-4 32 c].

### Cargo

Nel 2025 il comparto ha gestito complessivamente 759 mila tonnellate di merce (+4%). Risultato conseguito con il contributo sia del segmento all-cargo (voli dedicati esclusivamente al trasporto di merci, che includono traffico espresso e freighter), sia del segmento belly (merce trasportata su voli passeggeri). Si è osservato un diverso mix di traffico con la riduzione del segmento express e la conseguente crescita dei vettori freighter. Risulta rilevante segnalare la crescita (+17%) dei volumi trasportati da aeromobili belly, favorita dallo sviluppo dei collegamenti long haul. Nel 2025 nuovi operatori (tra cui Camex e GeoSky) hanno avviato le proprie attività a Malpensa. A livello nazionale la quota di mercato<sup>32</sup> delle merci movimentate da e verso gli aeroporti gestiti da SEA è risultata pari al 63% del totale del trasportato via aerea [MDR-A 68 a; c] [S3-4 32 c].

### Target [MDR-T]

#### EMISSIONI ACUSTICHE [MDR-T] [S3-5]

In accordo con quanto previsto dalla Politica Ambientale, il mantenimento dell'impronta acustica dentro i confini della zonizzazione aeroportuale, anche in presenza di un aumento del traffico, è una forma di gestione responsabile dell'impatto generato dal rumore [MDR-T 80 a].

<sup>32</sup> Fonte | Assaeroporti/Aeroporti2030: quota di mercato calcolata sulla base dei dati di traffico progressivi a dicembre 2025

La zonizzazione rappresenta il limite di rumore a cui devono attenersi gli aeroporti [MDR-T 80 c] ed è definita da una curva di rumore il cui perimetro esterno corrisponde ai 60 dB LVA [MDR-T 80 b]. Per rispettare la zonizzazione come limite acustico, è necessario che l'area impattata dal rumore calcolata annualmente non superi la curva. I target sono determinati sulla base delle analisi condotte da ARPA [MDR-T 80 f] con un modello di calcolo che ha considerato i livelli di rumore per Malpensa nel periodo 2015-2018, mentre per Linate il 2008 [MDR-T 80 g].

Target di Malpensa	Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]	Unità di misura [MDR-T 80 b]	Baseline [MDR-T 80 d]	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]
Rispetto della zonizzazione acustica definita sulla base dell'impronta acustica del 2018	60 al 2035	Decibel dB(A) LVA	Zonizzazione definita dalla curva di rumore con traffico di Malpensa relativo al 2018	Non ci sono obiettivi intermedi
Target di Linate	Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]	Unità di misura [MDR-T 80 b]	Baseline [MDR-T 80 d]	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]
Rispetto della zonizzazione acustica definita sulla base dell'impronta acustica del 2008	60 al 2030	Decibel dB(A) LVA	Zonizzazione definita dalla curva di rumore con traffico di Linate relativo al 2008	Non ci sono obiettivi intermedi

\*LVA: Livello di Valutazione del rumore aeroportuale

I target di limite della zonizzazione sono stati definiti dalla Commissione Aeroportuale con il contributo degli Enti locali che partecipano ai lavori [MDR-T 80 i] [S3-5 42 a]. In occasione della valutazione dei target, la Commissione è aggiornata in merito alle attività volte al rispetto dei limiti ed è informata in caso di superamento [S3-5 42 b]. SEA svolge un'analisi finalizzata alla rendicontazione annuale sui target che permette di identificare gli eventuali scostamenti, analizzarne le cause e di confrontarsi sulle misure di mitigazione in essere o aggiuntive [S3-5 42 c]. Nonostante il target preveda il rispetto dei limiti di rumore entro il 2035, nel 2025 è stato confermato il dato del 2024 che vede in alcune aree del territorio intorno a Malpensa esuberanti del limite di zonizzazione. SEA, come previsto dalla normativa di settore (DM 29/11/2000), a maggio 2025 ha comunicato agli enti interessati (MASE, Regione Lombardia e Comuni interessati) il superamento dei limiti di zonizzazione iniziando l'iter per il risanamento acustico. SEA, come previsto dalla legge, ha l'obbligo di predisporre un Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR) che conterrà tutte le misure per la mitigazione del rumore. La consegna del PCAR è prevista entro maggio 2026. Seguirà poi l'iter autorizzativo da parte del MASE e l'attivazione delle azioni di risanamento entro 6 anni dall'approvazione del Piano. Il nuovo target per il risanamento dei superamenti dei limiti di rumore è quindi previsto per il 2031. Per Linate il riesame ha mostrato che i target hanno un andamento stabile e sono rispettati [MDR-T 80 j].

## IMPATTO SOCIO-ECONOMICO

Il Gruppo non ha fissato target specifici sulle ricadute socio-economiche degli aeroporti gestiti da SEA in quanto sono dipendenti dalle performance finanziarie e non-finanziarie su cui si focalizza la gestione del Gruppo [MDR-T 72]. Al fine di incrementare l'affluenza agli aeroporti e sviluppare la connettività, le azioni di sviluppo sono periodicamente monitorate dall'Executive Committee e dal Management Committee, entrambi guidati dall'AD.DG [MDR-T 81]. L'efficacia delle azioni viene monitorata attraverso valutazioni integrate sull'andamento degli aeroporti, considerando gli aspetti operativi, infrastrutturali, commerciali ed economico-finanziari. Questo include l'analisi dell'efficacia delle azioni di business intraprese e l'individuazione di eventuali azioni migliorative da attuare [S3-4 32 d].

## Metriche [MDR-M]

### EMISSIONI ACUSTICHE

#### Indice LVA - Livello di Valutazione del Rumore (Entity-specific)

L'indice LVA annuale descrive l'esposizione media al rumore, espressa in decibel, rispetto al totale delle operazioni aeree misurata in aree specifiche durante l'intero anno di riferimento.

Il D.M. 31 ottobre 1997 stabilisce che l'indice da utilizzare per la misurazione del rumore di origine aeroportuale corrisponda al Livello di Valutazione del Rumore Aeroportuale (LVA). L'indice LVA annuale descrive l'esposizione media al rumore, espressa in decibel, rispetto al totale delle operazioni aeree misurata in aree specifiche durante l'intero anno di riferimento. In conformità alla normativa, la metodologia di calcolo prende in considerazione i livelli di traffico dei 21 giorni con il maggior volume di traffico, distribuiti nelle tre settimane di punta (primaverile, estiva e invernale) dei tre quadrimestri dell'anno. Inoltre, prevede anche una penalizzazione nel caso in cui l'evento sonoro avvenga nel periodo notturno (fascia oraria 23-06) [MDR-M 77 a]. La valutazione del rispetto dei limiti previsti dalla normativa è effettuata ogni anno da ARPA Lombardia, l'ente preposto alla verifica e al rispetto dei requisiti per il monitoraggio del rumore aeroportuale, che elabora le curve di impatto LVA [MDR-M 77 b].

#### Linate

Postazione	Limite	2025	2024
		LVA medio annuale [dB(A)]	LVA medio annuale [dB(A)]
San Donato - Bolgiano	60<LVA<65	60,5	60,5
Segrate - Novegro	60<LVA<65	57,5	57,5
Segrate - Nuovo Municipio	LVA < 60	50,0	50,5
Segrate - Redecesio	60<LVA<65	59,0	59,0

#### Malpensa

Postazione	Limite	2025	2024
		LVA medio annuale [dB(A)]	LVA medio annuale [dB(A)]
Arsago Seprio - Cimitero	LVA < 60	58,5	57,5
Casorate Sempione - Cimitero	LVA < 60	54,0	53,5
Casorate Sempione - Monte Rosa	60<LVA<65	61,0	60,0
Ferno - Moncucco	LVA < 60	59,0	58,5
Lonate Pozzolo - Cimitero	60<LVA<65	63,5	63,5
Lonate Pozzolo - S. Savina	60<LVA<65	65,0	65,5
Somma Lombardo - Cabagaggio	LVA < 60	58,5	59,0
Somma Lombardo - Maddalena	LVA < 60	56,3	58,0
Somma Lombardo - Magazzino	LVA < 60	58,0	58,0
Somma Lombardo - Rodari	LVA < 60	56,0	54,0

### IMPATTO SOCIO-ECONOMICO

La stima dell'impatto socio-economico degli aeroporti milanesi quantifica il contributo complessivo degli scali all'economia del territorio. La valutazione è realizzata annualmente per conto di SEA dall'Osservatorio sugli aeroporti milanesi della LIUC Business School [MDR A 77 b] e considera sia l'ecosistema aeroportuale sia gli attori territoriali per i quali l'aeroporto funge da catalizzatore.

Sono stati identificati due indicatori chiave (entity specific):

- il valore della produzione rappresenta la stima del totale dei beni e servizi generati in un periodo, misurando l'attività economica complessiva attivata dalla value chain aeroportuale e dagli operatori del territorio collegati all'aeroporto;
- l'occupazione attivata è espressa in equivalenti a tempo pieno (FTE) e stima le unità di lavoro necessarie a sostenere la produzione generata sia all'interno degli scali sia nel tessuto economico circostante.

L'approccio metodologico integra le analisi di impatto diretto, indiretto, indotto e catalitico, in coerenza con la letteratura economica su infrastrutture e reti di trasporto. L'obiettivo è determinare le ricadute generate o attivate dall'aeroporto.

L'occupazione è stimata a partire dal numero di tesserini aeroportuali rilasciati da ENAC, dalla dimensione media delle unità operanti nei sedimi desunta dai registri camerali e da un modello predittivo basato su dati ISTAT. Il valore della produzione per addetto è stimato tramite un modello econometrico fondato su serie statistiche ISTAT. Gli effetti lungo la catena di fornitura e quelli derivanti dalla spesa dei lavoratori sono quantificati attraverso una rielaborazione dei coefficienti delle Tavole Risorse/Impieghi di ISTAT, così da cogliere la propagazione della spesa nel resto dell'economia. La componente commerciale è analizzata utilizzando i dati ufficiali di ISTAT, Statistiche del Commercio, per valutare il ruolo dell'aeroporto nell'abilitare scambi e flussi economici oltre il perimetro operativo diretto. Il numero di turisti è stimato a partire dai passeggeri in arrivo e da indagini di settore della Regione Lombardia; la permanenza media è ricavata da survey regionali; il livello medio di spesa per notte è stimato tramite indagini condotte in aeroporto. La combinazione di questi elementi permette di misurare il contributo dell'incoming turistico generato dagli scali. La componente insediativa, ossia l'incremento delle imprese ad alto valore aggiunto nelle aree prossime agli scali, è stimato tramite indagini ISTAT e consultazione dei registri camerali. Il valore della produzione e l'occupazione associate a tali insediamenti sono ottenuti con un modello econometrico [MDR MA 77 a].

L'esito della misurazione restituisce il valore della produzione e l'occupazione attivati complessivamente dagli scali, distinguendo le diverse componenti di impatto. I risultati consentono il monitoraggio delle dinamiche economiche e occupazionali connesse al sistema aeroportuale milanese [MDR-M 77 a].

### Impatto socio-economico di Malpensa

	Valore della produzione (mln €)		Occupazione	
	2025	2024	2025	2024
<b>Impatto diretto</b>	<b>7.255</b>	<b>6.210</b>	<b>23.407</b>	<b>21.627</b>
<b>Impatto indiretto</b>	<b>2.692</b>	<b>2.209</b>	<b>14.439</b>	<b>13.307</b>
<b>Impatto indotto</b>	<b>3.571</b>	<b>2.914</b>	<b>10.985</b>	<b>10.072</b>
<b>Impatto catalitico</b>	<b>28.872</b>	<b>27.258</b>	<b>245.026</b>	<b>197.350</b>
<i>di cui: Turismo</i>	9.813	6.939	173.220	122.473
<i>di cui: Commercio Internazionale</i>	18.042	19.200	61.523	64.594
<i>di cui: Localizzazione</i>	1.017	1.119	10.283	10.283
<b>Impatto totale</b>	<b>42.390</b>	<b>38.591</b>	<b>293.857</b>	<b>242.356</b>

### Impatto socio-economico di Linate

	Valore della produzione (mln €)		Occupazione	
	2025	2024	2025	2024
<b>Impatto diretto</b>	<b>3.034</b>	<b>3.014</b>	<b>13.980</b>	<b>13.657</b>
<b>Impatto indiretto</b>	<b>1.126</b>	<b>1.072</b>	<b>8.624</b>	<b>8.404</b>
<b>Impatto indotto</b>	<b>1.494</b>	<b>1.414</b>	<b>6.561</b>	<b>6.361</b>
<b>Impatto catalitico (turistico)</b>	<b>1.818</b>	<b>1.506</b>	<b>32.193</b>	<b>26.671</b>
<b>Impatto totale</b>	<b>7.472</b>	<b>7.006</b>	<b>61.358</b>	<b>55.093</b>

## S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI

### Strategia

#### IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE [S4-SBM-3]

Le tematiche di sostenibilità rilevanti legate ai consumatori e agli utilizzatori finali coinvolgono i passeggeri in transito negli scali aeroportuali di Linate e Malpensa, inclusi i passeggeri a mobilità ridotta (PRM) che necessitano di assistenza speciale [SBM-3 10; a]. La generazione di impatti positivi da parte di SEA deriva dalle azioni necessarie a gestire le infrastrutture aeroportuali, garantendo l'efficienza, la sicurezza e la qualità dei servizi offerti.

Un comitato, presieduto da SEA e composto da ENAC, compagnie aeree e operatori aeroportuali, si occupa della condivisione delle performance dei servizi e contribuisce alla definizione del piano di miglioramento continuo. Il processo sottostante al Sistema di Gestione della Qualità di SEA assicura la raccolta, il monitoraggio e l'attuazione di iniziative di miglioramento per i passeggeri. Si trovano maggiori dettagli nei paragrafi che trattano le azioni per migliorare la customer experience dei passeggeri e l'accessibilità per i PRM [SBM-3 10 c].

Il Contratto di Programma tra ENAC e il Gruppo SEA, in vigore dal 2025, definisce dei target il cui raggiungimento costituisce un'opportunità economica. Tuttavia, esso comporta anche un fattore di rischio di carattere finanziario legato al mancato raggiungimento degli obiettivi sulla qualità dei servizi [SBM-3 10 d; 12]. La strategia del Gruppo su queste tematiche, delineata nel Piano per la Qualità, punta a migliorare l'esperienza dei passeggeri e l'efficienza operativa tramite innovazione, accessibilità e standard elevati.

In merito alla salute e sicurezza dei passeggeri è stato inoltre individuato un impatto negativo, in quanto possono verificarsi eventi infortunistici a loro danno all'interno dei sedili aeroportuali a causa delle operazioni di SEA o derivanti dalla catena del valore [SBM-3 10; a]. L'adozione del SGSSL, che permette di promuovere azioni correttive a beneficio dei passeggeri, garantisce che l'impatto sia riconducibile a singoli eventi occasionali [SBM-3 10 b].

### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

#### PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DEI CONSUMATORI E DEGLI UTILIZZATORI FINALI IN MERITO AGLI IMPATTI [S4-2]

La soddisfazione del passeggero e il continuo miglioramento della sua esperienza con gli aeroporti di Milano costituiscono oggi pilastri strategici imprescindibili per SEA. A tale fine, il Gruppo gestisce un vero e proprio sistema di ascolto del cliente attraverso diversi canali. Il Responsabile della Funzione Qualità assicura che il coinvolgimento sia attuato e che i risultati siano condivisi al fine di integrarli nella strategia aziendale, con particolare attenzione ai piani di investimento a breve e medio termine [S4-2 20; 20 c].

SEA realizza sondaggi di Customer Satisfaction (Survey) attraverso:

- interviste dirette ai passeggeri presso i gate e l'area riconsegna bagagli mediante la metodologia ASQ<sup>33</sup>. I passeggeri valutano i servizi aeroportuali e la loro esperienza complessiva, assegnando un punteggio da 1 (scarso) a 5 (eccellente). Le interviste sono realizzate su base giornaliera da un'azienda leader del mercato che garantisce la rilevazione di campioni statistici rappresentativi. Le attività di raccolta ed elaborazione dei dati sono gestite direttamente dalla Funzione Qualità SEA, in conformità ai requisiti della norma ISO 9001;
- instant feedback per la rilevazione della soddisfazione del passeggero 24 ore su 24 tramite i totem emoticon (con faccine verde, gialla e rossa) che permettono di esprimere il proprio parere subito dopo aver usufruito dei vari servizi. Sono installati 250 dispositivi in punti strategici che monitorano aree come la security, i servizi igienici e la ristorazione. Il sistema raccoglie i dati e li condivide con gli operatori permettendo interventi tempestivi per migliorare gli standard di qualità;
- interviste qualitative e focus group al fine di avviare un dialogo approfondito con i clienti e comprendere le motivazioni profonde delle loro valutazioni, le

<sup>33</sup> Sondaggio globale promosso da ACLI in oltre 400 aeroporti nel mondo.

esperienze e le aspettative non espresse;

- incontri periodici con le associazioni che rappresentano i diritti delle persone con disabilità per condividere progetti e servizi dedicati [S4-2 20 b].

Tutti i risultati del coinvolgimento sono condivisi con i responsabili dei servizi per le opportune eventuali azioni di miglioramento e per fornire le puntuali risposte ai clienti.

L'ascolto attivo e il monitoraggio continuo permettono di rispondere in modo efficace alle esigenze dei passeggeri e, al tempo stesso, individuare aree di eccellenza e opportunità di miglioramento. A seguito dei feedback ricevuti sono stati implementati interventi sulla segnaletica dei terminal (way finding) e sul numero delle postazioni per la ricarica dei dispositivi elettronici (cd. charging station). A livello operativo, in caso di ripetuti instant feedback negativi in un lasso di tempo ridotto in prossimità di un servizio (security, toilettes, ristorazione, ecc.) viene attivato immediatamente il controllo del servizio stesso per la verifica della problematica e la conseguente risoluzione [S4-2 20 d].

Per i passeggeri a mobilità ridotta sono effettuate delle specifiche interviste nelle Sale Amica. Le risultanze di queste interviste sono tracciate e condivise con le associazioni rappresentanti i diritti delle persone con disabilità [S4-2 21].

Al verificarsi di un incidente, i passeggeri sono coinvolti direttamente tramite interviste all'infortunato e ad eventuali testimoni. Il risultato dell'analisi viene analizzato e verificato per definire le misure correttive di sicurezza da implementare [S4-2 20 a; b].

## **PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO AI CONSUMATORI E AGLI UTILIZZATORI FINALI DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI [S4-3]**

SEA si è dotata di un Sistema di Gestione per la Qualità ISO 9001, certificato da un organismo indipendente che governa tutti i processi aziendali che impattano sulla qualità dei servizi aeroportuali.

Per gestire la relazione con i passeggeri SEA utilizza la piattaforma di Customer Relationship Management

(CRM). I canali disponibili per la segnalazione dei reclami sono numerosi e sono tutti pubblicizzati sulla Carta dei Servizi di Linate e Malpensa [S4-3 25 a]. Oltre ai link sui siti degli aeroporti di SEA, i passeggeri possono consegnare i reclami e i suggerimenti direttamente ai banchi informazioni tramite il modulo allegato alla Carta dei Servizi, oppure inviarli via posta<sup>34</sup> o via e-mail-PEC<sup>35</sup>. SEA, in conformità al Regolamento Europeo 2016/679 e nel rispetto della norma UNI 10600, si impegna a rispondere nel più breve tempo possibile e comunque entro 28 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione [S4-3 25 b]. I canali di comunicazione sono a supporto di tutti i servizi erogati in aeroporto sia direttamente da SEA che da società terze [S4-3 25 c; d]. Il controllo e il monitoraggio periodico delle problematiche segnalate vengono gestiti con il coinvolgimento diretto delle parti interessate - interne e/o esterne a SEA - affinché siano approfondite tutte le criticità segnalate e le possibili soluzioni [S4-3 25 d].

La sezione Reclami sul sito web degli aeroporti è ben visibile nella Home page, in linea con la normativa di riferimento. Il Gruppo SEA monitora l'andamento delle segnalazioni per verificare l'efficacia dei canali e la funzionalità della piattaforma di gestione [S4-3 26]. Oltre alla gestione dei reclami e dei suggerimenti inviati sul sito web aziendale, SEA gestisce le recensioni su Google, rispondendo ai commenti dei passeggeri sia su Google Maps che sul motore di ricerca.

## **Politiche [MDR-P]**

La Politica per la Qualità, disponibile sul sito Corporate di SEA<sup>36</sup> [MDR-P 65 f], esprime l'impegno del Gruppo a garantire livelli di qualità in linea con i più virtuosi scali europei al fine di competere con successo in un mercato sempre più complesso ed esigente [S4-1 15]. L'obiettivo è soddisfare in modo pieno e continuativo le aspettative dell'autorità di vigilanza ENAC, dei clienti, delle compagnie aeree, degli utenti e dei soggetti coinvolti nelle attività aeroportuali [MDR-P 65 e]. SEA si impegna a creare condizioni che rendano l'esperienza di viaggio serena e confortevole, anche per i passeggeri a mobilità ridotta [MDR-P 65 a] [S4-1 15]. La Politica si applica a entrambi gli aeroporti gestiti da SEA e riguarda tutti i servizi ai passeggeri, inclusi i servizi commerciali

<sup>34</sup> Indirizzo: Customer Relationship Management SEA Aeroporto di Milano Linate 20054 Segrate (MI).

<sup>35</sup> Indirizzo: [customer-care@pec.seamilano.eu](mailto:customer-care@pec.seamilano.eu)

<sup>36</sup> Linate: [https://resourcesols3cms.seamilano.eu/Resources/C\\_1\\_document\\_101\\_file\\_it.pdf](https://resourcesols3cms.seamilano.eu/Resources/C_1_document_101_file_it.pdf)  
Malpensa: [https://resourcesols3cms.seamilano.eu/Resources/C\\_1\\_document\\_106\\_file\\_it.pdf](https://resourcesols3cms.seamilano.eu/Resources/C_1_document_106_file_it.pdf)

(shop e food) affinché la soddisfazione del passeggero sia garantita sia nei servizi erogati direttamente da SEA, sia dai soggetti che gestiscono spazi in sub-concessione [MDR-P 65 b]. Oltre che tramite il Sistema di Gestione per la Qualità, il monitoraggio avviene anche con audit interni e le relative interviste [MDR-P 65 a; d]. Ai fini di un'attuazione efficace, il massimo livello responsabile dell'attuazione della politica è l'AD.DG [MDR-P 65 c].

Il Codice Etico, descritto dettagliatamente nel capitolo G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE, regola l'approccio ai diritti umani seguendo principi, modelli e linee guida nazionali e internazionali riconosciute sul tema [S4-1 15]. Il Codice sancisce l'impegno di SEA al rispetto di ogni stakeholder con cui entra in relazione - inclusi i passeggeri - garantendone la tutela, l'integrità e i diritti [S4-1 16; 17].

Nel 2025 non sono stati segnalati casi di inosservanza dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, della dichiarazione dell'OIL sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro o delle linee guida dell'OCSE destinate alle imprese multinazionali, che coinvolgono i passeggeri [S4-1 17]. La salute e sicurezza dei passeggeri è garantita dai principi contenuti nella Politica Salute e Sicurezza, descritta nel capitolo S1 FORZA LAVORO PROPRIA nella sezione omonima [S4-1 15].

## Azioni [MDR-A]

### CUSTOMER EXPERIENCE DEI PASSEGGERI [MDR-A] [S4-4]

Il Piano per la Qualità per il periodo 2024-2028 [MDR-A 68 c] definisce le azioni di SEA per il raggiungimento degli obiettivi del Contratto di Programma relativi al miglioramento dell'esperienza del passeggero in aeroporto [S4-4 33]. Il documento descrive le azioni pianificate per il miglioramento dei percorsi, ambienti e facilities aeroportuali con lo scopo di assicurare una reale accessibilità e fruibilità dell'infrastruttura anche ai passeggeri a mobilità ridotta [S4-4 31 c].

L'efficacia è monitorata sempre nell'ambito del Sistema di Gestione per la Qualità certificato ISO 9001. Nel caso specifico, il monitoraggio della customer experience avviene attraverso la misurazione della qualità erogata

e percepita da parte dei passeggeri come descritto al paragrafo S4-2, [S4-4 31 d] e dai target descritti nel paragrafo S4-5.

Il Contratto di Programma di SEA considera il relativo Piano degli Investimenti come un'ulteriore risorsa finanziaria [S4-4 37].

Dove non specificato diversamente le azioni si riferiscono sia a Linate che a Malpensa [MDR-A 68 b].

### Azioni per disponibilità, pulizia e funzionalità delle toilettes

Per raggiungere gli obiettivi relativi alla percezione del livello di pulizia e funzionalità delle toilettes, SEA ha eseguito interventi di manutenzione straordinaria, riqualificato numerose toilettes, ottimizzato l'organizzazione del presidio delle attività di pulizia, anche con la sperimentazione di strumenti tecnologici. Nel 2025, è proseguito il processo di rinnovamento dei blocchi bagni a Malpensa e a Linate [MDR-A 68 e].

L'investimento di SEA nel 2025 per questa azione è pari a €1.616.381 [MDR-A 69 a; b]. Per il 2026, l'investimento pianificato è pari a €1.190.000 [MDR-A 69 c].

### Tempo di attesa ai controlli di sicurezza

SEA si pone l'obiettivo di ridurre i tempi di attesa ai controlli di sicurezza con l'utilizzo delle EDS-CB (Explosive Detection Systems for Cabin Baggage) e il perfezionamento dei processi di gestione tecnico-organizzativa delle nuove linee automatizzate (Smart Security). I nuovi dispositivi installati (EDS-CB) sono in grado di rilevare esplosivi all'interno del bagaglio senza dover estrarre i liquidi e gli apparati elettronici. Inoltre, l'automatizzazione delle rulliere di trasporto consente il celere riposizionamento dei vassoi vuoti (automatic tray return system) [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c]. Nel 2025 è stata avviata l'attività per il l'installazione di quattro nuove linee di Smart Security di Malpensa (due al Terminal 1 e due al Terminal 2) che sarà completata nel 2026. A Linate, nel 2025 è stato installato un sistema per ottimizzare le code ai controlli di sicurezza (Smart Monitoring) [MDR-A 68 e].

Nel 2025 SEA ha realizzato un investimento di €124.000 per l'installazione delle nuove linee di Smart Security

[MDR-A 69 a; b] mentre per il 2026 ha pianificato un investimento pari a €1.336.500 [MDR-A 69 c].

### Disponibilità di posti a sedere nell'area air-side

SEA ha pianificato interventi sia per aumentare progressivamente il numero di posti a sedere nell'area air-side, sia per rivedere e ottimizzare il loro layout. L'obiettivo è migliorare significativamente il rapporto tra posti disponibili e numero di passeggeri, tenendo conto anche dell'evoluzione del traffico [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c]. Nel 2025, sono stati incrementati i posti a sedere nell'area air-side in entrambi gli scali [MDR-A 68 e].

Nel corso del 2025 la realizzazione di questo intervento è rientrata all'interno di attività generali che hanno riguardato investimenti per il Progetto Ambiente, la riqualifica interna dei Terminal e il Forecourt Arrivi del Terminal 1 in preparazione alle Olimpiadi per un importo complessivamente pari a €337.415 [MDR-A 69 a; b].

### Tempo di attesa al check-in

Al fine di monitorare, gestire e minimizzare possibili accodamenti nelle aree check-in, SEA sta investendo nel progetto "Passenger Flow Monitoring". Questo sistema consentirà di monitorare in modo continuativo il livello di servizio delle operazioni di registrazione e permetterà di individuare in real time le situazioni di criticità al fine di identificare in modo più tempestivo eventuali disagi e le relative azioni di mitigazione (es. intervento dei facilitatori, coinvolgimento handler, ecc.) [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c].

Si pianifica di assegnare al Passenger Flow Monitoring nel periodo 2026-2029 investimenti per €3.040.000, mentre nel 2026 sono previsti costi per €125.000 [MDR-A 69 a; c].

### Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop

L'utilizzo di dispositivi elettronici personali da parte dei passeggeri è in costante crescita. SEA implementerà progressivamente maggiori punti di ricarica direttamente nelle sedute dedicate ai passeggeri o nelle postazioni di lavoro nell'area air-side [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c]. Nel 2025, sia a Malpensa Terminal 1 che a Linate sono state elettrificate alcune sedute e sono state installate mensole di lavoro dotate di punti di ricarica (area land-side e air-side) [MDR-A 68 e]. Nel corso del 2025 la

realizzazione di questo intervento è rientrata all'interno di attività generali descritte nell'azione "Disponibilità di posti a sedere nell'area air-side" [MDR-A 69 a; b].

### Wi-fi service quality

SEA ha definito alcuni interventi per un migliore servizio wi-fi nei propri aeroporti, sia in land-side che air-side. Gli interventi riguardano:

- il rilievo puntuale e periodico della copertura del servizio in area passeggeri;
- il consolidamento di una nuova modalità di accesso al servizio più flessibile e veloce per navigare gratuitamente senza limiti di tempo;
- il monitoraggio della stabilità e ampiezza della banda e l'adeguamento della capacità utilizzabile in coerenza con le previsioni di traffico;
- l'ammodernamento delle infrastrutture wi-fi e l'aumento delle aree di copertura [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c].

Nel 2025 per il miglioramento del servizio wi-fi sono stati spesi €18.616 [MDR-A 69 b].

### Ambience

A Linate sono stati effettuati miglioramenti e rinnovamenti dei locali e degli ambienti che fanno parte del più ampio piano di restyling avviato a partire nel 2019. Nello specifico, gli interventi del 2025 hanno riguardato l'area finger per offrire un'infrastruttura rinnovata con elementi architettonici distintivi che conferiscono all'aeroporto un'immagine più moderna, accogliente e funzionale. Sono previsti altri interventi di riqualifica, come le toilette presenti in land-side e la sostituzione dei banchi imbarchi [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c].

A Malpensa al Terminal 1, invece, sono stati realizzati rilevanti interventi di riqualifica sia delle aree interne sia delle aree esterne in preparazione dei Giochi Olimpici Invernali.

Nel 2025 l'investimento per queste azioni è stato pari a €16.955.070 [MDR-A 69 a; b], mentre nel 2026 è pianificato un investimento pari a €2.299.200 [MDR-A 69 c].

### Ritardi dei voli attribuibili a cause del Gestore Aeroportuale

SEA nel ruolo di gestore aeroportuale ha il compito di monitorare e ridurre i ritardi dei voli in partenza. Il miglioramento della puntualità a Linate - con effetto sulla

soddisfazione dei passeggeri - è perseguito con i seguenti interventi:

- il consolidamento del processo di validazione dei codici di ritardo in partenza che aiuta a comprendere le cause dei ritardi e prioritizzare le azioni correttive;
- l'implementazione dell'Airport Operation Control Centre (APOC). Si tratta della piattaforma operativa di scalo per la gestione ottimizzata delle prestazioni aeroportuali che consente il monitoraggio di tutti i processi del sistema aeroportuale e la condivisione delle informazioni all'interno della comunità aeroportuale. Questo sistema facilita la collaborazione fra i principali attori interessati a tutto vantaggio del processo decisionale, soprattutto nella gestione delle emergenze;
- lo sviluppo dell'Airport Operative Plan (AOP), un sistema software abilitatore dell'APOC, che rappresenta la fonte unica di informazioni sulle airport operations condivise tra tutti gli operatori aeroportuali. Grazie all'utilizzo dei più moderni algoritmi di machine learning è in grado di elaborare previsioni sugli scenari operativi nel breve e medio termine con un'accuratezza crescente [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c].

Nel 2025 è stato sviluppato l'applicativo M-AIS "modulo puntualità" al quale sono state assegnate risorse pari a €28.000 [MDR-A 69 a; b] e non si prevede di investire ulteriori importi per questa attività; invece, per lo sviluppo dell'APOC si prevede di investire nel periodo 2025-2029 un importo pari a €4.900.000, con un costo previsto nel 2026 pari a €30.000. Per lo sviluppo dell'AOP si prevede di investire nel periodo 2025-2029 €1.200.000 e nel 2026 si prevede un costo pari a €45.000 [MDR-A 69 c].

### Disponibilità sistemi di piazzola - preconditionamento

SEA prevede un progressivo miglioramento del livello e servizio di pre-condizionamento dell'aria per Malpensa Terminal 1 attraverso due interventi: la riqualifica e manutenzione straordinaria dei PCA (Pre-conditioned Air Unit) ai bridge dei satelliti A e B; l'efficientamento dei processi manutentivi ordinari e in caso di guasto la riduzione dei tempi d'intervento. Analogo intervento è stato realizzato a Linate [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c].

Nel 2025 è stato effettuato un investimento per la fornitura e posa dei PCA pari a €1.527.718 mentre i costi sono stati pari €104.000. Nel 2026 è prevista la conclusione dell'intervento con un investimento pari a €1.140.000 e costi per €139.500 [MDR-A 69].

### ACCESSIBILITÀ PER I PASSEGGERI CON MOBILITÀ RIDOTTA [MDR-A] [S4-4]

Il Piano per la Qualità (2024- 2028) definisce anche le azioni che SEA adotterà per raggiungere gli obiettivi relativi al miglioramento dell'esperienza dei passeggeri con mobilità ridotta.

#### PRM in partenza con prenotazione: tempo di attesa per ricevere l'assistenza

SEA ha adottato un piano di miglioramento che si basa sull'entrata a pieno regime del nuovo modulo informatico PRM, progettato per gestire e ottimizzare i servizi dedicati a questi passeggeri, assicurando che ricevano l'assistenza necessaria in modo efficiente e tempestivo. Questo sistema consente una gestione completa dei processi legati al servizio di PRM Assistance, con un focus sulla gestione del personale e sul servizio al passeggero.

Nel 2025, inoltre, è stato avviato un percorso di ottimizzazione dei processi di gestione delle assistenze per far fronte alla costante richiesta del servizio [MDR-A 68 a, b].

Nel 2026 si prevede un investimento di €165.000 sulla nuova piattaforma e €472.000 di costi di rinnovo dei Servizi Continuativi P2G dedicati in parte anche ai PRM [MDR-A 69 a, b, c].

#### Accessibilità e spazi dedicati per la sosta dei PRM

Nel 2025 SEA ha proseguito il percorso di miglioramento dell'accessibilità e della qualità degli spazi dedicati ai passeggeri a mobilità ridotta (PRM), intervenendo sia sull'aeroporto di Linate che su quello di Malpensa.

A Linate è stata confermata la proposta prevista nel Piano della Qualità, che contempla una ristrutturazione completa delle due Sale Amica insieme alla riqualifica dei blocchi bagno, con l'obiettivo di incrementare il numero dei servizi igienici dedicati e migliorare il comfort complessivo degli ambienti [MDR A 68 a; b]. A Malpensa è stata realizzata la nuova Sala Amica al Terminal 2 e la riprogettazione dei blocchi bagno mentre al piano partenze del Terminal 1 sono state riqualificate le aree di accesso destinate ai PRM [MDR A 68 a, b; e].

Inoltre, SEA nel 2025 ha conseguito un nuovo schema di certificazione dedicato ai processi di assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta che prevede un maggior coinvolgimento delle associazioni rappresentative dei diritti delle persone con disabilità nella verifica sul campo dei servizi presenti in aeroporto che ha richiesto la

formalizzazione di un disciplinare contenente i requisiti di servizio.

Nel corso del 2025 la realizzazione degli interventi relativi alla qualità degli spazi dedicati ai PRM è rientrata all'interno di attività generali che hanno riguardato investimenti per il Progetto Ambience, la riqualifica interna dei Terminal e il Forecourt Arrivi del Terminal 1, in preparazione alle Olimpiadi, complessivamente pari a €337.415 [MDR-A 69 a; b].

Mentre gli investimenti complessivamente sostenuti nel 2025 per la parte di accessibilità sono stati pari a €402.248 per Linate e €3.782.275 per Malpensa [MDR A 69 a; b].

## **SALUTE E SICUREZZA DEI PASSEGGERI** [MDR-A] [S4-4]

Il Gruppo adotta azioni di natura preventiva e correttiva per gestire l'impatto di salute e sicurezza sui passeggeri. L'obiettivo resta la tutela dei passeggeri garantendo loro le migliori condizioni di salute e sicurezza, unitamente alla continuità operativa degli scali [S4-4 31 a; 34]. Il processo, l'approccio e gli interventi, comprese le risorse professionali interne del Gruppo SEA, sono descritti nel paragrafo "Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni" [S4-4 32 b; c; 34; 37].

Nel 2025 non sono stati segnalati gravi problemi e incidenti in materia di diritti umani connessi ai passeggeri [S4-4 35].

### **Corso in e-learning PRM Common Online**

Nel 2025 è stato somministrato il programma di training per la gestione dei PRM. La formazione generale (biennale) è dedicata agli operatori aeroportuali e terzi che entrano in contatto con i PRM, mentre la formazione specifica (annuale) è riservata esclusivamente a chi si occupa dell'assistenza, movimentazione e trasporto dei PRM [MDR-A 68 a; b; c] [S4-4 31 a; 32 b]. Non si comunicano risorse significative assegnate all'attuazione di questa azione [MDR-A 69].

### **Ispezioni e audit ISO 45001**

Durante l'anno SEA conduce [MDR-A 68 c] ispezioni (Safety Walk) sulle attività con potenziale impatto in termini di salute e sicurezza, anche sui passeggeri. Nel 2025, SEA ha condotto audit periodici anche nei confronti degli altri operatori aeroportuali per verificare la corretta conduzione degli spazi loro assegnati [MDR-A 68 a; b; c]. Specificatamente sono

stati condotti 18 audit presso concessionari Retail e non Retail [MDR-A 68 e]. L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69].

Per maggiori informazioni si rimanda al capitolo S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE.

## **Interventi su scale mobili**

A fronte di infortuni occorsi a passeggeri durante l'utilizzo di scale mobili [MDR-A 68 d] [S4-4 31 b; 32 b], sono state implementate misure di miglioramento negli scali quali: il miglioramento dell'illuminazione, l'integrazione di infografiche e la riduzione della velocità su alcuni impianti [MDR-A 68 a; b; c; e]. Gli interventi non hanno richiesto l'allocazione di risorse finanziarie rilevanti [MDR-A 69].

## **Target** [MDR-T]

## **CUSTOMER EXPERIENCE DEI PASSEGGERI**

Le Linee Guida ENAC del 26 maggio 2023 forniscono criteri dettagliati per la definizione e valutazione degli indicatori di qualità nei Contratti di Programma. Le metodologie per definire i target includono analisi storiche, consultazioni con stakeholder e modelli previsionali, considerando fattori come crescita del traffico e innovazioni tecnologiche. I target sono allineati con obiettivi politici nazionali, UE e internazionali, integrando principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica [MDR-T 80 f]. ENAC inoltre - in qualità di garante degli interessi dei passeggeri - assicura che le proposte di target siano in linea con le politiche di miglioramento continuo della qualità aeroportuale [MDR-T 80 h].

Gli obiettivi e il piano di miglioramento di SEA sono inclusi nel Contratto di Programma. ENAC e il Comitato Utenti - quest'ultimo rappresentante delle compagnie aeree - sono coinvolti nella fase di discussione [S4-5 41 a; c].

Il raggiungimento dei target, monitorati su base trimestrale, è in linea con le ambizioni proposte per il 2028. In particolare, il monitoraggio delle prestazioni previste viene svolto attraverso un sistema strutturato di rilevazioni, controlli sul campo e analisi periodiche degli indicatori, in conformità alle Linee Guida ENAC, garantendo continuità, confrontabilità storica e un miglioramento costante dei servizi aeroportuali [S4-5 41 b].

Per la maggior parte degli indicatori, i target intermedi fissati al 2025 sono stati conseguiti [MDR-T 80 j].

Di seguito si presentano i target per la qualità dell'aeroporto di Linate e i suoi passeggeri per il periodo 2025-2028 [MDR-T 79; 80 a; c; e; g]. I valori base fanno riferimento al 2022 ove non diversamente specificato [MDR-T 80 d].

Target di Linate	Natura dell'obiettivo [MDR-T 80 b]	Baseline al 2022 [MDR-T 80 d]	Consuntivo 2025	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]			Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]
				2025	2026	2027	2028
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Minuti nel 90% dei casi rilevati	07:53	5:16	6:50	6:40	6:20	06:00
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilettes	Percentuale di passeggeri soddisfatti	93,9% <i>Il valore del 2022 è normalizzato con i risultati del 2018. È una media ponderata tra i risultati del 2022 e 2018 sulla base del numero dei passeggeri</i>	95,8%	95,5%	96,0%	96,0%	96,0%
Disponibilità di posti a sedere nell'aria air-side	TPHP per numero di sedute <sup>37</sup>	2,2	2,5	2,1	2,1	2,0	2,0
Bagagli disguidati per malfunzionamento BHS/HBS <sup>38</sup>	Numero di bagagli disguidati ogni 1000 passeggeri in partenza	0,13	0,09	0,12	0,11	0,10	0,10
Tempo di attesa al check-in	Minuti nel 90% dei casi rilevati	16:27 <i>Questo valore è il risultato del 2022 al netto del primo trimestre</i>	11:13	12:00	11:00	10:00	09:00
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop, nelle aree comuni, ove presenti	Percentuale passeggeri soddisfatti	81,7%	95,1%	84%	85%	90%	95%
Wi-fi service quality	Punteggio da 1 a 5	3,05 <i>Il valore del 2022 è normalizzato con i risultati del 2018. È una media ponderata tra i risultati del 2022 e 2018 sulla base del numero dei passeggeri</i>	4,33	3,5	3,7	3,75	3,85
Ambience	Punteggio da 1 a 5	3,45 <i>Il valore del 2022 è normalizzato con i risultati del 2018. È una media ponderata tra i risultati del 2022 e 2018 sulla base del numero dei passeggeri</i>	4,17	3,7	3,8	3,9	4,0
Disponibilità toilettes	TPHP per numero di toilettes	11,7	13,2	11,5	11	11	11
Ritardi nei voli attribuiti al gestore aeroportuale (codici: 19, 58, 85, 87)	Numero di ritardi per totali di voli in partenza per voli di passeggeri in partenza	0,34%	0,24%	0,32%	0,31%	0,30%	0,30%
Per PRM in partenza con prenotazione: Tempo di attesa per ricevere l'assistenza, da uno dei punti designati dell'aeroporto, in caso di prenotazione*	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi	06:00	8:15	5:15	5:00	4:45	4:30
Percezione sugli spazi dedicati per la sosta dei PRM (es. Sala Amica)*	% PRM soddisfatti	94,20% <i>Il valore del 2022 è normalizzato con i risultati del 2018. È la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2018</i>	98,1%	95%	96%	96%	96%

\* Obiettivo dedicato alla qualità dei servizi verso i PRM

<sup>37</sup> TPHP, typical peak hour passengers: numero di passeggeri nell'ora di punta

<sup>38</sup> BHS: Baggage Handling System; HBS: Hold Baggage Screening

Nel 2025 l'aeroporto di Linate conferma un elevato livello di apprezzamento da parte dei passeggeri, con performance che continuano a posizionarsi sopra la media europea. Nel complesso, l'esperienza in aeroporto rimane molto positiva, pur con alcune variazioni rispetto all'anno precedente. I controlli di sicurezza registrano attese leggermente più lunghe rispetto al 2024, ma senza incidere sulla percezione di efficienza del servizio. La qualità delle aree di pulizia e delle toilettes si mantiene su standard di eccellenza, stabile rispetto all'anno precedente e ben superiore ai target previsti. Una lieve flessione emerge invece nella soddisfazione per le postazioni di ricarica, che però restano pienamente entro i livelli attesi. I servizi per i passeggeri a mobilità ridotta continuano a distinguersi con risultati eccezionali, superando il 98% di gradimento su ogni dimensione valutata, dalle attenzioni del personale alla qualità delle infrastrutture dedicate. Sul fronte check-in si osserva un aumento dei tempi di attesa, che non compromette tuttavia la qualità complessiva del servizio, ancora in linea con gli obiettivi fissati. Infine, sia la gestione dei bagagli sia i ritardi imputabili al gestore mostrano un miglioramento rispetto al 2024, confermando la solidità delle performance operative dello scalo.

Dei dodici indicatori previsti dal Piano della Qualità del Contratto di Programma, solo tre non hanno raggiunto il target stabilito senza comunque evidenziare particolari elementi di criticità. Nello specifico:

- Disponibilità di posti a sedere e disponibilità di toilettes: entrambi gli indicatori hanno registrato nel 2025 un risultato in flessione sia rispetto al 2024 che al target previsto. Le cause sono riconducibili principalmente all'aumento del valore di TPHP (Typical Peak Hour Passengers, 30° ora di punta dei passeggeri arrivati e partiti nell'anno) rispetto al riferimento iniziale.
- Tempo di attesa dei PRM in partenza per ricevere assistenza: la flessione della performance del 2025 è attribuibile all'aumento delle richieste di assistenza (+7,6% rispetto al 2024) e alla persistente elevata percentuale di richieste di assistenze effettuate senza una corretta prenotazione (27,8% nel 2025). Sebbene, il risultato sia fuori target, i tempi di assistenza si mantengono su livelli adeguati a garantire un servizio coerente con le aspettative dei passeggeri, come confermato anche dai risultati delle survey condotta sugli utenti [MDR-T 80 j].

Di seguito si presentano i target per la qualità dell'aeroporto di Malpensa e i suoi passeggeri per il periodo 2025-2028 [MDR-T 79; 80 a; c; e; g]. I valori base fanno riferimento al 2022 ove non diversamente specificato [MDR-T 80 d].

Target di Malpensa	Natura dell'obiettivo [MDR-T 80 b]	Baseline al 2022 [MDR-T 80 d]	Consuntivo 2025	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]			Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]
				2025	2026	2027	2028
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Obiettivo di qualità erogata, assoluto, l'unità di misura è il tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	8:47 <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal.</i>	7:43	7:45	7:30	7:15	07:00
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilettes	Obiettivo di qualità percepita, assoluto, l'unità di misura è la percentuale di passeggeri soddisfatti	82,4% <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal</i>	90,2%	85%	88%	90%	93%
Disponibilità di posti a sedere nell'area air-side	Obiettivo di qualità erogata, relativo, l'unità di misura è il TPHP / n° sedute	2,1	1,8	1,9	1,9	1,8	1,8
Bagagli disguidati per malfunzionamento BHS/HBS	Obiettivo di qualità erogata, relativo, l'unità di misura è il n° bagagli disguidati / 1000 pax in partenza	0,47	0,53	0,43	0,40	0,38	0,36
Tempo di attesa al check-in (**)	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	15,05 <i>Questo valore è il risultato del 2022 normalizzato.</i>	12:30	13:30	13:00	12:30	12:00
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/ laptop, nelle aree comuni, ove presenti	% pax soddisfatti	71,20% <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal</i>	78,7%	80,0%	88,0%	90,0%	93,0%
Wi-fi service quality	Punteggio da 1 a 5	3,06 <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal</i>	3,80	3,50	3,70	3,75	3,85
Overall satisfaction	Punteggio da 1 a 5	3,72 <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal</i>	3,95	3,85	3,90	3,95	4,00
Disponibilità sistemi di piazzola - preconditionamento	% tempo funzionamento dei sistemi di piazzola - nell'orario di apertura dello scalo	90,19%	93,6%	91,0%	91,5%	92,0%	92,0%
Disponibilità toilettes	TPHP/n° toilettes	11,7	0,24%	0,32%	0,31%	0,30%	0,30%
Tempo di attesa per ricevere l'assistenza, da uno dei punti designati dell'aeroporto, in caso di prenotazione per PRM (*) (**)	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi	20:36	26:40	19:00	18:30	18:15	18:00
Percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture dei terminal: parcheggio, citofoni di chiamata, sale dedicate, servizi igienici, ecc. (**)	% PRM soddisfatti	86,60% <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal</i>	98,1%	89,0%	90,0%	91,0%	92,0%

\* Obiettivo dedicato alla qualità dei servizi verso i PRM

\*\* L'indicatore è stato modificato in sede di consultazione con gli utenti

Nel corso del 2025, sullo scalo di Malpensa i risultati conseguiti evidenziano un sostanziale apprezzamento da parte dei passeggeri per la qualità dei servizi offerti in aeroporto. Tale riscontro positivo risulta coerente con gli indicatori di benchmarking, che si collocano in linea alla media europea. Entrando nel dettaglio dei principali servizi: i tempi di attesa ai controlli di sicurezza, pur registrando un lieve aumento rispetto al 2024, si mantengono comunque su livelli adeguati a garantire un servizio efficiente, in linea con gli obiettivi prefissati. La percezione dei passeggeri in merito al livello di pulizia e alla funzionalità delle toilettes si conferma sostanzialmente in linea con il 2024, posizionandosi su valori superiori al target. Relativamente ai servizi dedicati ai passeggeri a mobilità ridotta, il feedback raccolto dagli utenti attraverso la survey conferma livelli di eccellenza, con valori superiori al 96% su tutte le dimensioni del servizio, sia in termini di attenzione e disponibilità del personale sia per quanto riguarda l'adeguatezza e fruibilità delle infrastrutture e degli equipaggiamenti. I tempi di attesa al check-in mostrano nel 2025 un incremento rispetto al 2024; tuttavia, il risultato complessivo rimane positivo e pienamente all'interno degli obiettivi stabiliti. Per gli indicatori tecnici relativi alla disponibilità dei posti a sedere e toilettes, entrambi risultano in linea con i target, nonostante una lieve flessione registrata nel 2025 rispetto al 2024 determinata soprattutto dall'incremento del traffico e relativa variazione del parametro TPHP (Typical Peak Hour Passengers, 30° ora di punta dei passeggeri arrivati e partiti nell'anno). Infine, il servizio di preconditionamento degli aeromobili che ha registrato nel 2025 un risultato coerente al 2024, risulta ampiamente nel rispetto del target.

In sintesi, dei dodici indicatori previsti dal Piano della Qualità del Contratto di Programma, solo tre non hanno raggiunto il target stabilito. Di seguito si riportano le principali osservazioni sui servizi che non hanno raggiunto l'obiettivo:

- Bagagli disguidati per malfunzionamento dell'impianto BHS (baggage handling system): nel 2025, pur registrando un valore in miglioramento rispetto al 2024, il target non è stato raggiunto per un margine contenuto. Il risultato si colloca comunque su livelli pienamente adeguati e fisiologici in relazione al volume di bagagli gestiti dall'impianto del gestore aeroportuale, senza determinare particolari criticità per il sistema aeroportuale.
- Tempo di attesa dei passeggeri in partenza per ricevere assistenza: nel 2025 si registra una flessione della performance rispetto al 2024. Le principali cause sono attribuibili all'aumento delle richieste di assistenza (+12,4% rispetto al 2024) e alla persistente elevata percentuale di richieste di assistenza effettuate senza una corretta prenotazione (dato 2025: 30,7%).
- Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop: nel 2025, pur registrando un significativo incremento del livello di soddisfazione rispetto all'anno precedente, il risultato si colloca leggermente al di sotto dell'obiettivo prefissato del 2025. Il servizio è stato progressivamente potenziato attraverso l'installazione di mensole dotate di prese di ricarica, avviata nel mese di giugno e completata a novembre. Di conseguenza, l'impatto positivo di tale intervento sulla soddisfazione dei passeggeri si è manifestato nell'ultima parte dell'anno, influenzando solo parzialmente il risultato complessivo annuale [MDR-T 80 j].

## SALUTE E SICUREZZA DEI PASSEGGERI

Non è presente un target rilevante da rendicontare sulla salute e sicurezza per i passeggeri [MDR-T 81; 80 b; b i]. L'andamento degli indicatori infortunistici relativi agli incidenti che coinvolgono i passeggeri viene costantemente monitorato e discusso nel Safety Review Board trimestrale, al fine di valutare l'efficacia delle azioni poste in essere e la necessità di ulteriori interventi [MDR-T 80 b ii; d] [S4-4 31 d].

---

## **4. Informazioni sulla Governance**

## G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE

### Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

#### DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI [G1-IRO-1]

L'identificazione e valutazione dei rischi economici e di reputazione connessi a episodi di corruzione o a pratiche commerciali scorrette non sono incluse nella mappatura dei rischi ERM in quanto, grazie all'adozione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione (SGPC) certificato, sono implementate solide azioni di mitigazione tali da rendere la probabilità del rischio corruzione prossima allo zero. Nonostante ciò, il rischio di corruzione è stato comunque considerato materiale nell'ambito dell'analisi di rilevanza finanziaria poiché il SGPC pone un obiettivo assoluto e sfidante di "zero casi" di corruzione attiva e passiva.

La mappatura del rischio di corruzione viene effettuata annualmente nell'ambito del SGPC, e comprende la valutazione e la classificazione del rischio associato a ciascun processo, nonché le misure di prevenzione adottate da SEA. Tale mappatura è stata elaborata tenendo conto del ruolo di SEA quale gestore aeroportuale e della convenzione sottoscritta con ENAC, del contesto normativo di riferimento, dell'ubicazione territoriale degli aeroporti, della Governance aziendale, del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, e delle relazioni con gli stakeholder rilevanti per il SGPC [ESRS 2 IRO-1 6].

L'analisi di doppia rilevanza ha evidenziato - sempre nell'ambito della gestione etica d'impresa - un impatto positivo effettivo relativo ai fornitori qualificati nell'Albo Fornitori, valido per tutte le gare del Gruppo SEA ad eccezione delle gare strumentali sopra le soglie di evidenza Europea<sup>39</sup>. Presso i propri fornitori, SEA promuove infatti l'applicazione di standard di sostenibilità ambientali e sociali attraverso i vincoli contrattuali qualitativo-prestazionali. Sotto il profilo della salvaguardia delle risorse umane impiegate nell'esecuzione del contratto, viene attuata una puntuale verifica dell'osservanza delle norme in tema di sicurezza del lavoro nell'attività d'impresa.

Tutti fornitori - che si iscrivono all'Albo o partecipano a gare pubbliche - sottoscrivono il Codice di Condotta dei Fornitori che deriva dalla Politica di Acquisti Sostenibili. Nel corso dell'anno è proseguita la raccolta delle adesioni al Codice da parte dei fornitori di SEA che si iscrivono per la prima volta all'Albo o che rinnovano la loro qualificazione. La valutazione di caratteristiche riferite a parametri di sostenibilità nel processo di qualificazione contribuisce a orientare l'approccio dei fornitori verso una maggiore responsabilità sociale e ambientale.

### Politiche [MDR-P]

#### CODICE ETICO [G1-1]

Il Gruppo SEA definisce la propria cultura d'impresa attraverso il Codice Etico, approvato dal Consiglio di Amministrazione, la cui ultima versione è stata adottata nel 2025.

Il modello etico del Gruppo si basa su tre dimensioni etiche interconnesse - Etica della Relazione, Etica del Servizio ed Etica del Valore, che insieme costituiscono la base dei valori e della cultura aziendale. All'interno del Codice sono descritte le norme di condotta e i meccanismi di diffusione, formazione, attuazione, controllo e segnalazione di eventuali violazioni. Il Codice esplicita anche le norme di comportamento e le aspettative del Gruppo verso ciascuna categoria di stakeholder per guidare le relazioni professionali di SEA con i suoi principali portatori di interessi [MDR-P 65 a] [G1-1 7].

L'impegno del Gruppo SEA sui temi del Codice Etico trova i propri riferimenti nella Dichiarazione dei Diritti Umani dell'ONU, Convenzione dell'OIL su principi e diritti fondamentali nel lavoro, Linee guida OCSE per le imprese multinazionali sulla condotta responsabile d'impresa, Principi Guida dell'ONU su imprese e diritti umani, Convenzione dell'ONU contro la corruzione, Agenda 2030 dell'ONU e Sustainable Development Goals, Framework, Guideline, Policy e Recommended Practices emanate su tali temi da istituzioni (ICAO) e organizzazioni di categoria (ACI Europe) e best practices internazionali del trasporto aereo [MDR-P 65 d].

Il Codice Etico è rivolto ai componenti degli organi di

<sup>39</sup> Questo processo è puntualmente regolato dalla normativa comunitaria. Si segnala che il nuovo Codice dei contratti pubblici - D. Lgs. 36/23, efficace dal 1° luglio 2023, costituisce il nuovo riferimento normativo di gestione degli appalti strumentali all'attività aeroportuali (cd "core").

governo societario, dipendenti, collaboratori legati a SEA da rapporti lavorativi di qualsiasi natura, e in generale a chiunque interagisca con la Società o agisca in nome e per conto e/o nell'interesse di SEA. Le norme del Codice Etico costituiscono parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del Management, dei dipendenti e collaboratori della Società. Pertanto, l'adozione di un comportamento che ne disattenda il dettato costituisce violazione dell'obbligo di diligenza previsto dal contratto collettivo nazionale vigente. Per gli altri stakeholder l'osservanza delle previsioni del Codice Etico costituisce presupposto essenziale per instaurare e/o proseguire il rapporto con SEA [MDR-P 65 b].

Il Comitato Etico del Gruppo è l'organo incaricato a garantire la diffusione, l'effettività, l'osservanza, la corretta interpretazione, l'adeguatezza e l'aggiornamento del Codice Etico [MDR-P 65 c]. Per svolgere questo ruolo:

- monitora il rispetto delle norme di condotta attraverso verifiche sulle segnalazioni ricevute tramite il canale whistleblowing, accessibile anche in forma anonima sia ai dipendenti che ai soggetti terzi;
- valuta le segnalazioni e, con il supporto delle funzioni competenti, attiva le indagini necessarie, assicurando riservatezza, tutela del segnalante e imparzialità;

- monitora il rispetto delle norme di condotta attraverso l'analisi delle sanzioni disciplinari irrogate al personale secondo il C.C.N.L. e le normative sul lavoro [G1-1 9].

SEA incoraggia tutti i destinatari del Codice a segnalare potenziali violazioni senza timore di ritorsioni o discriminazioni. La tutela dell'anonimato del segnalante è garantita dalla gestione della piattaforma di whistleblowing da parte di un provider esterno specializzato, che assicura la cifratura dei dati e l'impossibilità di risalire all'identità del segnalante. Inoltre, il Comitato Etico è tenuto a non rivelare l'identità del segnalante senza il suo consenso espresso, nel pieno rispetto dei principi di riservatezza previsti dalla normativa vigente [G1-1 10 a; c ii].

Il Comitato Etico aggiorna il CdA sullo stato di attuazione del Codice Etico attraverso una relazione almeno annuale e altre informative ad hoc in presenza di gravi irregolarità o casi di particolare rilievo.

Il paragrafo "Azioni" di questo capitolo descrive il sistema integrato di vigilanza contro la corruzione [G1-1 16 e].

## CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

### Politica per la prevenzione della corruzione [MDR-P] [G1-1]

La Politica per la Prevenzione della Corruzione, rivista a marzo 2023, è coerente con la Convenzione ONU contro la corruzione [G1-1 10 b] ed è parte integrante del più ampio sistema di etica d'impresa e di controllo interno.

La Politica garantisce che tutte le azioni, operazioni, transazioni e più in generale i comportamenti tenuti dai dipendenti e dai collaboratori, siano incentrati sulla massima correttezza, trasparenza e imparzialità, al fine di prevenire qualsiasi rischio legato alla corruzione.

La Politica non ammette alcuna forma di corruzione, sia nei confronti di pubblici ufficiali sia verso soggetti privati, indipendentemente dal contesto o dalla giurisdizione. Ciò significa che non è consentito promettere o offrire, direttamente o tramite terzi, denaro, vantaggi economici o altre utilità a rappresentanti della Pubblica Amministrazione o a qualunque altra parte, così come non è consentito accettare, sollecitare o autorizzare richieste di benefici finalizzati a influenzare impropriamente decisioni, atti o omissioni di tali soggetti nell'esercizio delle loro funzioni. Allo stesso modo, la Società non ammette spese di rappresentanza ingiustificate, né l'offerta o la ricezione di lavori o servizi di utilità personale. È vietato anche fornire o ottenere informazioni riservate in modo improprio o favorire fornitori indicati da rappresentanti della Pubblica Amministrazione come condizione per lo svolgimento delle attività [MDR P 65 a].

I valori espressi e i contenuti della Politica per la prevenzione della corruzione si applicano agli amministratori, sindaci, dirigenti, dipendenti, consulenti, collaboratori e in generale a tutti coloro che operano per conto o in favore della Società o che con la stessa intrattengono relazioni di affari [MDR-P 65 b].

La Direzione Internal Audit della Società effettua i controlli e il monitoraggio sull'attuazione del SGPC e sull'applicazione della Politica anticorruzione. Gli esiti sono riportati all'AD.DG, che verifica che la Politica ottemperi ai doveri legali ed etici e definisce le modalità di attuazione e rispetto da parte di tutti i destinatari [MDR-P 65 a; c].

L'attuazione della Politica è funzionale al rispetto del Codice Etico, della certificazione ISO 37001 e, per le parti compatibili, del D. Lgs. 231/01 [MDR-P 65 d]. Per osservanza è sottoscritta da parte dei dirigenti del Gruppo.

### Modello di Organizzazione e Gestione (MOG) [MDR-P] [G1-3]

Il Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001, approvato da ultimo a febbraio 2025 e presieduto dall'Organismo di Vigilanza (OdV), definisce protocolli operativi e presidi di controllo per prevenire comportamenti illeciti commessi nell'interesse o a vantaggio del Gruppo.

Il ruolo dell'OdV prevede che esso riceva e valuti le segnalazioni rientranti nel perimetro del D. Lgs. 231/2001. La sua autonomia e indipendenza è garantita dalla composizione prevista dal MOG di SEA.

SEA adotta un processo strutturato di reporting per gli esiti delle indagini e per le attività di controllo in materia di corruzione verso gli organi di amministrazione, direzione e controllo [G1-1 10 e]. In particolare, l'OdV trasmette relazioni semestrali e annuali al CdA sullo stato di attuazione del MOG. In presenza di fatti rilevanti o potenziali reati, l'OdV informa tempestivamente il Presidente del CdA e, se del caso, il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS) e il Collegio Sindacale [G1-3 18 c].

Ad integrazione del MOG, SEA adotta le "Misure anticorruzione ex L. 190/2012", approvate nel 2020 e adotta un Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione (SGPC) certificato secondo la norma ISO 37001. Con riferimento a tale Sistema, gli esiti dei controlli e le azioni correttive confluiscono nel riesame della Direzione e sono presentati al vertice con cadenza almeno annuale [G1-3 18 c].

Rispetto ai flussi di reporting, ricordiamo che la Direzione Internal Audit è anch'essa indipendente e riporta direttamente al CdA, assicurando la separazione dalla linea operativa oggetto d'indagine [G1-3 18 a; b].

Per ulteriori approfondimenti su controlli e procedure di governance si veda ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI.

## GESTIONE DEI RAPPORTI CON I FORNITORI

### Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica di Acquisti Sostenibili [MDR-P] [G1-2]

La Politica di Acquisti Sostenibili del gruppo SEA è un insieme di principi e linee guida che SEA adotta per rafforzare l'applicazione dei principi ESG nel proprio processo di procurement. Il Codice di Condotta dei Fornitori difonde questi principi e comportamenti come base della partnership commerciale e sancisce l'impegno per fornitori, subappaltatori e la loro catena di fornitura, a rispettare i valori di SEA nonché all'osservanza dei principi etici. Per informazioni più dettagliate sul Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica di Acquisti Sostenibili si rimanda al sito Corporate, sezione Fornitori<sup>40</sup> [MDR-P 65 f].

Per i fornitori qualificati, la raccolta e il monitoraggio della validità delle certificazioni avvengono tramite un sistema informativo dedicato. SEA verifica sempre il possesso del DURC prima di procedere al saldo delle fatture, assicurando il rispetto delle normative in materia di regolarità contributiva da parte dei fornitori. Inoltre, SEA intende dotarsi di un sistema di verifiche a campione sui fornitori considerati particolarmente rilevanti, al fine di accertare l'effettiva applicazione o presenza dei parametri dichiarati in sede di qualifica/di offerta [MDR-P 65 a] o inclusi nel Codice di Condotta dei Fornitori.

Qualora dovessero emergere comportamenti o eventi che risultino incoerenti o in conflitto con i principi del Codice, SEA fornirà il supporto necessario affinché lo stesso possa adottare tempestivamente le misure correttive più appropriate. Qualora le suddette incongruenze dovessero però comportare grave inadempimento contrattuale, delle normative vigenti o violazioni dei principi del MOG o del Codice Etico, SEA si riserva di adottare tutti i rimedi contrattualmente previsti a salvaguardia della propria immagine e dei propri interessi [MDR-P 65 a].

Diverse funzioni di SEA sono responsabili dell'attuazione del Codice di Condotta. La Direzione Supply Chain and Innovation è responsabile di verificare la corrispondenza tra requisiti dichiarati in fase di selezione e qualifica e la documentazione comprovante tali requisiti. Il gestore del contratto, responsabile della fase esecutiva, insieme alla funzione amministrativa, verifica la regolarità contributiva per garantire il corretto processo di liquidazione delle fatture. Per quanto riguarda la Politica, il Direttore Supply Chain and Innovation è responsabile della parte relativa alla qualificazione dei fornitori, mentre la definizione dei requisiti premiali nella fase di assegnazione dei contratti spetta al Direttore Richiedente, che consulta il Direttore Supply Chain and Innovation per verificare la conformità di tali requisiti alla normativa vigente [MDR-P 65 c].

SEA integra i principi di sostenibilità nelle proprie attività di procurement, seguendo linee guida internazionalmente riconosciute. La sua condotta si ispira ai principi enunciati nella Dichiarazione Universale dei Diritti Umani dell'ONU, nella Dichiarazione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro sui Diritti e i Principi Fondamentali nel Lavoro, nelle Convenzioni dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro, nei Dieci Principi del Global Compact delle Nazioni Unite, nei Principi Guida dell'ONU per le imprese e i diritti umani, nelle Linee Guida dell'OCSE per le aziende multinazionali e negli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 dell'ONU [MDR-P 65 d].

Attraverso la sottoscrizione del suddetto Codice, tutti i fornitori iscritti all'Albo o partecipanti a gare pubbliche aderiscono a questi principi etici per sé, i subappaltatori e la propria catena di fornitura. Inoltre, per fornitori e principali partner commerciali, alcune norme di condotta del Codice e/o l'intero contenuto del Codice, sono introdotte nei relativi atti negoziali e, così formalizzate, vengono rese vincolanti. Le politiche adottate non contemplano la gestione dei tempi di pagamento ai fornitori [MDR-P 65 a; b; c].

<sup>40</sup> <https://milanairports.com/it/fornitori>

## Qualifica dei fornitori

Il processo di qualifica dei fornitori prevede le verifiche di capacità tecnico-operativa, economico-finanziaria e di sostenibilità ambientale, sociale ed etica degli stessi. In particolare, il processo di qualifica finalizzato all'iscrizione all'Albo include, fra gli altri, i seguenti ambiti di valutazione:

- Tematiche ambientali: possesso delle certificazioni ISO 14001 e ISO 50001, modalità di selezione dei propri fornitori secondo caratteristiche ambientali
- Tematiche sociali: disponibilità delle certificazioni ISO 45001, SA8000 e presenza di un Servizio di Prevenzione e Protezione. È inoltre valutato il richiamo al tema dei diritti umani nei codici etici delle aziende o l'adesione alle convenzioni internazionali di tutela dei diritti umani
- Governance: adozione di un modello organizzativo ex D. Lgs. 231/2001 e la presenza di un Codice Etico, Bilancio di Sostenibilità, certificazioni per la prevenzione della corruzione (ISO 37001), per la sicurezza delle informazioni (ISO 27001) e sulla qualità (ISO 9001).

**Tabella - Profilo di sostenibilità dei fornitori al 31.12.2025<sup>41</sup>**

<b>Fornitori valutati secondo performance ambientali e sociali</b>	<b>N.</b>	<b>%</b>
Adozione Codice Etico	408	49%
Bilancio di sostenibilità	131	16%
Certificazione UNI EN ISO 9001	556	67%
Certificazione UNI EN ISO 14001	319	38%
Certificazione UNI EN ISO 50001	56	7%
Modello Organizzativo ex D.lgs. n. 231/2001	269	32%
Riferimenti a Diritti Umani nel Codice Etico	330	40%
Certificazione SA8000	96	12%
Certificazione UNI EN ISO 45001	255	31%
Certificazione UNI EN ISO 27001	123	15%
Certificazione UNI EN ISO 37001	79	9%
<b>Totale fornitori qualificati</b>	<b>835</b>	<b>100%</b>

<sup>41</sup> I dati esposti sono riferiti a una platea di fornitori che si modifica nel tempo e pertanto non sono confrontabili con l'anno precedente.

## Azioni [MDR-A]

### **CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA** [MDR-A] [G1-3]

Nel 2025 la Società ha perseguito il rafforzamento della cultura dell'integrità attraverso più leve: formazione mirata, audit, comunicazione e aggiornamento della mappatura dei rischi 231 [G1-3 18 a; c]. Questo approccio sistemico ha l'obiettivo di ridurre i rischi residui nelle aree sensibili e consolidare comportamenti consapevoli e conformi [MDR-A 68 a]. Sono proseguite anche le attività per il rafforzamento dei presidi ESG sulla catena di fornitura con l'obiettivo di acquisire maggiore visibilità sui rischi e sul profilo ESG dei fornitori di SEA.

#### **Formazione e Audit**

I programmi di formazione di Gruppo vengono rivisti su base annuale [MDR-A 68 c] e sono progettati anche per sviluppare consapevolezza e competenze operative sui rischi corruttivi attivi e passivi. La formazione viene erogata attraverso corsi in aula, e-learning e sessioni dedicate ai processi individuati come più sensibili [G1-1 10 g] [G1-3 21 a].

I corsi online rivolti a tutti i dipendenti amministrativi e turnisti prevedono una formazione flessibile e facilmente accessibile per garantire la diffusione capillare dei principi e regole in materia di prevenzione della corruzione. Ogni modulo prevede un test finale di apprendimento per garantire il completo recepimento dei temi affrontati.

SEA garantisce che il 100% dei dirigenti e del personale appartenente alle funzioni aziendali classificate a rischio, secondo la mappatura del rischio di corruzione, partecipi ai programmi di formazione anticorruzione che viene erogata con cadenza almeno triennale oppure al momento della nomina di nuovi dirigenti [G1-3 21 b] [G1-1 10 g]. In particolare, le attività formative nel 2025 hanno riguardato:

- Formazione in aula - 5 nuovi responsabili di funzioni sensibili
- Welcome Day - formazione anticorruzione erogata dalla Direzione Internal Audit a beneficio di 187 neoassunti (n. 143 turnisti e 44 amministrativi)
- Read&sign neoassunti: sul Codice Etico (fruito da 46 dipendenti su 84 destinatari) e sul MOG (fruito da 53 dipendenti su 84 destinatari)
- Corso online sul Codice Etico rivolto ai dipendenti amministrativi (fruito dall'89% del totale degli assegnatari).

Tabella - Formazione anticorruzione attiva e passiva [G1-3 RA 8] [G1-1 10 h]

	2025				2024			
	Funzioni a rischio	Dirigenti	OADC	Altri lavoratori propri	Funzioni a rischio	Dirigenti	OADC	Altri lavoratori propri
<b>Estensione della formazione</b>								
Totale (ore)	333,0	22,0	0,0	318,0	301,5	29,0	0,0	195,5
Totale destinatari della formazione (numero)	322	19	0	0	339	13	0	203
<b>Modalità di erogazione e durata</b>								
Formazione in aula (ore)	29,5	0,0	0,0	95,0	66,5	16,0	0,0	26,5
Corsi online (ore)	303,5	22,0	0,0	223,0	235,0	13,0	0,0	169,0
Informativa sulla Intranet (ore)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Frequenza	Funzioni a rischio	Dirigenti	OADC	Altri lavoratori propri
La frequenza con cui è richiesta la formazione	Almeno su base triennale	Almeno su base triennale o a dirigenti di nuova nomina	Ogni nuova nomina CdA	Almeno su base triennale
Temi trattati attraverso la formazione in aula	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Codice Etico</li> <li>■ Esempi di corruzione</li> <li>■ Politica anticorruzione</li> <li>■ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione</li> <li>■ Whistleblowing</li> <li>■ MOG 231/01</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ D. Lgs. 231/01 e MOG</li> <li>■ Misure di Prevenzione della Corruzione</li> <li>■ Politica anticorruzione, processi a rischio corruttivo</li> <li>■ Whistleblowing</li> <li>■ Sottoscrizione per osservanza della Politica di Prevenzione della Corruzione</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Codice Etico</li> <li>■ Esempi di corruzione</li> <li>■ Politica anticorruzione</li> <li>■ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione</li> <li>■ Whistleblowing</li> <li>■ MOG 231/01</li> </ul>
Temi trattati attraverso i corsi online	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Codice Etico</li> <li>■ Politica anticorruzione</li> <li>■ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione</li> <li>■ MOG 231/01</li> <li>■ Whistleblowing</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Codice Etico</li> <li>■ Politica anticorruzione</li> <li>■ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione</li> <li>■ MOG 231/01</li> <li>■ Whistleblowing</li> </ul>
Temi trattati via informativa sulla Intranet	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Segnalazione di condotte illecite</li> <li>■ Codice Etico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Segnalazione di condotte illecite</li> <li>■ Codice Etico</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Segnalazione di condotte illecite</li> <li>■ Codice Etico</li> </ul>

Il Gruppo SEA adotta una politica formativa sui temi dell'anticorruzione che garantisce la copertura formativa al 100% dei dirigenti e del personale appartenente alle funzioni aziendali classificate a rischio secondo la mappatura del rischio di corruzione. SEA ha individuato le seguenti funzioni che sono responsabili di processi a rischio di corruzione: Supply Chain, Legal, Maintenance, Administration, Commercial, Regulatory Affairs, Cargo and Real Estate, Finance, Infrastructures, Environment and Funded Initiatives, Security, Health and Safety, People Management, Public Affairs. Per la controllata SEA Prime la Mappatura dei rischi 231 identifica come funzioni maggiormente esposte i presidi Commercial, Infrastructures & Maintenance e Operations [G1-1 10 h].

Nell'anno 2025 non sono stati erogati percorsi formativi ai membri del CdA e del Collegio Sindacale rispetto all'induction già ricevuta nel 2023. Per i nuovi membri nominati, la Direzione Internal Audit ha attivato un percorso formativo focalizzato sulla Politica di Prevenzione della Corruzione, sui principi della ISO 37001 e sulle principali misure di controllo adottate dalla Società [G1-3 21 a; c]. Nell'ultimo triennio la formazione sui temi anticorruzione è stata erogata anche a beneficio dei membri del Comitato Etico, i quali sono incaricati della ricezione e gestione delle segnalazioni [MDR-P 65 e; f] [G1-1 10 c; g].

In aggiunta alla formazione, sono stati completati 28 audit, a conferma del presidio sistematico dei processi sensibili [MDR-A 68 e]. L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69 a].

## Comunicazione

Nel 2025 SEA ha proseguito le attività di comunicazione e sensibilizzazione sui principi e sui valori del Codice Etico [MDR-A 68 b]. L'obiettivo è stato quello di accrescere la consapevolezza dei presidi previsti dal MOG e dal SGPC. A tale scopo sono state realizzate attività di sensibilizzazione sul whistleblowing rivolta a tutto il personale attraverso la intranet aziendale [MDR-A 68 b].

SEA è impegnata a garantire la massima diffusione della Politica Anticorruzione<sup>42</sup> e del Codice Etico<sup>43</sup> verso tutti i destinatari che possono consultarli dal sito corporate di SEA [MDR-P 65 f].

## GESTIONE DEI RAPPORTI CON I FORNITORI [MDR-A] [G1-2]

### Requisiti ESG per i fornitori [MDR-A] [G1-2] [RA-2]

Nel 2025 è stata conclusa l'attività di sviluppo della piattaforma di gestione dell'Albo, per allinearla alle esigenze di verifica dei profili ESG dei fornitori [MDR-A 68 a; b; c; e]. Nello stesso anno [MDR-A 68 c], è stata avviata la revisione della piattaforma per la rendicontazione delle richieste in ambito ESG nei processi di gara e affidamento. Queste azioni mirano a concretizzare un approccio agli acquisti che, in linea con la strategia complessiva di sostenibilità aziendale, contribuisca al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del Gruppo SEA [MDR-A 68 a].

Nel 2025 è stata portata a termine la campagna di riqualificazione dei fornitori, che prevede la sottoscrizione obbligatoria del Codice di Condotta dei Fornitori SEA. Al 31.12.2025 tutti i fornitori in albo (835) hanno accettato il Codice di Condotta dei Fornitori SEA (nel 2024 i fornitori qualificati erano 846, e il codice era stato accettato dall'87%, pari a 736 fornitori) [MDR-A 68 e] [S2-4 32 c].

### Promozione della Sostenibilità presso i fornitori attraverso la piattaforma Open-es

Dal 2022 SEA promuove l'adesione alla piattaforma Open-es per sensibilizzare i fornitori degli aeroporti sulle tematiche di sostenibilità. La partecipazione a Open-es offre ai fornitori un ambiente collaborativo che li supporta concretamente nello sviluppo e nel miglioramento delle proprie performance di sostenibilità. Il Gruppo SEA sostiene questa piattaforma, permettendo ai fornitori di accedervi gratuitamente. Nel 2026 sono previste attività per l'integrazione delle informazioni derivanti da Open-es nella piattaforma Albo SEA [MDR-A 68 a; b; c].

Durante il 2025 è proseguita la campagna di sensibilizzazione all'iscrizione alla piattaforma tramite e-mail. Tra i fornitori qualificati al 31.12.2025 gli iscritti su Open-es sono 540 (65% dei qualificati) [MDR-A 68 e] [S2-4 32 c].

Le spese operative allocate nel 2025 e pianificate sono pari a €30.000 all'anno [MDR-A 69; b; c].

## Mappatura di rischio

SEA ha effettuato una prima mappatura delle caratteristiche ESG della catena di fornitura, in linea con il nuovo Codice di Condotta, al fine di consentire il confronto con i rischi dell'ERM. Il completamento dell'attività è previsto entro il 2026, e consentirà di integrare e rendere più completo il rating ESG dei fornitori derivante dalla compilazione dei questionari con dati provenienti da fornitori esterni [MDR-A 68 a; c] [S2-4 32 c]. L'implementazione di questa azione richiede la collaborazione di diverse funzioni aziendali sia per le integrazioni ICT necessarie sia per la valutazione dei singoli aspetti ESG [MDR-A 69].

## Sviluppo di un processo integrato per programmare audit verticali ESG

Nel 2026 è iniziata l'attività di realizzazione della soluzione informatica per la raccolta e la condivisione dei report audit, integrata nei processi dell'Albo e nei sistemi di rating di valutazione dei fornitori ed è stato condiviso il processo di programmazione di audit verticali (ambientale, sicurezza del lavoro) [MDR-A 68 a; b]. E' inoltre prevista l'entrata in funzione della piattaforma [MDR-A 68 c] [S2-4 32 c]. Per gli investimenti e spese per quest'azione si fa riferimento alle spese per il sistema di monitoraggio e reporting delle richieste ESG sia in fase di qualifica che di gara/affidamento [MDR-A 69].

<sup>42</sup> [https://milanairports.com/sites/default/files/2024-03/SEA\\_Politica\\_prevenzione\\_corruzione\\_def%20per%20sito%20corporate.pdf](https://milanairports.com/sites/default/files/2024-03/SEA_Politica_prevenzione_corruzione_def%20per%20sito%20corporate.pdf)

<sup>43</sup> [https://milanairports.com/sites/default/files/2026-02/Codice%20Etico%20SEA\\_ITA.pdf](https://milanairports.com/sites/default/files/2026-02/Codice%20Etico%20SEA_ITA.pdf)

## Target [MDR-T]

### **CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA [MDR-T 79; 80]**

SEA adotta un approccio che prevede tolleranza zero verso la corruzione con un obiettivo di risultato di "zero incidenti". Questo obiettivo è coerente con il Codice Etico, SGPC e MOG.

Al fine di mantenere un elevato impegno nella prevenzione della corruzione SEA definisce e monitora annualmente KPI qualitativi e quantitativi nell'ambito delle attività di audit interni ed esterni (sorveglianza ISO 37001), verifiche periodiche del MOG e del SGPC [MDR-T 81 b; b i].

Nel 2025 tale monitoraggio ha riguardato le attività di comunicazione e sensibilizzazione sui principi e valori del Codice Etico, l'integrazione del Codice Etico con i principi di relazione con gli stakeholder, la formalizzazione dell'iter di contestazione e liquidazione delle penali contrattuali, gli audit eseguiti e gli audit programmati, oltre all'erogazione della formazione interna [MDR-T 81 b ii; 80 d]. Questa attività di monitoraggio è finalizzata al perseguimento dell'obiettivo di risultato sopra richiamato.

### **GESTIONE DEI RAPPORTI CON I FORNITORI [MDR-T]**

Nel corso del 2026 è prevista l'implementazione di un sistema di reporting strutturato che consentirà di mappare anche il numero di procedure di gara che includono criteri di partecipazione, specifiche di capitolato e/o criteri premiali collegati ad almeno un parametro di natura ESG [ESRS 2 81 a]. SEA monitora attentamente l'accettazione del Codice di Condotta dei Fornitori nei processi di qualifica [MDR-T 81 b]. Tramite il processo di qualifica in Albo sono raccolte le informazioni che permettono di tracciare il profilo di sostenibilità delle aziende in relazione ai parametri indicati nel Codice [MDR-T 81 b; b i].

## Metriche [MDR-M]

### **CASI ACCERTATI DI CORRUZIONE ATTIVA O PASSIVA [G1-4] [MDR-T]**

Nel 2025, non sono stati accertati casi di corruzione attiva e/o passiva come nel 2024 [G1-4 24 a; b], in base a quanto emerso dal monitoraggio di tutti i canali potenzialmente idonei a far emergere eventi corruttivi, sia interni (piattaforma whistleblowing) sia esterni. Fra questi ultimi sono stati monitorati i canali ufficiali di segnalazione, comprendenti eventuali comunicazioni da parte delle Autorità Giudiziarie e di polizia dell'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione) e della Corte dei Conti, oltre alla rassegna dei media e alle segnalazioni effettuate da privati e cittadini, denunce indirizzate alle Forze dell'Ordine [MDR-M 77 a]. L'assenza di casi di corruzione è verificata dal certificatore esterno che annualmente effettua l'audit sul SGPC in conformità alla norma ISO 37001 [MDR-M 77 b].

## ALLEGATI

### Allegato 1: Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa [IRO-2]

Di seguito vengono riportati gli obblighi di informativa a cui il Gruppo SEA ha adempiuto nella redazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, in base ai risultati della valutazione della rilevanza, indicando i paragrafi del documento in cui si trovano le relative informazioni [ESRS 2 IRO-2 56].

OBBLIGO DI INFORMATIVA	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
<b>ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI</b>	
BP-1 - Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità   Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità
BP-2 - Informativa in relazione a circostanze specifiche	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità   Informativa in relazione a circostanze specifiche
GOV-1 - Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate
GOV-2 - Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	
GOV-3 - Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione
GOV-4 - Dichiarazione sul dovere di diligenza	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Dichiarazione sul dovere di diligenza
GOV-5 - Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità
SBM-1 - Strategia, modello aziendale e catena del valore	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Strategia   Strategia, modello aziendale e catena del valore
SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori di interessi	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Strategia   Interessi e opinioni dei portatori di interessi
SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti
IRO-2 - Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	Allegati
<b>E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI</b>	
E1-1 - Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Strategia   Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS 2 GOV-3 - Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione   Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione
ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
ESRS 2 IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima
E1-2 - Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Politica Ambientale ed Energetica
E1-3 - Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Azioni
E1-4 - Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Target

<b>OBBLIGO DI INFORMATIVA</b>	<b>PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA</b>
E1-5 - Consumo di energia e mix energetico	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Metriche   Consumo di energia e mix energetico
E1-6 - Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Metriche   Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES
E1-7 - Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Metriche   Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio
<b>E2 INQUINAMENTO</b>	
ESRS 2 IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	E2 INQUINAMENTO   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento
E2-1 - Politiche relative all'inquinamento	E2 INQUINAMENTO   Politica Ambientale ed Energetica
E2-2 - Azioni e risorse connesse all'inquinamento	E2 INQUINAMENTO   Azioni per gestire l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo
E2-3 - Obiettivi connessi all'inquinamento	E2 INQUINAMENTO   Target
E2-4 - Inquinamento di aria, acqua e suolo	E2 INQUINAMENTO   Metriche   Inquinamento di aria, acqua e suolo
<b>E3 ACQUE E RISORSE MARINE</b>	
ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine	E3 ACQUE E RISORSE MARINE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine
E3-1 - Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	E3 ACQUE E RISORSE MARINE   Politica Ambientale ed Energetica
E3-2 - Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	E3 ACQUE E RISORSE MARINE   Azioni
E3-3 - Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine	E3 ACQUE E RISORSE MARINE   Target
E3-4 - Consumo idrico	E3 ACQUE E RISORSE MARINE   Metriche   Consumo idrico
<b>E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE</b>	
ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare
E5-1 – Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE   Politica Ambientale ed Energetica
E5-2 – Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE   Azioni
E5-3 - Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE   Target
E5-4 - Flussi di risorse in entrata	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE   Metriche   Flussi di risorse in entrata
E5-5 - Flussi di risorse in uscita	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE   Metriche   Flussi di risorse in uscita
<b>S1 FORZA LAVORO PROPRIA</b>	
ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Strategia   Interessi e opinioni dei portatori di interessi
ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
S1-1 - Politiche relative alla forza lavoro propria	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Politiche
S1-2 - Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti
S1-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni
S1-4 - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Azioni - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria
S1-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Target

<b>OBBLIGO DI INFORMATIVA</b>	<b>PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA</b>
S1-6 - Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa
S1-7 - Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa
S1-8 - Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale
S1-9 - Metriche della diversità	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Metriche della diversità
S1-10 - Salari adeguati	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Salari adeguati
S1-11 - Protezione sociale	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Protezione sociale
S1-12 - Persone con disabilità	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Persone con disabilità
S1-13 - Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Metriche di formazione e sviluppo delle competenze
S1-14 - Metriche di salute e sicurezza	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Metriche di salute e sicurezza
S1-15 - Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata
S1-16 - Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)
S1-17 - Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani
<b>S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE</b>	
ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Strategia   Interessi e opinioni dei portatori di interessi
ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
S2-1 - Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Politiche
S2-2 - Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti
S2-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni
S2-4 - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore
S2-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Target
<b>S3 COMUNITÀ INTERESSATE</b>	
ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Strategia   Interessi e opinioni dei portatori di interessi
ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	S3 COMUNITÀ INTERESSATE   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
S3-1 - Politiche relative alle comunità interessate	S3 COMUNITÀ INTERESSATE   Politiche
S3-2 - Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	S3 COMUNITÀ INTERESSATE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti
S3-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	S3 COMUNITÀ INTERESSATE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni
S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	S3 COMUNITÀ INTERESSATE   Azioni - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate
S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	S3 COMUNITÀ INTERESSATE   Target

## OBBLIGO DI INFORMATIVA

## PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA

**S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI**

ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Strategia   Interessi e opinioni dei portatori di interessi
ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI   Strategia   Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
S4-1 - Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI   Politiche
S4-2 - Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti
S4-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni
S4-4 - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI   Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali
S4-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI   Target

**G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE**

ESRS 2 GOV-1 - Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate
ESRS 2 IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
G1-1 - Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE   Politiche
G1-2 - Gestione dei rapporti con i fornitori	G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE   Politiche   Azioni
G1-3 - Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE   Azioni
G1-4 - Casi accertati di corruzione attiva o passiva	G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE   Metriche   Casi accertati di corruzione attiva o passiva

## Allegato 2: Elementi d'informazione derivanti da altri atti legislativi dell'UE

Di seguito si riportano tutti gli elementi d'informazione derivanti da altri atti legislativi dell'UE elencati in ESRS 2, Appendice B, indicando dove sono reperibili nel presente documento e indicando quelli valutati come non rilevanti in base all'analisi di doppia rilevanza, fatta eccezione per dove specificatamente indicato [ESRS 2 IRO-2 56].

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR <sup>44</sup>	Riferimento terzo pilastro <sup>45</sup>	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento <sup>46</sup>	Riferimento normativa dell'UE sul clima <sup>47</sup>	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
<b>ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI</b>					
ESRS 2 GOV-1 Diversità di genere nel consiglio, paragrafo 21, lettera d)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 13		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione (5), allegato II		ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate
ESRS 2 GOV-1 Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione, paragrafo 21, lettera e)				Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate
ESRS 2 GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza, paragrafo 30	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 10				ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI   Governance   Dichiarazione sul dovere di diligenza
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili, paragrafo 40, lettera d), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione (6), tabella 1 - Informazioni qualitative sul rischio ambientale e tabella 2 - Informazioni qualitative sul rischio sociale	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Non rilevante in quanto il Gruppo non è coinvolto in attività collegate a quelle indicate.
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche, paragrafo 40, lettera d), punto ii)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 9		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Non rilevante in quanto il Gruppo non è coinvolto in attività collegate a quelle indicate.

<sup>44</sup> Regolamento (UE) 2019/2088 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo all'informativa sulla sostenibilità nel settore dei servizi finanziari (SFDR) (GU L 317 del 9.12.2019, pag. 1).

<sup>45</sup> Regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 (regolamento sui requisiti patrimoniali) (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 1).

<sup>46</sup> Regolamento (UE) 2016/1011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, sugli indici usati come indici di riferimento negli strumenti finanziari e nei contratti finanziari o per misurare la performance di fondi di investimento e recante modifica delle direttive 2008/48/CE e 2014/17/UE e del regolamento (UE) n. 596/2014 (GU L 171 del 29.6.2016, pag. 1).

<sup>47</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR <sup>44</sup>	Riferimento terzo pilastro <sup>45</sup>	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento <sup>46</sup>	Riferimento normativa dell'UE sul clima <sup>47</sup>	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS 2 SBM-1 Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse, paragrafo 40, lettera d), punto iii)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 14		Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 (7) e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Non rilevante in quanto il Gruppo non è coinvolto in attività collegate a quelle indicate.
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco, paragrafo 40, lettera d), punto iv)			Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Non rilevante in quanto il Gruppo non è coinvolto in attività collegate a quelle indicate.
<b>E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI</b>					
ESRS E1-1 Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050, paragrafo 14				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Strategia   Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS E1-1 Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi, paragrafo 16, lettera g)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Articolo 12, paragrafo 1, lettere a d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Strategia   Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS E1-4 Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES, paragrafo 34	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2020/1818		E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Target
ESRS E1-5 Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico), paragrafo 38	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 e allegato I, tabella 2, indicatore n. 5				E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Metriche   Consumo di energia e mix energetico
ESRS E1-5 Consumo di energia e mix energetico, paragrafo 37	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5				E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Metriche   Consumo di energia e mix energetico

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR <sup>44</sup>	Riferimento terzo pilastro <sup>45</sup>	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento <sup>46</sup>	Riferimento normativa dell'UE sul clima <sup>47</sup>	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS E1-5 Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico, paragrafi da 40 a 43	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6				E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Metriche   Consumo di energia e mix energetico
ESRS E1-6 Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES, paragrafo 44	Allegato I, tabella 1, indicatori nn. 1 e 2	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Articolo 5, paragrafo 1, articolo 6 e articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Metriche   Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES
ESRS E1-6 Intensità delle emissioni lorde di GES, paragrafi da 53 a 55	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 3	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Metriche   Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES
ESRS E1-7 Assorbimenti di GES e crediti di carbonio, paragrafo 56				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI   Metriche   Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio
ESRS E1-9 Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima, paragrafo 66				Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	
ESRS E1-9 Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico, paragrafo 66, lettera a)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punti 46 e 47 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; modello 5: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio fisico connesso ai cambiamenti climatici: esposizioni soggette al rischio fisico			Il Gruppo SEA ha deciso di avvalersi dell'opzione di phase-in in relazione alla divulgazione degli effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima
ESRS E1-9 Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante, paragrafo 66, lettera c)					

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR <sup>44</sup>	Riferimento terzo pilastro <sup>45</sup>	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento <sup>46</sup>	Riferimento normativa dell'UE sul clima <sup>47</sup>	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS E1-9 Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica, paragrafo 67, lettera c)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; Modello 2: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili - Efficienza energetica delle garanzie reali			
ESRS E1-9 Grado di esposizione del portafoglio e opportunità legate al clima, paragrafo 69			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818		
<b>E2 INQUINAMENTO</b>					
ESRS E2-4 Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo, paragrafo 28	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 8; allegato I, tabella 2, indicatore n. 2; allegato 1, tabella 2, indicatore n. 1; allegato I, tabella 2, indicatore n. 3				E2 INQUINAMENTO   Metriche   Inquinamento di aria, acqua e suolo
<b>E3 ACQUE E RISORSE MARINE</b>					
ESRS E3-1 Acque e risorse marine, paragrafo 9	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 7				E3 ACQUE E RISORSE MARINE   Politica Ambientale ed Energetica
ESRS E3-1 Politica dedicata, paragrafo 13	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 8				Non rilevante in quanto nessun sito del Gruppo si trova in una zona a elevato stress idrico.
ESRS E3-1 Sostenibilità degli oceani e dei mari paragrafo 14	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				Non rilevante.
ESRS E3-4 Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata, paragrafo 28, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.2				E3 ACQUE E RISORSE MARINE   Metriche   Consumo idrico
ESRS E3-4 Consumo idrico totale in m <sup>3</sup> rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie, paragrafo 29	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.1				E3 ACQUE E RISORSE MARINE   Metriche   Consumo idrico
<b>E4 BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI</b>					
ESRS 2 IRO-1 E4 paragrafo 16, lettera a), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 7				Non rilevante.
ESRS 2 IRO-1 E4 paragrafo 16, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 10				Non rilevante.

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR <sup>44</sup>	Riferimento terzo pilastro <sup>45</sup>	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento <sup>46</sup>	Riferimento normativa dell'UE sul clima <sup>47</sup>	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS 2 IRO-1 E4 paragrafo 16, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 14				Non rilevante.
ESRS E4-2 Politiche o pratiche agricole/ di utilizzo del suolo sostenibili, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 11				Non rilevante.
ESRS E4-2 Pratiche o politiche di utilizzo del mare/degli oceani sostenibili, paragrafo 24, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				Non rilevante.
ESRS E4-2 Politiche volte ad affrontare la deforestazione, paragrafo 24, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 15				Non rilevante.
<b>E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE</b>					
ESRS E5-5 Rifiuti non riciclati, paragrafo 37, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 13				E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE   Metriche   Flussi di risorse in uscita
ESRS E5-5 Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi, paragrafo 39	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 9				E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE   Metriche   Flussi di risorse in uscita
<b>S1 FORZA LAVORO PROPRIA</b>					
ESRS 2 SBM-3 S1 Rischio di lavoro forzato, paragrafo 14, lettera f)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 13				Non rilevante in quanto il Gruppo non ha operazioni a grave rischio di lavoro forzato o lavoro coatto
ESRS 2 SBM-3 S1 Rischio di lavoro minorile, paragrafo 14, lettera g)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12				Non rilevante in quanto il Gruppo non ha operazioni a grave rischio di lavoro minorile
ESRS S1-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 20	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Politiche
ESRS S1-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 21			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Politiche
ESRS S1-1 Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani, paragrafo 22	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11				S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Politiche
ESRS S1-1 Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro, paragrafo 23	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 1				S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Politiche

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR <sup>44</sup>	Riferimento terzo pilastro <sup>45</sup>	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento <sup>46</sup>	Riferimento normativa dell'UE sul clima <sup>47</sup>	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS S1-3 Meccanismi di trattamento dei reclami/delle denunce, paragrafo 32, lettera c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 5				S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità   Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni
ESRS S1-14 Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro, paragrafo 88, lettere b) e c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 2		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Metriche di salute e sicurezza
ESRS S1-14 Numero di giornate perdute a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie, paragrafo 88, lettera e)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3				S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Metriche di salute e sicurezza
ESRS S1-16 Divario retributivo di genere non corretto, paragrafo 97, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 12		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)
ESRS S1-16 Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato, paragrafo 97, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 8				S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)
ESRS S1-17 Incidenti legati alla discriminazione, paragrafo 103, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 7				S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani
ESR S1-17 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE, paragrafo 104, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 e allegato I, tabella 3, indicatore n. 14		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		S1 FORZA LAVORO PROPRIA   Metriche   Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani
<b>S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE</b>					
ESRS 2 SBM-3 S2 Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro, paragrafo 11, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 12 e 13				Non rilevante in quanto non sussiste un rischio significativo di lavoro minorile, di lavoro forzato o coatto, tra i lavoratori nella catena del valore del Gruppo
ESRS S2-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 17	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Politiche
ESRS S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore, paragrafo 18	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 11 e 4				S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Politiche

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR <sup>44</sup>	Riferimento terzo pilastro <sup>45</sup>	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento <sup>46</sup>	Riferimento normativa dell'UE sul clima <sup>47</sup>	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS S2-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 19	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Politiche
ESRS S2-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 19			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Politiche
ESRS S2-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE   Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore
<b>S3 COMUNITÀ INTERESSATE</b>					
ESRS S3-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				S3 COMUNITÀ INTERESSATE   Politiche
ESRS S3-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		S3 COMUNITÀ INTERESSATE   Politiche
ESRS S3-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				S3 COMUNITÀ INTERESSATE   Azioni - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR <sup>44</sup>	Riferimento terzo pilastro <sup>45</sup>	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento <sup>46</sup>	Riferimento normativa dell'UE sul clima <sup>47</sup>	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
<b>S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI</b>					
ESRS S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI   Politiche
ESRS S4-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI   Politiche
ESRS S4-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 35	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI   Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali
<b>G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE</b>					
ESRS G1-1 Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione, paragrafo 10, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 15				G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE   Politiche
ESRS G1-1 Protezione degli informatori, paragrafo 10, lettera d)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 6				G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE   Politiche
ESRS G1-4 Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva, paragrafo 24, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 17		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE   Metriche   Casi accertati di corruzione attiva o passiva
ESRS G1-4 Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 16				G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE   Metriche   Casi accertati di corruzione attiva o passiva

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

**Michaela Castelli**





## Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Relazione della società di revisione indipendente  
sull'esame limitato della Rendicontazione consolidata di  
sostenibilità ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 27  
gennaio 2010, n. 39



EY S.p.A.  
Via Meravigli, 12  
20123 Milano

Tel: +39 02 722121  
Fax: +39 02 72212037  
ey.com

## Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della Rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli azionisti della  
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

### Conclusioni

Ai sensi degli artt. 8 e 18, comma 1, del D.Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 (di seguito "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della Rendicontazione consolidata di sostenibilità della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo" o "Gruppo S.E.A.") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della Relazione sulla gestione del Gruppo S.E.A..

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la Rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo S.E.A. relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva 2013/34/UE (*European Sustainability Reporting Standards*, di seguito "ESRS");
- le informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy" della Rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 (di seguito "Regolamento Tassonomia").

### Elementi alla base delle conclusioni

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono altresì meno estese. Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi di tale Principio sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla Rendicontazione consolidata di sostenibilità*" della presente relazione.

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della Rendicontazione consolidata di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

La nostra società di revisione applica il Principio internazionale sulla gestione della qualità (ISQM Italia) 1 in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

EY S.p.A.  
Sede Legale: Via Meravigli, 12 - 20123 Milano  
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma  
Capitale Sociale Euro 3.000.000 I.v.  
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAA di Milano Monza Brianza Lodi  
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003  
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

### Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per la Rendicontazione consolidata di sostenibilità

Gli amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (di seguito il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali procedure nel paragrafo "Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità" della Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Gli amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della Rendicontazione consolidata di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'art. 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy".

Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli amministratori al fine di consentire la redazione di una Rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'utilizzo di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

### Limitazioni intrinseche nella redazione della Rendicontazione consolidata di sostenibilità

Come indicato nel paragrafo "Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità", ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettiche in conformità agli ESRS, agli amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità, in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti fra i dati consuntivi e le informazioni prospettiche potrebbero essere significativi.

Come indicato nel paragrafo "Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità", le informazioni relative alle emissioni di gas a effetto serra *Scope 3* sono soggette a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle *Scope 1 e 2*, a causa della scarsa disponibilità e della precisione relativa dei dati utilizzati per definire tali informazioni, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore.



## Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla Rendicontazione consolidata di sostenibilità

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la Rendicontazione consolidata di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni degli utilizzatori prese sulla base della Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;
- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della Rendicontazione consolidata di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

## Riepilogo del lavoro svolto

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.

Le procedure svolte sulla Rendicontazione consolidata di sostenibilità si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure, in parte in una fase preliminare prima della chiusura dell'esercizio e successivamente in una fase finale fino alla data di emissione della presente relazione:

- comprensione del modello di *business*, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità, ivi inclusa l'analisi del perimetro di rendicontazione;



- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi ed opportunità rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e verifica della relativa informativa inclusa nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- identificazione dell'informativa nella quale è probabile che esista un rischio di errore significativo;
- definizione e svolgimento delle procedure, analitiche e di sostanza, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati, tra cui:
  - per le informazioni raccolte a livello di Gruppo:
    - svolgimento di interviste e analisi documentale con riferimento alle informazioni qualitative e, in particolare, alle politiche, alle azioni e agli obiettivi sulle questioni di sostenibilità, per verificare la coerenza con le evidenze raccolte;
    - svolgimento di procedure analitiche e limitate verifiche su base campionaria con riferimento alle informazioni quantitative;
  - per le informazioni raccolte a livello di sito, effettuazione di una visita in loco per la Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. (aeroporto di Linate). Nel corso di tale visita abbiamo effettuato interviste con il personale della società e acquisito riscontri documentali in merito alla determinazione delle principali metriche;
- relativamente ai requisiti dell'art. 8 del Regolamento Tassonomia, comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e per determinare l'allineamento delle stesse rispetto alle previsioni del Regolamento Tassonomia e verifica della relativa informativa inclusa nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- riscontro delle informazioni riportate nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio consolidato stesso o con i dati gestionali di natura contabile;
- verifica della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità con gli ESRS;
- ottenimento della lettera di attestazione.

Milano, 13 aprile 2026

EY S.p.A.

Luca Pellizzoni  
(Revisore legale)